

FÆLLES HOLDNING (EF) Nr. 15/2002

fastlagt af Rådet den 19. december 2001

med henblik på vedtagelse af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2002/.../EF af ... om oprettelse af et trafikovervågnings- og trafikinformationsystem for skibsfarten i Fællesskabet og om ophævelse af Rådets direktiv 93/75/EØF

(2002/C 58 E/03)

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION
HAR —

omfatte skibe, som passerer langs medlemsstaternes kyster.

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

(3) Rådet giver i sin resolution af 8. juni 1993 om en fælles politik for sikkerhed til søs⁽⁶⁾ udtryk for, at et mere fyldestgørende informationssystem er et af hovedmålene for Fællesskabets virke.under henvisning til forslag fra Kommissionen⁽¹⁾,

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

under henvisning til udtalelse fra Det Økonomiske og Sociale Udvalg⁽²⁾,under henvisning til udtalelse fra Regionsudvalget⁽³⁾,

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

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

ud fra følgende betragtninger:

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

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

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

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

(1) EFT C 120 E af 24.4.2001, s. 67.

(2) EFT C 221 af 7.8.2001, s. 45.

(3) EFT C 357 af 14.12.2001, s. 1.

(4) Europa-Parlamentets udtalelse af 14.6.2001 (endnu ikke offentliggjort i EFT), Rådets fælles holdning af 19.12.2001 og Europa-Parlamentets afgørelse af ... (endnu ikke offentliggjort i EFT).

(5) EFT L 247 af 5.10.1993, s. 19. Direktivet er senest ændret ved Kommissionens direktiv 98/74/EF (EFT L 276 af 13.10.1998, s. 7).

(6) EFT C 271 af 7.10.1993, s. 1.

- (8) Ud over passende teknisk udstyr bør medlemsstaterne sørge for, at de kompetente myndigheders kyststationer har behørigt uddannet personale i tilstrækkeligt antal.
- (9) Nøjagtigt kendskab til, hvilket farligt eller forurenende gods skibene transporterer, og andre relevante sikkerhedsoplysninger, såsom oplysninger i forbindelse med navigationsmæssige hændelser, er af største betydning for forbedelse af en effektiv indsats i tilfælde af forurening eller fare for forurening af havet. Skibe, der er på vej til eller fra en medlemsstats havn, skal give sådanne oplysninger til medlemsstatens kompetente myndigheder eller havne-myndigheder.
- (10) De undertiden meget omfattende oplysninger om lasten bør så vidt muligt sendes til de kompetente myndigheder eller den pågældende havnemyndighed i elektronisk form, for at det kan foregå lettere og hurtigere, og således at de kan udnyttes bedre og hurtigere. Af samme årsager bør udveksling af oplysninger mellem de kompetente myndigheder i medlemsstaterne ske elektronisk.
- (11) Ved fast rutefart mellem to eller flere stater, hvoraf mindst én er en medlemsstat, bør indberetningspligten for den enkelte sejlads kunne fraviges, hvis de pågældende selskaber har etableret interne procedurer, som til medlemsstaternes tilfredshed sikrer, at de i direktivet krævede oplysninger straks sendes til de kompetente myndigheder.
- (12) Nogle skibe frembyder på grund af deres adfærd eller tilstand en potentiel fare for skibsfarten og miljøet. Medlemsstaterne bør overvåge sådanne skibe særlig nøje, træffe de fornødne forholdsregler — i overensstemmelse med international ret — for at undgå, at faren bliver større, og videresende deres oplysninger om sådanne skibe til de øvrige berørte medlemsstater. Sådanne forholdsregler kunne være foranstaltninger, der hører under havnekontrollens aktiviteter.
- (13) Medlemsstaterne må sikre sig mod de farer, som ulykker, hændelser eller andre situationer på havet, udslip af forurenende stoffer på havoverfladen eller drivgods frembyder for skibsfarten, personers sikkerhed og for hav- og kystmiljøet. Med henblik herpå bør skibsførere, der er under sejlads i medlemsstaternes eftersøgnings- og redningsområde/eksklusive økonomiske zone eller tilsvarende, indberette sådanne begivenheder til kystmyndighederne og give alle foreliggende oplysninger. På baggrund af deres særlige situation bør der gives en vis grad af fleksibilitet til medlemsstaterne med hensyn til valget af, hvilket af de ovennævnte geografiske områder der skal dækkes af indberetningspligten.
- (14) I tilfælde af ulykker og hændelser på havet vil et uforbeholdent samarbejde mellem de berørte parter medvirke væsentligt til, at de kompetente myndigheders indsats bliver effektiv.
- (15) Hvis en medlemsstat på grundlag af søens tilstand og en vejrudsigt fra en kvalificeret meteorologisk informationstjeneste finder, at usædvanligt ugunstige vejrforhold og søens tilstand skaber alvorlig fare for sikkerheden for menneskeliv eller forurening, kan den træffe enhver passende foranstaltning, hvilket kan inkludere et eventuelt forbud mod, at skibet forlader havnen, til situationen igen er blevet normal. I tilfælde af, at der er sikkerhedsmæssig risiko eller risiko for forurening, kan den anbefale, at skibet ikke forlader havnen. Hvis skibets fører vælger at forlade havnen, sker det under alle omstændigheder på dennes eget ansvar.
- (16) Mangel på nødømråder kan have alvorlige konsekvenser ved en søulykke. Derfor bør medlemsstaterne opstille sådanne planer, at de kan modtage skibe i nød på bedst mulige vilkår, hvis situationen kræver det.
- (17) Det er nødvendigt at opstille rammer for samarbejdet mellem medlemsstaterne og Kommissionen, således at overvågnings- og informationssystemet for skibsfarten kan forbedres gennem opbygning af velegnede kommunikationsforbindelser mellem medlemsstaternes myndigheder og havne. Desuden skal identifikations- og overvågningssystemet udbygges i de havområder i Fællesskabet, hvor dækningen er utilstrækkelig. Endvidere bør der oprettes informationsstyringscentre i Fællesskabets kystregioner, således at det bliver lettere at udveksle og have fælles adgang til data, der er relevante for overvågning af trafikken og gennemførelse af nærværende direktiv. Medlemsstaterne og Kommissionen bør tilstræbe at samarbejde med tredjelande med henblik på virkeliggørelsen af disse mål.
- (18) Direktivet bliver kun effektivt, hvis medlemsstaterne nøje kontrollerer dets gennemførelse. Med henblik herpå skal medlemsstaterne regelmæssigt udføre passende kontrol eller andre foranstaltninger, som er nødvendige for at forvisse sig om, at de kommunikationsveje, der etableres i medfør af direktivet, fungerer tilfredsstillende. Der bør ligeledes indføres et sanktionssystem, således at de berørte parter tilskyndes til at opfylde deres pligt til indberetning og til at medføre det udstyr, der kræves i direktivet.
- (19) De nødvendige foranstaltninger til gennemførelse af dette direktiv bør vedtages i henhold til Rådets afgørelse 1999/468/EF af 28. juni 1999 om fastsættelse af de nærmere vilkår for udøvelsen af de gennemførelsesbeføjelser, der tillægges Kommissionen ⁽¹⁾.

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

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

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

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

UDSTEDT FØLGENDE DIREKTIV:

Artikel 1

Formål

Dette direktiv har til formål at oprette et trafikovervågnings- og trafikinformationssystem for skibsfarten i Fællesskabet med henblik på at gøre skibsfarten mere sikker og effektiv og forbedre myndighedernes reaktioner med hensyn til uheld, 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, redere eller de personer, der forestår skibets drift, 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. Dette direktiv finder ikke anvendelse på:

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

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

c) bunkers på mindre end 5 000 tons, storesrum og udstyr til brug om bord på skibe.

Artikel 3

Definitioner

I dette direktiv forstås ved:

a) »relevante internationale instrumenter«:

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

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

— international konvention af 1969 om skibsmålsregler

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

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

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

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

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

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

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

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

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

- 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 væsker som defineret i MARPOL-konventionen, bilag II
 - skadelige stoffer som defineret i MARPOL-konventionen, bilag III
- i) »lasttransportenhed«: et køretøj til godstransport ad vej, en jernbanegodsvogn, en fragtcontainer, en tankbil, en jernbanevogn eller en flytbar tank
- j) »adresse«: navn og kommunikationsforbindelse, hvormed der om nødvendigt kan etableres kontakt med operatør, agent, havnemyndighed, kompetent myndighed eller enhver anden bemyndiget person eller organisation, der er i besiddelse af detaljerede oplysninger om skibets last
- k) »kompetent myndighed«: en myndighed eller organisation, som af medlemsstaten er udpeget til at modtage og videregive oplysninger, der er indberettet i medfør af dette direktiv
- 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) »skibstrafiksystem«: 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 skibstrafiksystemets område
- p) »skibsrutesystem«: et system bestående af en eller flere rute- foranstaltninger, 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.

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 medlemsstats havn, 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 medlemsstats havn 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).

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, skal systemet holdes i gang til enhver tid, medmindre navigationsoplysninger er beskyttet i henhold til internationale aftaler, regler eller standarder.

Artikel 7

Brug af skibsrutesystemer

1. Medlemsstaterne overvåger og træffer alle de nødvendige foranstaltninger til at sikre, at alle skibe, der sejler ind i et område, der dækkes af et obligatorisk skibsrutesystem, som IMO har godkendt i henhold til kapitel V, regel 10, i SOLAS-konventionen, og som administreres af en eller flere stater, hvoraf mindst én er en medlemsstat, anvender systemet i overensstemmelse med de relevante IMO-retningslinjer og -krav.

2. En medlemsstat, der anvender et skibsrutesystem, der ikke er godkendt af IMO, tager i videst mulige omfang hensyn til IMO's retningslinjer og krav og offentliggør alle oplysninger,

som er nødvendige for en sikker og effektiv anvendelse af skibsrutesystemet.

Artikel 8

Overvågning af skibes overholdelse af bestemmelserne for skibstrafiksystemer

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, skibsrutesystemer og skibstrafiktjenester for skibe

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

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

3. Medlemsstaterne påser, at de kyststationer, der har til opgave at overvåge overholdelsen af skibstrafiksystemernes og skibsrutesystemernes regler, råder over tilstrækkeligt og behørigt uddannet personale samt egnet kommunikations- og skibs-overvågningsudstyr, 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 ... (*).

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.

Artikel 11

Havariundersøgelser

Uanset artikel 12 i direktiv 1999/35/EF skal medlemsstaterne overholde bestemmelserne i IMO-koden for undersøgelse af ulykker eller hændelser til søs, når de foretager en havariundersøgelse vedrørende en ulykke eller en hændelse på havet, hvori et skib som defineret i dette direktiv er involveret. Medlemsstaterne samarbejder i forbindelse med undersøgelsen af ulykker eller hændelser til søs, hvor skibe, der sejler under medlemsstatens flag, er involveret.

AFSNIT II

INDBERETNING AF FARLIGT OG FORURENENDE GODS OM BORD (HAZMAT)

Artikel 12

Afskiberens forpligtelser

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 med de oplysninger, som er nævnt i bilag I, punkt 2.

Det er afskiberens ansvar at afgive den i dette direktiv krævede erklæring til skibsføreren eller til operatøren og sikre, at den

⁽¹⁾ EFT L 138 af 1.6.1999, s. 1.

(*) Datoen for dette direktivs ikrafttræden.

last, der ønskes transporteret, er identisk med den, der er omfattet af erklæringen i overensstemmelse med første afsnit.

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 listen i 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 listen i bilag I, punkt 3, til den kompetente myndighed i den medlemsstat, hvor den første bestemmelsehavn eller ankerplads er beliggende, senest ved afgang fra lastehavnen, eller, hvis denne oplysning ikke foreligger ved afgang, så snart bestemmelsehavnen eller ankerpladsen er kendt.

3. Medlemsstaterne kan fastlægge en procedure, hvorved det tillades operatøren, agenten eller føreren af et skib som omhandlet i stk. 1 og 2 at indgive de oplysninger, der kræves ifølge listen i bilag I, punkt 3, til havnemyndighederne i lastehavnen eller bestemmelsehavnen 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 hændelse eller ulykke på havet. Havnemyndigheden træffer sådanne foranstaltninger, at oplysningerne straks kan gives til den kompetente myndighed på dennes forlangende ad elektronisk vej døgnet rundt.

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

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

Artikel 14

Elektronisk dataudveksling mellem medlemsstaterne

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

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

- a) Dataudvekslingen skal ske elektronisk og på en sådan måde, at der kan modtages og behandles meddelelser som omhandlet i artikel 13.
- b) Der skal kunne sendes oplysninger døgnet rundt.
- c) En medlemsstat skal straks kunne sende oplysninger om et skib og dets farlige eller forurenende gods til en anden medlemsstats kompetente myndighed på dennes anmodning.

Artikel 15

Undtagelser

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

- a) Det pågældende rederi fører en liste over de pågældende skibe og sender den til den pågældende kompetente myndighed.
- b) For hver enkelt rejse stilles de i bilag I, punkt 3, opregnede oplysninger til rådighed for den kompetente myndighed på dennes forlangende. Rederiet skal oprette et sådant internt system, at det døgnet rundt kan sende de nævnte oplysninger til den kompetente myndighed i elektronisk form, jf. artikel 13, stk. 4, straks efter at have modtaget anmodning herom.

2. Når et skib i international rutefart sejler mellem to eller flere lande, hvoraf mindst ét er en medlemsstat, kan enhver involveret medlemsstat kræve af de andre medlemsstater, at der indrømmes undtagelse for den berørte rute. Alle de involverede medlemsstater, herunder de berørte kyststater, samarbejder om at indrømme skibsruuten undtagelse efter 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 omfattet af undtagelsen i denne artikel, samt alle ajourføringer af listen.

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 som skibe, der kan 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 skibstrafiksystemer, 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 i overensstemmelse med bilag I, punkt 1, i Rådets direktiv 95/21/EF af 19. juni 1995 om håndhævelse over for skibe, der anløber Fællesskabets havne og sejler i farvande under medlemsstaternes jurisdiktion, af internationale standarder for skibes sikkerhed, for forureningsforebyggelse samt for leve- og arbejdsvilkår om bord (havnstatskontrol) ⁽¹⁾.

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 medlemsstaten 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 havnstatskontrollforpligtelse. De giver alle berørte medlemsstater meddelelse om resultaterne heraf.

⁽¹⁾ EFT L 157 af 7.7.1995, s. 1. Direktivet er senest ændret ved Kommissionens direktiv 1999/97/EF (EFT L 331 af 23.12.1999, s. 67).

Artikel 17

Indberetning af ulykker og hændelser til søs

1. Uden at det berører den internationale ret, 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 konstruktions-svigt
- b) ulykker og hændelser, der kan reducere sejladsens sikkerhed, f.eks. svigt, der kan påvirke skibets manøvreveje eller sødygtighed, og fejl, der griber ind i fremdrivningsmaskineri eller styreapparat, elproduktionsanlæg eller navigations- eller kommunikationsudstyr
- c) situationer, der kan føre til forurening af en medlemsstats havområder eller kyst, f.eks. udslip eller risiko for udslip af forurenende stoffer i havet
- d) forurenende udslip på havoverfladen eller drivgods på havet.

2. Indberetninger i medfør af stk. 1 skal mindst oplyse skibets identitet, dets position, dets lastehavn, dets bestemmelsehav, en adresse, hvorfra der kan fremskaffes oplysninger om det farlige og 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 en medlemsstat i tilfælde af usædvanligt ugunstige vejrforhold og usædvanligt ugunstig tilstand af søen finder,

- a) at der er sandsynlighed for, at et bestemt skib kan udgøre en alvorlig risiko for sikkerheden for menneskeliv til søs eller forurening af dens hav- eller kystområder eller af andre medlemsstats hav- eller kystområder, kan den træffe enhver passende foranstaltning, hvilket kan inkludere et eventuelt forbud mod, at skibet forlader havnen, før det er fastslået, at der ikke længere består nogen risiko for menneskeliv og/eller miljøet
- b) at skibets afrejse kan udgøre en sikkerhedsmæssig risiko eller en risiko for forurening, kan den anbefale, at skibet ikke forlader havnen i de berørte områder.

2. Skibets fører skal underrette rederiet om de passende foranstaltninger eller anbefalinger, der er nævnt i stk. 1. Disse foregriber dog ikke skibsførerens beslutning, som træffes ud fra dennes professionelle vurdering, jf. SOLAS-konventionen.

3. De relevante foranstaltninger eller anbefalinger, der er omhandlet i stk. 1, baseres på grundlag af søens tilstand og en vejrudsigt fra en kvalificeret meteorologisk informationstjeneste, der er anerkendt af medlemsstaterne.

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 international ret.

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 og international ret pligt til på de nationale kompetente myndigheders anmodning at samarbejde uindskrænket med disse for at mindske følgerne af en hændelse eller en ulykke til søs.

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.

Artikel 20

Nødområder

Efter høring af de berørte parter udarbejder medlemsstaterne under hensyn til de relevante IMO-retningslinjer planer for modtagelse af nødstedte skibe i de farvande, som hører under deres jurisdiktion. Disse planer skal omfatte de nødvendige ordninger og procedurer under hensyn til de operative og miljømæssige begrænsninger for at sikre, at nødstedte skibe straks kan søge nødområder med forbehold af tilladelse fra den kompetente myndighed. Disse planer kan indeholde bestemmelser om, at der skal være slæbebåde og skibsreparationsfaciliteter til rådighed.

Planerne for modtagelse af nødstedte skibe udleveres på forlangende. Medlemsstaterne underretter Kommissionen om, hvilke foranstaltninger de har truffet i medfør af foregående stykke.

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.

Alle 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 organisationer og offentliggørelse af listen over disse

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

2. Medlemsstaterne sørger for, at søfartssektoren, bl.a. ved hjælp af nautiske publikationer, modtager fyldestgørende og ajourførte oplysninger om de i stk. 1 omhandlede myndigheder og kystcentraler, 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 centraler, der er udpeget i medfør af stk. 1, og sender en ny liste, hver gang der er foretaget en ajourføring.

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
- c) udvidelse af dækningsområdet for og/eller ajourføring af overvågnings- og informationssystemet for skibsfarten i Fællesskabet med henblik på bedre identifikation og overvågning af skibe. Hertil samarbejder medlemsstaterne og Kommissionen i relevant omfang om at oprette obligatoriske indberetningssystemer, obligatoriske skibstrafiksystemer og hensigtsmæssige skibsruksesystemer, som forelægges til godkendelse i IMO
- d) i relevant omfang samordning af planer for modtagelse af nødstedte skibe.

Artikel 24

Beskyttelse af oplysninger

Medlemsstaterne sørger i overensstemmelse med deres nationale lovgivning for, at de oplysninger, de kommer i besiddelse af i medfør af dette direktiv, behandles fortroligt.

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 et 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 og 19 og stk. 2 i denne artikel.

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

I tilfælde af en så alvorlig mangel, at der er påvist betydelig uoverensstemmelse i den måde, hvorpå et i en medlemsstat etableret rederis sikkerhedsstyringssystem fungerer, træffer den medlemsstat, der har 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 ... (*) aflægger medlemsstaterne rapport til Kommissionen om udviklingen i gennemførelsen af direktivet, navnlig bestemmelserne i artikel 9, 10, 18, 20 og 23. Medlemsstaterne aflægger rapport til Kommissionen senest den 31. december 2009 om den fuldstændige gennemførelse af direktivet.

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

AFSLUTTENDE BESTEMMELSER

Artikel 27

Ændringsprocedure

1. Definitionerne i artikel 3, henvisningerne til Fællesskabets og IMO's instrumenter og bilagene kan ændres efter proceduren i artikel 28, stk. 2, for at bringe dem i overensstemmelse med fællesskabsbestemmelser eller internationale bestemmelser, som er blevet vedtaget, ændret eller trådt i kraft, for så vidt disse ændringer ikke udvider direktivets anvendelsesområde.

2. Endvidere kan bilag I, III og IV ændres efter proceduren i artikel 28, stk. 2, på baggrund af erfaringerne med direktivet, for så vidt disse ændringer ikke udvider direktivets anvendelsesområde.

Artikel 28

Udvalgsprocedure

1. Kommissionen bistås af et udvalg.
2. Når der henvises til dette stykke, finder artikel 5 og 7 i afgørelse 1999/468/EF anvendelse under hensyn til bestemmelserne i artikel 8 i samme afgørelse.

Det tidsrum, der er fastsat i artikel 5, stk. 6, i afgørelse 1999/468/EF, er på tre måneder.

3. Udvalget fastsætter selv sin forretningsorden.

Artikel 29

1. Medlemsstaterne sætter de nødvendige love og administrative bestemmelser i kraft for at efterkomme dette direktiv inden den ... (**). 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 retsfor skrifter, som de udsteder på det område, der er omfattet af dette direktiv.

Artikel 30

Direktiv 93/75/EØF ophæves den ... (**).

Artikel 31

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

Artikel 32

Dette direktiv er rettet til medlemsstaterne.

Udfærdiget i ...

På Europa-Parlamentets vegne

...
Formand

På Rådets vegne

...
Formand

(*) Tre år efter datoen i artikel 29, stk. 1.

(**) 18 måneder efter dette direktivs ikrafttræden.

BILAG I

FORTEGNELSE OVER OPLYSNINGER, DER SKAL INDBERETTES

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

- a) identifikation af skibet (navn, kaldesignal, IMO-identifikationsnummer eller MMSI-nummer)
- b) bestemmelseshavn
- c) forventet tidspunkt for ankomst til bestemmelseshavnen eller lodsstationen alt efter den kompetente myndigheds krav og forventet tidspunkt for afsejling fra denne havn
- d) samlet antal ombordværende personer.

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

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

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

- a) identifikation af skibet (navn, kaldesignal, IMO-identifikationsnummer eller MMSI-nummer)
- b) bestemmelseshavn
- c) for skibe, der forlader en havn i en medlemsstat: forventet tidspunkt for afsejling fra afgangshavnen eller lodsstationen alt efter den kompetente myndigheds krav og forventet tidspunkt for ankomst til bestemmelseshavnen
- d) for skibe, der kommer fra en havn uden for Fællesskabet og er på vej til en havn i en medlemsstat: forventet tidspunkt for ankomst til bestemmelseshavnen eller lodsstationen alt efter den kompetente myndigheds krav
- e) samlet antal ombordværende personer.

B. *Oplysninger om ladningen*

- a) nøjagtig teknisk betegnelse på det farlige eller forurenende gods, eventuelle FN-numre, IMO-fareklasser i henhold til IMDG-koden, IBC-koden og IGC-koden, skibets kategori ifølge INF-koden, godsets mængde og godsets placering i skibet samt, hvis der er tale om andre enheder til transport af ladningen end tanke, deres identifikationsnumre
- b) bekræftelse af, at der om bord findes en liste, et manifest eller en stuvningsplan med nøje beskrivelse af det farlige eller forurenende gods og dets placering
- c) adresse, hvor der kan indhentes detaljerede oplysninger om ladningen.

4. **Oplysninger omhandlet i artikel 5**

- A identifikation af skibet (navn, kaldesignal, IMO-identifikationsnummer eller MMSI-nummer)
- B dato og tidspunkt
- C eller D position i breddegrad og længdegrad eller retvisende pejling og afstand i sømil fra et klart identificeret landmærke
- E kurs

-
- F hastighed
 - 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
 - X andre oplysninger:
 - bunkeroliens art og mængde, for skibe med mere end 5 000 tons bunkerolie om bord
 - driftskonditioner.
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.
-

BILAG II

FORSKRIFTER FOR Udstyr OM BORD

I. AUTOMATISKE IDENTIFIKATIONSSYSTEMER (AIS)

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

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

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

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

- a) passagerskibe: den 1. juli 2003
- b) tankskibe: ikke senere end datoen for første syn i henhold til udrustningscertifikatet efter den 1. juli 2003
- c) andre skibe end passagerskibe og tankskibe med en bruttotonnage på mindst 50 000: den 1. juli 2004
- d) andre skibe end passagerskibe og tankskibe, som har en bruttotonnage på mindst 10 000, men mindre end 50 000: den 1. juli 2005
- e) andre skibe end passagerskibe og tankskibe, som har en bruttotonnage på mindst 3 000, men mindre end 10 000: den 1. juli 2006
- f) andre skibe end passagerskibe og tankskibe, som har en bruttotonnage på mindst 300, men mindre end 3 000: den 1. juli 2007.

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

II. SYSTEMER TIL REGISTRERING AF REJSEDATA (VDR)

1. Skibe, der tilhører nedenstående kategorier, skal, hvis de anløber en havn i en af Fællesskabets medlemsstater, senest på følgende dato være udstyret med et system til registrering af rejsedata; systemet skal opfylde funktionskravene i IMO-resolution A.861 (20) og prøvningskravene i standard nr. 61996 fra Den Internationale Elektrotekniske Komité (IEC):

- a) passagerskibe, der er bygget den 1. juli 2002 eller senere: senest den ... (*)
- b) ro-ro-passagerskibe, der er bygget inden den 1. juli 2002: på datoen for første inspektion, den 1. juli 2002 eller senere
- c) andre passagerskibe end ro-ro-passagerskibe, der er bygget inden den 1. juli 2002: den 1. januar 2004
- d) andre skibe end passagerskibe, som har en bruttotonnage på 3 000 og derover, og som er bygget efter den 1. juli 2002: senest den ... (*)

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

- a) lastskibe med en bruttotonnage på 20 000 og derover: senest på den dato, der fastsættes af IMO, eller, hvis der ikke er truffet en afgørelse i IMO, senest den 1. januar 2007
- b) lastskibe med en bruttotonnage på 3 000 og derover, men under 20 000: senest på den dato, der fastsættes af IMO, eller, hvis der ikke er truffet en afgørelse i IMO, senest den 1. januar 2008.

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

(*) Datoen for dette direktivs ikrafttræden.

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

BILAG III

ELEKTRONISKE MEDDELELSER

1. Medlemsstaterne udvikler og vedligeholder den infrastruktur, der er nødvendig for at kunne fremsende, modtage og konvertere data mellem systemer, der anvender XML- eller EDIFACT-syntaks, baseret på internet- eller X.400-kommunikationsfaciliteter.
2. Kommissionen udvikler og vedligeholder i samråd med medlemsstaterne et »interfacekontroldokument«, som beskriver systemfaciliteterne med hensyn til scenario og funktioner for meddelelsen samt forbindelsen mellem meddelelserne. Timing og resultater af meddelelsen skal nøje specificeres ligesom dataudvekslingsprotokoller og -parametre. Interfacekontroldokumentet skal endvidere præcisere de krævede meddelelsesfunktioners dataindhold og beskrive disse meddelelser.
3. Disse procedurer og infrastrukturer bør, hvor det er muligt, omfatte de forpligtelser til indberetning og informationsudveksling, der er en følge af andre direktiver, såsom Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2000/59/EF af 27. november 2000 om modtagefaciliteter i havne til driftsaffald og lastrester fra skibe ⁽¹⁾.

⁽¹⁾ EFT L 332 af 28.12.2000, s. 81.

BILAG IV

FORANSTALTNINGER, SOM MEDLEMSSTATERNE KAN TRÆFFE, HVIS DER ER SIKKERHEDSRISIKO FOR SEJLADS, ELLER AF HENSYN TIL BESKYTTELSEN AF MILJØET

(ifølge artikel 19, stk. 1)

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

- a) begrænse skibets bevægelser eller påbyde en bestemt rute; dette krav indskrænker ikke skibsførerens ansvar for sikker sejlads
 - b) pålægge skibets fører at bringe risikoen for miljøet eller for sikkerheden til søs til ophør
 - c) sætte et evalueringshold om bord, som skal bedømme risikoens omfang, bistå skibsføreren med at afhjælpe situationen og holde vedkommende kystcentral underrettet
 - d) pålægge skibsføreren at søge nødområde i tilfælde af overhængende fare eller påbyde lodsning eller bugsering af skibet.
-

RÅDETS BEGRUNDELSE

I. INDLEDNING

Inden for rammerne af den fælles beslutningsprocedure (artikel 251 EF) nåede Rådet den 28. juni 2001 frem til en generel holdning til direktivet om overvågning af skibsfarten ⁽¹⁾. Efter behandling af resultaterne af Europa-Parlamentets førstebehandling den 14. 2001 ⁽²⁾ og efter Jurist-lingvist-Gruppens gennemgang vedtog Rådet den fælles holdning den 19. december 2001.

Dette direktiv skal ses i sammenhæng med Kommissionens anden meddelelse om sikkerhed til søs i forlængelse af »Erika«s forlis. Dets formål er at bidrage til en øget sikkerhed til søs og at reducere de eventuelle miljømæssige konsekvenser af en ulykke til søs. Målene nås gennem en udvidelse af skibenes indberetningspligt, inden de sejler ind i medlemsstaternes farvande, ved brug af EDI (elektronisk dataudveksling) og systemet til automatisk identificering af skibe (AIS-systemet), gennem et øget samarbejde mellem medlemsstaterne og gennem en grundigere overvågning af skibe, der udgør en særlig risiko for sikkerheden til søs og miljøet.

Rådet har under sin stillingtagen taget hensyn til Europa-Parlamentets udtalelse ved førstebehandlingen, Det Økonomiske og Sociale Udvalgs udtalelse ⁽³⁾ og Regionsudvalgets udtalelse ⁽⁴⁾ samt til Kommissionens ændrede forslag ⁽⁵⁾.

II. GENNEMGANG AF DEN FÆLLES HOLDNING

Den fremgangsmåde, som Rådet har valgt i forbindelse med Kommissionens forslag, bygger på overvejelser, der svarer til dem, som Kommissionen og Parlamentet har lagt vægt på. Med henblik på at forbedre sikkerhed til søs og forebygge forurening af have og kystområder bør der indføres et mere omfattende obligatorisk informationssystem, i forbindelse med hvilket de ansvarlige myndigheder udveksler oplysninger om sejlads med skibe, der transporterer farlige eller forurenende stoffer. De skibe, der anløber i en europæisk havn, bør også forpligtes til at have udstyr om bord som systemet til automatisk identifikation af skibe (AIS-systemet) og systemet til registrering af rejsedata (VDR-systemet).

Denne fremgangsmåde medfører ligeledes, at der er mulighed for at henstille til skibene, at de ikke forlader havnen — eller at træffe andre hensigtsmæssige foranstaltninger — i tilfælde af, at vejrforholdene måtte udgøre en sikkerhedsrisiko for så vidt angår menneskeliv eller forurening. Det planlægges ligeledes at oprette nødområder, der giver mulighed for at modtage nødstedte skibe.

Endelig har Rådet holdt fast ved principperne om udveksling af oplysninger og øget åbenhed samt indførelse af et kontrol- og sanktionssystem i tilfælde af, at direktivets bestemmelser ikke overholdes.

Formålet med Rådets ændringer af Kommissionens forslag er at præcisere medlemsstaternes forpligtelser og give de nationale myndigheder mulighed for at reagere mere effektivt i forbindelse med ulykker og potentielt farlige situationer. Det drejer sig navnlig om foranstaltninger til at opspore og forebygge forurening fra skibene.

⁽¹⁾ Kommissionens forslag: EFT C 120 E af 24.4.2001, s. 67.

⁽²⁾ Dok. 9786/01 CODEC 580 MAR 38 ENV 321 (endnu ikke offentliggjort i EFT).

⁽³⁾ EFT C 221 af 7.8.2001, s. 45.

⁽⁴⁾ EFT C 357 af 14.12.2001, s. 1.

⁽⁵⁾ EFT C 362 E af 18.12.2001, s. 255.

III. PARLAMENTETS ÆNDRINGER

Denne fælles holdning, som Rådet har vedtaget, tager i vid udstrækning hensyn til de synspunkter, som Europa-Parlamentet gav udtryk for ved førstebehandlingen. Således indebærer Rådets fremgangsmåde, at Rådet medtager de centrale elementer i forbindelse med de ændringer, som Europa-Parlamentet har vedtaget. Konkret vedrører disse elementer navnlig:

- forpligtelsen for alle skibe, der anløber en havn i en medlemsstat, til at være udstyret med et AIS-system (artikel 6)
- udveksling af oplysninger, der er indhentet inden for rammerne af skibsrutesystemer (artikel 7 og 9)
- fastlæggelse af vilkårene for modtagelse af nødstedte skibe under hensyntagen til IMO's arbejde på området (artikel 20)
- nødvendigheden af en evaluering af gennemførelsen af direktivet inden for en rimelig frist efter dets ikrafttræden og af, at Kommissionen forelægger en omfattende rapport for Parlamentet og Rådet (artikel 26).

Rådet har valgt en anden affattelse end den, som Parlamentet foreslår for så vidt angår foranstaltninger i tilfælde af usædvanligt ugunstige vejrforhold (artikel 18). Den bygger ikke desto mindre på principper svarende til dem, som Parlamentet har fastlagt, nemlig:

- respekt for skibsførerens selvstændige beslutningstagning, efter han behørigt er blevet oplyst om vejrforholdene
- en medlemsstats mulighed for at fremsætte henstillinger eller træffe andre hensigtsmæssige foranstaltninger, uden af dette dog berører skibsførerens endelige beslutning
- brug af vejrudsigter fra et kvalificeret og anerkendt meteorologisk institut som grundlag for henstillinger eller andre hensigtsmæssige foranstaltninger.

For så vidt angår spørgsmålet om installation af et system til registrering af rejsedata (»black box«) (artikel 10) mener Rådet fortsat, at vægten i videst mulig omgang bør lægges på at finde en løsning inden for de bredere rammer i IMO. Det mener dog også, at EU bør kunne vedtage selvstændig lovgivning, hvis arbejdet i IMO ikke skrider frem på en tilfredsstillende måde. Rådet har derfor indført en forpligtelse for alle skibe til at være udstyret med et VDR-system, herunder eksisterende lastskibe, enten i henhold en tidsplan, der skal fastlægges inden for rammerne af IMO, eller på datoer inden den 1. januar 2008 (alt efter kategorierne af skibe), hvis IMO ikke træffer nogen afgørelse. Med henblik på at forbedre forebyggelsen af sådanne ulykker har Rådet fulgt Europa-Parlamentet ved at kræve, at de oplysninger, der indsamles af sådanne VDR-systemer, skal bruges inden for rammerne af efterforskningen efter en ulykke til søs og offentliggøres, når denne er afsluttet.

Rådet har derimod valgt at følge Kommissionen, der ikke har været i stand til at acceptere Parlamentets ændringer vedrørende:

- særlige foranstaltninger vedrørende Østersøen
- forpligtelsen for så vidt angår udstyr i nødsonerne samt spørgsmålet om omkostningerne ved at modtage nødstedte skibe
- angivelse af bunkerkapaciteten
- forpligtelsen til, at klassifikationsselskaberne skal forelægge en rapport for de kystcentraler, der har et obligatorisk indberetningssystem
- angivelse af skibets isklassifikation
- fremrykningen af de datoer, hvor forpligtelsen til at være udstyret med automatiske identifikations-systemer (AIS) træder i kraft.

Endelig har Rådet foretaget en række andre ændringer af teksten til direktivet på baggrund af den fremgangsmåde, der redegøres for under punkt II i dette dokument, med henblik på at gøre direktivet mere klart. Disse ændringer vedrører navnlig:

- medlemsstaternes specifikke forpligtelse til at sikre en overvågning og træffe alle de foranstaltninger, som er nødvendige og hensigtsmæssige for at sikre, at alle aktører inden for skibsfarten efterlever forpligtelserne i direktivet (artikel 1)
 - distinktioner og præciseringer i forbindelse med bestemmelserne om de forskellige typer udstyr: automatiske identifikationssystemer (AIS) (artikel 6), skibrutesystemer (artikel 7), skibstrafiksystemer (artikel 8) samt systemer til registrering af rejsedata (VDR) (artikel 10)
 - præcisering af forpligtelserne til at videregive oplysninger for de skibe, der anses for at være en potentiel fare for skibsfarten, sikkerheden til søs, menneskers sikkerhed eller miljøet (artikel 16)
 - overholdelse af subsidiaritetsprincippet for så vidt angår de sanktioner, som finder anvendelse i tilfælde af, at de nationale bestemmelser, der er vedtaget i henhold til dette direktiv, ikke overholdes (artikel 25).
-