

Onsdag, den 24. september 2008

RÅDETS TEKST

ÆNDRINGER

**Ændring 1**  
**Udkast til Rådets forordning**  
**Artikel 11A a (ny)**

**Artikel 11Aa**

**Rapportering**

*Ved slutningen af hver seks måneders periode, første gang ved slutningen af den første seks måneders periode i 2009, forelægger Kommissionen Europa-Parlamentet og Rådet en rapport om udviklingen af SIS II og overgangen fra Schengeninformationssystemet (SIS 1+) til anden generation af Schengeninformationssystemet (SIS II).*

**Ændring 2**  
**Udkast til Rådets forordning**  
**Artikel 12, stk. 1**

Denne forordning træder i kraft på tredjedagen efter offentliggørelsen i Den Europæiske Unions Tidende. Den udløber på den dato, der fastsættes af Rådet i medfør af artikel 55, stk. 2, i forordning (EF) nr. 1987/2006.

Denne forordning træder i kraft på tredjedagen efter offentliggørelsen i Den Europæiske Unions Tidende. Den udløber på den dato, der fastsættes af Rådet i medfør af artikel 55, stk. 2, i forordning (EF) nr. 1987/2006, **og under alle omstændigheder ikke senere end den 30. juni 2010.**

**Trafikovervågnings- og trafikinformationssystem for skibsfarten i Fællesskabet**  
**\*\*\*II**

P6\_TA(2008)0443

**Europa-Parlamentets lovgivningsmæssige beslutning af 24. september 2008 om Rådets fælles holdning med henblik på vedtagelse af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om ændring af direktiv 2002/59/EF om oprettelse af et trafikovervågnings- og trafikinformationssystem for skibsfarten i Fællesskabet (5719/3/2008 — C6-0225/2008 — 2005/0239(COD))**

(2010/C 8 E/39)

(Fælles beslutningsprocedure: andenbehandling)

Europa-Parlamentet,

— der henviser til Rådets fælles holdning (5719/3/2008 — C6-0225/2008) <sup>(1)</sup>,

— der henviser til sin holdning ved førstebehandling <sup>(2)</sup> til Kommissionens forslag til Europa-Parlamentet og Rådet (KOM(2005)0589),

— der henviser til EF-traktatens artikel 251, stk. 2,

— der henviser til forretningsordenens artikel 62,

— der henviser til indstilling ved andenbehandling fra Transport- og Turismeudvalget (A6-0334/2008),

<sup>(1)</sup> EUT C 184 E af 22.7.2008, s. 1.

<sup>(2)</sup> EUT C 74 E af 20.3.2008, s. 533.

Onsdag, den 24. september 2008

1. godkender den fælles holdning som ændret;
2. pålægger sin formand at sende Parlamentets holdning til Rådet og Kommissionen.

---

## P6\_TC2-COD(2005)0239

### **Europa-Parlamentets holdning fastlagt ved andenbehandlingen den 24. september 2008 med henblik på vedtagelse af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2008/.../EF om ændring af direktiv 2002/59/EF om oprettelse af et trafikovervågnings- og trafikinformationssystem for skibsfarten i Fællesskabet**

(EØS-relevant tekst)

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR —

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

under henvisning til forslag fra Kommissionen,

under henvisning til udtalelse fra Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg <sup>(1)</sup>,

under henvisning til udtalelse fra Regionsudvalget <sup>(2)</sup>,

efter proceduren i traktatens artikel 251 <sup>(3)</sup>, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) Med vedtagelsen af direktiv 2002/59/EF <sup>(4)</sup> fik Den Europæiske Union flere midler til at forebygge trusler mod sikkerheden for menneskeliv på søen og beskyttelsen af havmiljøet.
- (2) Dette direktiv vedrører ændring af direktiv 2002/59/EF, og de fleste af direktivets forpligtelser gælder derfor ikke for medlemsstater uden kyster og kysthavne. Derfor er de eneste forpligtelser, der gælder for Østrig, Den Tjekkiske Republik, Ungarn, Luxembourg og Slovakiet, de forpligtelser, der påhviler skibe, som fører disse medlemsstaters flag, uden at det berører medlemsstaternes samarbejdsforpligtelse med henblik på at sikre kontinuitet mellem maritime og andre trafikreguleringstjenester, navnlig flodinformationstjenester.
- (3) I henhold til dette direktiv bør medlemsstater, der er kyststater, kunne udveksle de oplysninger, de kommer i besiddelse af under overvågning af søtrafikken i det område, hvor de har kompetence. Fællesskabets maritime informationsudvekslingssystem »SafeSeaNet« (|| 'SafeSeaNet), som Kommissionen har udviklet i samarbejde med medlemsstaterne, omfatter dels et net til udveksling af data, dels standarder for de vigtigste oplysninger om skibe og laster (forudgående anmeldelser og indberetninger). Med dette system er det således muligt at finde frem til nøjagtige og aktuelle oplysninger ved kilden om, hvilke skibe der befinder sig i de europæiske farvande, om deres bevægelser og om deres farlige eller forurenende laster, samt om ulykker til søs og at sende oplysningerne til andre myndigheder.

<sup>(1)</sup> EUT C 318 af 23.12.2006, s. 195.

<sup>(2)</sup> EUT C 229 af 22.9.2006, s. 38.

<sup>(3)</sup> Europa-Parlamentets holdning af 25.4.2007 (EUT C 74 E af 20.3.2008, s. 533), Rådets fælles holdning af 6.6.2008 (EUT C 184 E af 22.7.2008, s. 1) og Europa-Parlamentets holdning af 24.9.2008.

<sup>(4)</sup> EFT L 208 af 5.8.2002, s. 10.

Onsdag, den 24. september 2008

- (4) For at sikre, at de således indsamlede oplysninger udnyttes operationelt, er det vigtigt, at den infrastruktur, der er nødvendig for at modtage og udveksle de i dette direktiv omhandlede oplysninger, og som de nationale myndigheder har tilvejebragt, integreres i SafeSeaNet.
- (5) Blandt de oplysninger, der fremsendes og udveksles i medfør af direktiv 2002/59/EF, er oplysninger om de nøjagtige egenskaber ved farligt eller forurenende gods, der transporteres til søs, særlig vigtige. Derfor er det i betragtning af den senere tids søulykker nødvendigt at give kystmyndighederne lettere adgang til oplysninger om egenskaberne ved kulbrinter, der transporteres ad søvejen, idet sådanne oplysninger er en afgørende faktor for valget af de bedst egnede bekæmpelsesmetoder, og i nødstilfælde angivet med en direkte forbindelse til operatørerne, der har det bedste kendskab til det transporterede gods.
- (6) Det udstyr til automatisk identifikation af skibe (AIS: Automatic Identification System), der omhandles i den internationale konvention om sikkerhed for menneskeliv på søen af 1. november 1974 («Solas-konventionen»), kan ikke blot forbedre mulighederne for at overvåge disse skibe, men navnlig at øge deres sikkerhed i tæt trafik. AIS er derfor blevet indarbejdet i den dispositive del af direktiv 2002/59/EF. På grund af det store antal fiskerfartøjer, der er impliceret i kollisioner, hvor det er tydeligt, at handelsskibene ikke har opdaget dem, eller at de ikke har opdaget handelsskibene omkring sig, har det stor betydning, at denne foranstaltning udvides til at omfatte fiskerfartøjer på over 15 meter. Inden for rammerne af Den Europæiske Fiskerifond kan der ydes tilskud til installation af sikkerhedsudstyr såsom AIS om bord på fiskerfartøjer. **Den Internationale Søfartsorganisation (IMO) har erkendt, at offentliggørelse i kommercielt øjemed på internettet eller andetsteds af AIS-data fra skibe kan være til skade for sikkerheden på skibe og sikringen af skibe og havneanlæg, og har indtrængende opfordret IMO-medlemslandenes regeringer til under forbehold af bestemmelserne i deres nationale lovgivning at modvirke, at AIS-data gøres tilgængelige for andre, så de kan offentliggøres på internettet eller andetsteds. Desuden må adgangen til AIS-information om skibes ruter og last ikke være til skade for den fair konkurrence mellem aktørerne i søfartsbranchen.**
- (7) Når der kræves installation af AIS, bør denne forpligtelse også omfatte krav om at holde af AIS-systemet i drift konstant, undtagen når internationale regler og standarder bestemmer, at navigationsoplysninger skal beskyttes.
- (8) **Det fremgår tydeligt af undersøgelser foretaget på vegne af Kommissionen, at det hverken er nyttigt eller muligt at integrere AIS i de positionsbestemmelses- og kommunikationssystemer, der benyttes i den fælles fiskeripolitik** ■
- (9) **I henhold til direktiv 2002/59/EF har en medlemsstat, der anmoder om det, ret til at søge oplysninger fra en anden medlemsstat om et skib og dets farlige eller forurenende gods. Det skal understreges, at dette ikke må føre til systematiske anmodninger fra en medlemsstat til en anden, og at der kun kan anmodes om sådanne oplysninger, hvis det er begrundet i hensynet til sikkerheden til søs, maritim sikring eller beskyttelse af havmiljøet.**
- (10) I henhold til direktiv 2002/59/EF skal medlemsstaterne træffe særlige foranstaltninger over for skibe, der kan frembyde fare på grund af deres adfærd eller tilstand. Det er derfor ønskværdigt på listen at medtage skibe, der ikke har tilstrækkelig forsikringsdækning eller finansiel sikkerhed, samt skibe, som lodser eller havnemyndigheder har indberettet på grund af åbenbare uregelmæssigheder, der kan indebære fare for søfartssikkerheden eller miljøet.
- (11) I overensstemmelse med direktiv 2002/59/EF forekommer det nødvendigt i forbindelse med farer på grund af usædvanligt ugunstige vejrforhold at tage hensyn til den fare, islæg udgør for søfarten. Når en kompetent myndighed, som en medlemsstat har udpeget, på grundlag af isvarsler fra en kvalificeret meteorologisk informationstjeneste vurderer, at sejladsforholdene indebærer alvorlig fare for menneskeliv eller for forurening, bør den derfor underrette skibsførerne på skibe, der befinder sig inden for myndighedens kompetenceområde eller ønsker at anløbe eller forlade havne i området. I denne forbindelse bør den kompetente myndighed kunne træffe alle fornødne foranstaltninger for at sikre

Onsdag, den 24. september 2008

menneskeliv på søen og beskytte miljøet. **I overensstemmelse med regel 3.1, del A-1, kapitel II-1 i Solaskonventionen, er det medlemsstaternes ansvar at sikre, at skibe, der fører deres flag, er udformet, bygget og vedligeholdt i overensstemmelse med de af myndighederne godkendte strukturelle, mekaniske og elektriske krav for klassifikationsselskaber. Derfor bør medlemsstaterne fastsætte krav til issejlads i overensstemmelse med de krav, der er fastsat af organisationer, der er godkendt i henhold til Rådets direktiv 94/57/EF af 22. november 1994 om fælles regler og standarder for organisationer, der udfører inspektion og syn af skibe, og for søfartsmyndighedernes aktiviteter i forbindelse dermed <sup>(1)</sup> eller lignende nationale standarder. Medlemsstaterne bør være i stand til at kontrollere, at den nødvendige dokumentation om bord indeholder bevis for, at skibet opfylder de krav til modstandsdygtighed og kraft, som issituationen i området tilsiger.**

- (12) I henhold til direktiv 2002/59/EF skal medlemsstaterne for at mindske følgerne af søulykker navnlig udarbejde planer, der gør det muligt at modtage nødstedte skibe i deres havne eller andre afskærmede områder på de bedst mulige vilkår, hvis situationen kræver det. Dette direktiv bør imidlertid ændres under hensyn til »Guidelines on places of refuge for ships in need of assistance« (retningslinjer for nødrområder for skibe med behov for hjælp), vedlagt som bilag til resolution A.949 (23) den 13. december 2003 af Den Internationale Søfartsorganisation (|| »IMO-resolution A.949 (23)«, og som er vedtaget efter direktiv 2002/59/EF, og som i stedet for nødstedte skibe vedrører skibe med behov for hjælp. **Dette direktiv afviger ikke fra de gældende regler for redningsoperationer såsom dem, der er fastsat i den internationale konvention om maritim eftersøgning og redning fra 1979, når der er fare for menneskeliv. Denne konvention finder derfor stadig fuld anvendelse.**
- (13) På grundlag af IMO-resolution A.949 (23), og i lyset af det arbejde, som Kommissionen, Det Europæiske Agentur for Søfartssikkerhed (|| 'agenturet) og medlemsstaterne har udført i fællesskab, er det nødvendigt at fastlægge det væsentligste indhold af, hvad planerne for modtagelse af skibe med behov for hjælp bør indeholde for at sikre en harmoniseret og effektiv iværksættelse af disse planer og tydeliggøre rækkevidden af medlemsstaternes pligter.
- (14) IMO-resolution A.949 (23) skal danne grundlag for alle planer udarbejdet af medlemsstaterne med henblik på en effektiv reaktion på trusler fra skibe med behov for hjælp. Når der foretages en vurdering af de risici, der er forbundet med sådanne trusler, kan medlemsstaterne under hensyn til de særlige omstændigheder, der gør sig gældende, inddrage andre faktorer i deres overvejelser, f.eks. brug af havvand til fremstilling af drikkevand samt frembringelse af elektricitet.
- (15) **For at sikre skibsførerens og besætningens fulde deltagelse og tillid er det nødvendigt, at skibsføreren og besætningen fra et skib med behov for hjælp kan være sikre på en ordentlig og fair behandling fra de kompetente myndigheders side i den pågældende medlemsstat. Derfor bør medlemsstaterne i overensstemmelse med deres nationale lovgivning anvende de relevante bestemmelser i IMO-retningslinjerne for fair behandling af søfarende i forbindelse med skibulykker.**
- (16) Når et skib har behov for hjælp, kan det være nødvendigt at træffe en beslutning angående modtagelse af det pågældende skib i et nødrområde. **Dette er særlig vigtigt i tilfælde, hvor der opstår en nødsituation på havet, dvs. en situation, der kan medføre forlis eller fare for miljøet eller søfarten. I sådanne tilfælde er det nødvendigt, afhængigt af medlemsstatens administrative opbygning, i hver medlemsstat eller region at kunne rette henvendelse til en uafhængig myndighed, der har de nødvendige beføjelser og den nødvendige sagkundskab til at træffe alle nødvendige beslutninger om at bistå et skib med behov for hjælp med henblik på beskyttelse af menneskeliv og miljø samt begrænsning af den økonomiske skade. Det er ønskeligt, at de kompetente myndigheder er af permanent karakter. Denne myndighed skal navnlig have beføjelser til at træffe en uafhængig beslutning angående modtagelse af et skib med behov for hjælp i et nødrområde.** Med dette formål bør den ▯ forhåndsvurdere situationen ud fra oplysningerne i den gældende plan for modtagelse af skibe i nødrområder.

<sup>(1)</sup> EFT L 319 af 12.12.1994, s. 20.

Onsdag, den 24. september 2008

- (17) Planerne for modtagelse af skibe med behov for hjælp, bør indeholde en præcis beskrivelse af beslutningsgangen i forbindelse med en alarm og med behandlingen af de pågældende situationer. Der bør være en klar beskrivelse af de berørte myndigheder og deres beføjelser samt af midlerne til at kommunikere mellem de berørte parter. De gældende procedurer bør sikre, at der træffes passende afgørelse hurtigt på grundlag af **specifik maritim** sagkundskab **om håndtering af ulykker til søs, hvor der kan forventes betydelige skadelige konsekvenser**, og passende information, der er til rådighed for den kompetente myndighed.
- (18) Derudover bør medlemsstaterne som led i udarbejdelsen af planerne indsamle oplysninger om potentielle nødområder på kysten, så den kompetente myndighed, når der indtræffer en ulykke eller hændelse på søen, hurtigt og klart kan udpege de områder, der egner sig bedst til at modtage skibe med behov for hjælp. Disse relevante oplysninger bør navnlig omfatte en beskrivelse af visse forhold i de anførte områder og om, hvilket udstyr og hvilke anlæg der findes på stedet, som kan hjælpe med at modtage skibe med behov for hjælp, eller bekæmpe følgerne af en ulykke eller forurening.
- (19) Det er vigtigt, at der på passende måde offentliggøres en fortegnelse over de myndigheder, der har ansvar for at beslutte, om et skib skal modtages i et nødområde, og over myndigheder med ansvar for at modtage og behandle alarmkald. Det kan også være nyttigt for deltagere i søredningsaktioner, herunder for bjærgnings- og bugseringsselskaber, og for myndighederne i nabolande, der kan blive berørt af en nødsituation på søen, at have adgang til relevante oplysninger.
- (20) **Manglende finansiel sikkerhed eller forsikringer fritager ikke en medlemsstat fra forpligtelsen til at bistå et skib med behov for hjælp og modtage det i et nødområde, såfremt dette kan begrænse risikoen for besætningen og miljøet. De kompetente myndigheder kan kontrollere, om skibet er dækket af en forsikring eller anden finansiel sikkerhed, der gør det muligt at opnå passende erstatning for de omkostninger og skader, som modtagelsen i et nødområde medfører. Indhentningen af disse oplysninger må dog ikke forsinke redningsindsatsen.**
- (21) **Havne, der modtager skibe med behov for hjælp, skal kunne regne med hurtigt at få godtgjort de omkostninger og den eventuelle skade, som indsatsen afstedkommer. I den forbindelse er det foruden anvendelsen af bestemmelserne i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2008/.../EF af ... [om rederes privatretlige ansvar og finansielle sikkerhed <sup>(1)</sup>] samt de regler, der er fastsat af den internationale fond for erstatning af skader ved olieforurening, vigtigt også at anvende den internationale konvention af 1996 om ansvar og erstatning for skader opstået i forbindelse med søtransport af farlige og skadelige stoffer, den internationale konvention af 2001 om civilretligt ansvar for forureningsskader forårsaget af bunkerolie og konventionen af 2007 om fjernelse af skibsvrag. Medlemsstaterne bør derfor ratificere disse konventioner hurtigst muligt. I undtagelsestilfælde, og navnlig når de ikke dækkes af rederens finansielle sikkerhed og andre eksisterende kompensationsordninger, bør medlemsstaterne sikre godtgørelsen af de omkostninger og den økonomiske skade, som en havn er blevet påført ved i et nødområde at modtage et skib, der ikke er omfattet af en af ovennævnte ordninger.**
- (22) Foranstaltningerne til overvågning af søtrafikken og tilrettelæggelse af skibsruiter har særligt til formål at gøre det muligt for medlemsstaterne at få et reelt kendskab til de skibe, der besejler farvande under deres jurisdiktion, og dermed blive bedre i stand til om nødvendigt at træffe mere effektive foranstaltninger til at imødegå de potentielle risici. I denne forbindelse vil bedre informationsudveksling kunne højne kvaliteten og lette behandlingen af de indsamlede oplysninger.
- (23) I overensstemmelse med direktiv 2002/59/EF har medlemsstaterne og Kommissionen gjort store fremskridt med at harmonisere den elektroniske dataudveksling, især om transport af farligt og forurenende gods. SafeSeaNet, som har været under udvikling siden 2002, bør nu etableres som referencenet på fællesskabsplan. **Det er vigtigt at sikre, at SafeSeaNet ikke fører til øgede administrative byrder eller omkostninger for erhvervslivet, at der gennemføres en samordning med de internationale bestemmelser, og at der tages hensyn til fortroligheden i forbindelse med alle kommercielle følgervirkninger.**

(1) EUT L ...



Onsdag, den 24. september 2008

- (24) Den teknologiske udvikling, ikke mindst inden for anvendelse af rumteknologi til f.eks. **satellitbaseret** skibsovervågning, billeddannelsessystemer og **Galileo**, gør det muligt i dag at overvåge søtrafikken længere til havs og dermed opnå en bedre dækning af de europæiske farvande. **Desuden har IMO ændret Solaskonventionen for at tage hensyn til udviklingen inden for søfartssikkerhed, maritim sikring og beskyttelse af havmiljøet med henblik på udvikling af systemer til global langtrækkende identifikation og sporing af skibe (Long Range Identification and Tracking (LRIT)). I overensstemmelse med den af IMO godkendte udformning, som frembyder mulighed for etablering af regionale LRIT-datacentre, og under hensyntagen til de med SafeSeaNet indhøstede erfaringer, bør der etableres et europæisk LRIT-datacenter til indsamling og forvaltning af LRIT-information. For at få adgang til LRIT-data skal medlemsstaterne være forbundet med det europæiske LRIT-datacenter.**
- (25) **For at muliggøre besparelser og undgå unødvendig installering af udstyr om bord på skibe, der sejler i farvande inden for det automatiske identifikationssystem (AIS) dækningsområde, bør AIS-data integreres i LRIT-systemet. Med dette formål for øje bør medlemsstaterne og Kommissionen træffe alle passende foranstaltninger, navnlig inden for IMO.**
- (26) For at sikre en optimal brug, der er harmoniseret på fællesskabsplan, af de oplysninger, der indsamles i henhold til direktiv 2002/59/EF om sikkerhed til søs, bør Kommissionen om nødvendigt kunne behandle og bruge disse oplysninger og formidle dem til de myndigheder, medlemsstaterne har udpeget.
- (27) Her har systemet »Equasis« vist, hvor vigtigt det er at fremme en søfartssikkerhedskultur, navnlig blandt søtransportoperatørerne. Kommissionen bør kunne bidrage til formidlingen, bl.a. gennem dette system, af alle oplysninger i forbindelse med sikkerhed til søs.
- (28) **Oplysninger, der indsamles i henhold til dette direktiv, må kun videregives og anvendes for at forebygge situationer, hvor sikkerheden for menneskeliv til søs og beskyttelsen af havmiljøet er truet. Det er derfor ønskeligt, at Kommissionen undersøger, hvordan den kan afhjælpe problemer med net- og informationssikkerhed.**
- (29) Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 2099/2002 af 5. november 2002 om oprettelse af et udvalg for sikkerhed til søs og forebyggelse af forurening fra skibe (USS)<sup>(1)</sup> centraliserer arbejdsopgaverne i de udvalg, der er nedsat i henhold til fællesskabslovgivningen om sikkerhed til søs, om forebyggelse af forurening fra skibe og om leve- og arbejdsforhold om bord. Det nuværende udvalg bør derfor afløses af USS.
- (30) Der bør tillige tages hensyn til ændringerne i de relevante internationale instrumenter.
- (31) De nødvendige foranstaltninger til gennemførelse af dette direktiv bør vedtages i overensstemmelse med Rådets afgørelse 1999/468/EF af 28. juni 1999 om fastsættelse af de nærmere vilkår for udøvelsen af de gennemførelsesbeføjelser, der tillægges Kommissionen.<sup>(2)</sup>
- (32) Kommissionen bør navnlig have beføjelse til at ændre direktiv 2002/59/EF med henblik på at anvende efterfølgende ændringer på internationale konventioner, protokoller, koder og resolutioner knyttet hertil **samt til at ændre bilag I, III og IV på baggrund af de hidtidige erfaringer, fastlægge krav om installering af LRIT-udstyr om bord på skibe, der sejler inden for dækningsområdet for medlemsstaternes faste AIS-stationer, fastlægge politikker og principper for adgangen til oplysninger i det europæiske LRIT-datacenter samt ændre definitioner, henvisninger og bilag for at bringe dem i overensstemmelse med fællesskabs- eller folkeretten.** Da der er tale om generelle foranstaltninger, der har til formål at ændre ikke-væsentlige bestemmelser i dette direktiv ||, herunder ved at supplere det med nye ikke-væsentlige bestemmelser, skal foranstaltningerne vedtages efter forskriftsproceduren med kontrol i artikel 5a i afgørelse 1999/468/EF.

<sup>(1)</sup> EFT L 324 af 29.11.2002, s. 1. ||

<sup>(2)</sup> EFT L 184 af 17.7.1999, s. 23. ||

Onsdag, den 24. september 2008

- (33) I overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1406/2002 af 27. juni 2002 om oprettelse af et europæisk agentur for søfartssikkerhed <sup>(1)</sup> skal agenturet yde Kommissionen og medlemsstaterne den fornødne bistand med gennemførelsen af direktiv 2002/59/EF.

■

- (34) Direktiv 2002/59/EF bør derfor ændres i overensstemmelse hermed —

UDSTEDT FØLGENDE DIREKTIV:

Artikel 1

Ændringer

I direktiv 2002/59/EF foretages følgende ændringer:

1) **Titlen affattes således:**

»Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2002/59/EF af 27. juni 2002 om oprettelse af et trafikovervågnings- og trafikinformationssystem for skibsfarten i Fællesskabet og indførelse af en ordning for rederes privatretlige ansvar og finansielle sikkerhed og om ophævelse af Rådets direktiv 93/75/EØF«

2) **I artikel 1 foretages følgende ændringer:**

a) **Stk. 1 affattes således:**

»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, øge havnesikkerheden og den maritime sikring, forbedre myndighedernes reaktioner i forbindelse med hændelser, ulykker eller potentielt farlige situationer til søs, herunder eftersøgnings- og redningsoperationer, og bidrage til bedre forebyggelse og hurtigere konstatering af forurening fra skibe.«

b) **Følgende stykke indsættes:**

»Dette direktiv fastsætter ligeledes de regler, der finder anvendelse på visse aspekter af det privatretlige ansvar for operatører inden for søfartstransportkæden, og indfører en tilpasset finansiel beskyttelse for søfarende, der er blevet efterladt.«

3) **I artikel 2 foretages følgende ændringer:**

a) **Stk. 1 affattes således:**

»1. Dette direktiv finder anvendelse:

- på skibe med en bruttotonnage på mindst 300, medmindre andet er angivet, og
- i overensstemmelse med folkeretten på havområder under medlemsstaternes jurisdiktion.«

b) **Stk. 2 ændres således:**

i) **Indledningen affattes således:**

»Medmindre andet bestemmes, finder dette direktiv ikke anvendelse på:«

ii) **Litra c) affattes således:**

»c) **storesrum og udstyr til brug om bord på skibe.**«

4) **I artikel 3 foretages følgende ændringer:**

a) **Litra a) ændres således:**

i) **Indledningen affattes således:**

»relevante internationale instrumenter«: følgende instrumenter som senest ændret:«

(1) EFT L 208 af 5.8.2002, s. 1. ||.

Onsdag, den 24. september 2008

ii) *Følgende led indsættes efter fjerde led:*

- »— **konvention af 1996: den sammenfattende tekst til konventionen af 1976 om begrænsning af ansvaret for søretlige krav, der er vedtaget af IMO, som ændret ved protokollen af 1996**«

iii) *Følgende led tilføjes:*

- »— »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.930(22)«: Resolution A.930(22) vedtaget af IMO's forsamling og Den Internationale Arbejdsorganisations styrelsesråd om retningslinjer for finansiel sikring af søfarende, der er blevet efterladt**
- »IMO-resolution A.949(23)«: Den Internationale Søfartsorganisations resolution 949(23) med titlen »Guidelines on Places of Refuge for Ships in Need of Assistance«
- »IMO-resolution A.950(23)«: Den Internationale Søfartsorganisations resolution 950(23) med titlen »Maritime Assistance Services (MAS)«
- **»IMO-retningslinjerne om fair behandling af søfarende i forbindelse med skibssulykker«: Resolution LEG.3(91) vedtaget af IMO's retsudvalg og Den Internationale Arbejdsorganisations styrelsesråd den 27. april 2006 om fastsættelse af retningslinjer for fair behandling af søfarende.**«

b) *Litra k) affattes således:*

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

c) *Følgende litra indsættes:*

- »ka) **»reder«: ejeren af skibet eller enhver anden organisation eller person som f.eks. en korresponderende reder, en agent eller en totalbefragter, som rederen har betroet ansvaret for skibets drift, og som ved at påtage sig dette ansvar har indvilget i at overtage alle de medfølgende opgaver og forpligtelser**«

d) *Følgende litraer indsættes:*

- »s) »SafeSeaNet«: Fællesskabets maritime informationsudvekslingssystem, som Kommissionen har udviklet i samarbejde med medlemsstaterne til gennemførelse af fællesskabslovgivningen
- 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«: et skib, der befinder sig i en situation, som kan medføre forlis eller fare for miljøet eller søfarten. **Redning af personer om bord er om nødvendigt reguleret af reglerne i SAR-konventionen, som har forrang i forhold til bestemmelserne i dette direktiv**



Onsdag, den 24. september 2008

- w) »civilretligt ansvar«: efter konventionen af 1996: ansvar i medfør af hvilket en tredjepart i forhold til den søfartsoperation, der er årsag til skaden, kan gøre et krav gældende, der er omfattet af begrænsningen i artikel 2 i samme konvention, med undtagelse af krav, der er omfattet af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. .../2008 af ... [om transportørers erstatningsansvar ved ulykker under søtransport af passagerer] (\*).
- x) »LRIT«: et system, som automatisk transmitterer langtrækkende identifikations- og sporingsdata vedrørende søfartssikkerhed, maritim sikring og havmiljø i overensstemmelse med regel 19, kapitel V, i Solaskonventionen.

(\*) EUT L ...«

5) Følgende artikel indsættes:

»Artikel 4a

Undtagelser

1. Medlemsstaterne kan undtage skibe i rutefart mellem havne på deres eget område fra bestemmelserne i artikel 4, 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, angivne oplysninger til rådighed for den kompetente myndighed på dennes forlangende. Rederiet opretter 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
- c) enhver forskel i forhold til det forventede tidspunkt for ankomst til bestemmelseshavnen eller lodsstationen på eller over seks timer meddeles bestemmelseshavnen i overensstemmelse med artikel 4
- d) undtagelser gives kun til individuelle skibe på en specifik rute
- e) en rute anses kun for rutefart, hvis den skal drives i mindst en måned
- f) undtagelser fra forpligtelserne i artikel 4 er begrænset til rejser af en varighed af højst 12 timer.

2. Hvis en international rute drives mellem to eller flere lande, hvoraf mindst en er en medlemsstat, kan hver enkelt af de berørte medlemsstater anmode de øvrige medlemsstater om, at der gives undtagelse til denne rute. Alle involverede medlemsstater, herunder de berørte kyststater, arbejder sammen om at give en undtagelse til 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 omfattet af undtagelsen i denne artikel, samt alle ajourføringer af listen.«

Onsdag, den 24. september 2008

6) Følgende artikler indsættes ||:

»Artikel 6a

Fiskerfartøjers brug af automatiske identifikationssystemer (AIS)

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

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

**Artikel 6b**

**Brug af langtrækkende identifikation og sporing af skibe (LRIT)**

**1. Skibe i international fart, der anløber en havn i en medlemsstat, skal være udstyret med et LRIT-system i overensstemmelse med regel 19, kapitel V, i Solaskonventionen og de ydelsesstandarder og funktionskrav, der er vedtaget af IMO.**

**Kommissionen fastlægger efter forskriftsproceduren med kontrol i artikel 28, stk. 2, i samarbejde med medlemsstaterne retningslinjerne og kravene til installering af LRIT-udstyr om bord på skibe, der sejler inden for dækningsområdet af medlemsstaternes faste AIS-stationer, og forelægger alle passende foranstaltninger for IMO.**

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

**Det europæiske LRIT-datacenter indgår som en bestanddel af det europæiske informations- og udvekslingssystem SafeSeaNet. Omkostninger til ændring af nationale bestanddele af SafeSeaNet med henblik på at integrere LRIT-data afholdes af medlemsstaterne.**

**Medlemsstaterne etablerer og opretholder en forbindelse til det europæiske LRIT-datacenter.**

**3. Kommissionen fastlægger politikken og principperne for adgang til oplysninger i det europæiske LRIT-datacenter efter forskriftsproceduren med kontrol i artikel 28, stk. 2.«**

7) Artikel 12 affattes således:

»Artikel 12

Afskiberens forpligtelser

**1. Afskibere, der i en havn i en medlemsstat tilbyder at transportere farligt eller forurenende gods, afgiver, inden det lastes og uanset skibets størrelse, en erklæring til skibsføreren eller operatøren med følgende oplysninger:**

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

Onsdag, den 24. september 2008

- b) for de i bilag I til MARPOL-konventionen omhandlede stoffer, sikkerhedsdatabladet med oplysning om produkternes fysisk-kemiske kendetegn, **hvis det er relevant**, herunder deres viskositet udtrykt i cSt ved 50 °C og deres densitet ved 15 °C **samt de øvrige oplysninger, der i overensstemmelse med IMO-resolution MSC.150(77) er indeholdt i sikkerhedsdatabladet**
- 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 på vej til en havn i en medlemsstat eller til en ankerplads i en medlemsstats territorialfarvand transporterer farligt eller forurenende gods, skal være i besiddelse af en erklæring fra afskiberen med følgende oplysninger:**

a) de i bilag I, punkt 3, nævnte oplysninger

b) de oplysninger, der stilles krav om i stk. 1, litra b) og c).

3. Det er afskiberens **pligt og ansvar** at sikre, at den last, der ønskes transporteret, er identisk med den, der er omfattet af erklæringen i overensstemmelse med **stk. 1 og 2.**«

8) Artikel 14, stk. 2, litra c), affattes således:

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

9) I artikel 16, stk. 1, indsættes følgende litraer:

- »d) skibe, der ikke har anmeldt eller ikke er i besiddelse af et forsikringscertifikat eller af finansiel sikkerhed i henhold til **dette direktiv** og internationale regler
- e) skibe, som lodser eller havnemyndigheder har indberettet på grund af åbenbare uregelmæssigheder, der kan indebære fare for søfartssikkerheden eller miljøet.«

10) Følgende artikel indsættes:

»Artikel 18a

Foranstaltninger i tilfælde af farlige isforhold

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

- a) giver de føreren af de skibe, der befinder sig i deres myndighedsområde, eller som ønsker at anløbe eller forlade en af deres havne, de fornødne oplysninger om isforholdene, anbefalede sejlruter og isbryderassistance i deres myndighedsområde
- b) kan de, uden at det berører hverken pligten til at bistå skibe med behov for hjælp eller andre forpligtelser ifølge relevante internationale regler, forlange, at et skib, der befinder sig i det pågældende område, og som ønsker at anløbe eller forlade en havn eller en terminal eller at forlade et opankringsområde, **kan dokumentere, at det** opfylder de krav til modstandsdygtighed og kraft, som issituationen i området tilsiger.

Onsdag, den 24. september 2008

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.«

11) I artikel 19 foretages følgende ændringer:

a) I stk. 2, tilføjes følgende afsnit:

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

b) Følgende stykke tilføjes:

»3a. Medlemsstaterne overholder i overensstemmelse med deres nationale lovgivning de relevante bestemmelser i IMO-retningslinjerne for fair behandling af søfarende i forbindelse med skibulykker, navnlig når det drejer sig om skibsføreren og besætningen på et skib med behov for hjælp i farvande under deres jurisdiktion.«

12) Følgende artikel indsættes:

»Artikel 19a

*Den kompetente myndighed for modtagelse af skibe med behov for hjælp*

1. Hver enkelt medlemsstat udpeger en kompetent myndighed, der har den nødvendige sagkundskab og er uafhængig, således at den på tidspunktet for en redningsindsats har beføjelse til på eget initiativ at træffe beslutning om modtagelse af skibe med behov for hjælp med henblik på:

- beskyttelse af menneskeliv
- kystbeskyttelse
- beskyttelse af havmiljøet
- søfartssikkerheden
- begrænsning af den økonomiske skade.

2. Den i stk. 1. nævnte myndighed varetager forvaltningen og gennemførelsen af de i artikel 20a omhandlede planer.

3. Den i stk. 1 nævnte myndighed kan bl.a.:

- a) begrænse skibets bevægelser eller påbyde 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) komme om bord eller sætte et vurderingshold om bord for at bedømme skaden på skibet og risikoens omfang, bistå skibsføreren med at afhjælpe situationen og holde den kompetente kyststation underrettet
- d) om nødvendigt selv indkalde og indsætte redningsmandskab
- e) foranledige, at skibet lodeses eller bugseres.«

Onsdag, den 24. september 2008

13) Artikel 20 affattes således:

»Artikel 20

Modtagelse af skibe med behov for hjælp i nødområder

1. **Den i artikel 19a omhandlede myndighed træffer afgørelse om, hvorvidt et skib modtages i et nødområde. Myndigheden sikrer, at skibe med behov for hjælp gøres til genstand for en forudgående vurdering af situationen på grundlag af de i artikel 20a omhandlede planer og gives adgang til et nødområde, såfremt det dermed er muligt at reducere eller undgå de dermed forbundne risici.**

2. De myndigheder, der er omhandlet i stk. 1, mødes regelmæssigt for at udveksle sagkundskab og forbedre de foranstaltninger, der træffes i medfør af denne artikel. De kan mødes når som helst, på baggrund af særlige omstændigheder.«

14) Følgende artikler indsættes:

»Artikel 20a

Planer for modtagelse af skibe med behov for hjælp

1. Medlemsstaterne udarbejder planer for imødegåelse af de farer, der udgår fra skibe med behov for hjælp i farvande under deres jurisdiktion, **og for modtagelse af skibe og beskyttelse af menneskeliv.**

2. De i stk. 1 omhandlede planer udarbejdes efter høring af de berørte parter og 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, 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 hurtig vurdering og en hurtig beslutning om valg af nødområde for et skib med behov for hjælp**, herunder en beskrivelse af de miljømæssige, økonomiske og samfundsmæssige faktorer og naturforholdene
- d) oplysninger om procedurerne for vurdering med henblik på at modtage et skib med behov for hjælp i eller nægte det adgang til et nødområde
- e) oplysninger om egnede midler og faciliteter til bistand, redning og forureningsbekæmpelse
- f) oplysninger om internationale samordnings- og beslutningsprocedurer
- g) oplysning om de procedurer vedrørende finansiel garanti og erstatningsansvar, som gælder for skibe, der modtages i et nødområde.

3. Medlemsstaterne offentliggør navnet på den i **artikel 19a** omhandlede kompetente myndighed og på de myndigheder, der er udpeget til at modtage og behandle alarmkald **samt deres kontaktadresser.**

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

Onsdag, den 24. september 2008

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 afsnit to og tre omhandlede oplysninger underlagt tavshedspligt.

4. Medlemsstaterne underretter senest den ... (\*) Kommissionen om de foranstaltninger, der er truffet i medfør af denne artikel.

#### Artikel 20b

##### *Ordning for rederes privatretlige ansvar og finansielle sikkerhed*

1. Medlemsstaterne fastlægger ordningen for redernes privatretlige ansvar og påser, at redernes ret til at begrænse deres ansvar reguleres i henhold til samtlige bestemmelser i konventionen af 1996.
2. Medlemsstaterne træffer de nødvendige foranstaltninger med henblik på at sikre, at en reder, der fører deres flag, stiller en finansiell garanti for privatretligt ansvar i overensstemmelse med de grænser, der er fastsat i konventionen af 1996.
3. Medlemsstaterne træffer de nødvendige foranstaltninger med henblik på at sikre, at en reder, der fører et tredjeland's flag, i overensstemmelse med stk. 2 stiller en finansiell garanti, så snart det pågældende skib sejler ind i deres eksklusive økonomiske zone eller en tilsvarende zone. Den finansielle garanti skal være gyldig i mindst tre måneder fra det tidspunkt, hvor den er påkrævet.

#### Artikel 20c

##### *Finansiell garanti for søfarende, der er blevet efterladt*

1. Medlemsstaterne træffer i overensstemmelse med IMO-resolution A.930(22) de nødvendige foranstaltninger med henblik på at sikre, at enhver reder, der fører deres flag, stiller en finansiell garanti til beskyttelse af søfarende, der har været ansat eller beskæftiget om bord på et skib og er blevet efterladt.
2. Medlemsstaterne træffer de nødvendige foranstaltninger med henblik på at sikre, at enhver reder, der fører et tredjeland's flag, i overensstemmelse med stk. 1 stiller en finansiell garanti, så snart det pågældende skib anløber en havn eller en offshoreterminal under deres jurisdiktion eller kaster anker i en zone under deres jurisdiktion.
3. Medlemsstaterne sikrer i overensstemmelse med IMO-resolution A.930(22), at søfarende, der er blevet efterladt, har adgang til den finansielle garantiordning.

#### Artikel 20d

##### *Certifikat for finansiell garanti*

1. Eksistensen og gyldigheden af de finansielle garantier, der er omhandlet i artikel 20b og 20c, attesteres ved et eller flere certifikater.
2. Certifikaterne udstedes af medlemsstaternes kompetente myndigheder, efter at disse har sikret sig, at rederen opfylder kravene i dette direktiv. På tidspunktet for udstedelse af certifikatet bør de kompetente myndigheder bl.a. tage hensyn til, om garanten er kommercielt etableret i EU.

(\*) 18 måneder efter datoen for dette direktivs ikrafttræden.



Onsdag, den 24. september 2008

Er skibet registreret i en medlemsstat, udstedes eller bekræftes certifikaterne af den kompetente myndighed i den stat, hvor skibet er registreret.

Er skibet registreret i et tredjeland, kan certifikaterne udstedes eller bekræftes af den kompetente myndighed i enhver medlemsstat.

3. Betingelserne for certifikaternes udstedelse og gyldighed, herunder kriterierne og de nærmere regler for tildeling samt foranstaltninger vedrørende dem, der har stillet den pågældende finansielle garanti, fastlægges af Kommissionen. Disse foranstaltninger, der har til formål at ændre ikke-væsentlige bestemmelser i dette direktiv, herunder ved at supplere det, vedtages efter forskriftsproceduren med kontrol i artikel 28, stk. 2.

4. Certifikaterne skal indeholde følgende oplysninger:

a) skibets navn og registreringshavn

b) rederens navn og hovedforretningssted

c) garantitype

d) navn og hovedforretningssted for forsikringsselskabet eller andre personer, der stiller garantien, og i givet fald forretningssted for det organ, hvor forsikringen er tegnet eller garantien er stillet

e) certifikatets gyldighedsperiode, som ikke må være længere end gyldighedsperioden for forsikringen eller garantien.

5. Certifikatet udfærdiges på det eller de officielle sprog i den udstedende stat. Såfremt det anvendte sprog hverken er engelsk eller fransk, skal teksten indeholde en oversættelse til et af disse sprog.

#### Artikel 20e

##### Anmeldelse af certifikatet for finansiel garanti

1. Certifikatet skal forefindes om bord på skibet, og en kopi deponeres hos den myndighed, som fører det relevante skibsregister, eller, såfremt skibet ikke er registreret i en medlemsstat, hos myndigheden i den stat, der har udstedt eller bekræftet certifikatet. Den pågældende myndighed fremsender en kopi af certificeringsakterne til det i artikel 20i omhandlede EF-kontor, således at det kan optage dem i registeret.

2. Operatøren, agenten eller føreren af et skib, som sejler ind i en medlemsstats eksklusive økonomiske zone eller en tilsvarende zone i de i artikel 20b omhandlede tilfælde, meddeler myndighederne i den pågældende medlemsstat, at certifikatet for finansiel garanti forefindes om bord.

3. Operatøren, agenten eller føreren af et skib, som er på vej mod en havn eller en offshoreterminal under en medlemsstats jurisdiktion, eller som skal kaste anker i en zone under en medlemsstats jurisdiktion i de i artikel 20c omhandlede tilfælde, meddeler myndighederne i den pågældende medlemsstat, at certifikatet for finansiel garanti forefindes om bord.

4. De i stk. 1 nævnte oplysninger skal kunne udveksles mellem medlemsstaternes kompetente myndigheder ved hjælp af SafeSeaNet.

Onsdag, den 24. september 2008

## Artikel 20f

### Sanktioner

Medlemsstaterne sikrer overholdelsen af dette direktivs bestemmelser, og indfører sanktioner for overtrædelse af disse bestemmelser. Sanktionerne skal være effektive, stå i rimeligt forhold til overtrædelsen og have afskrækkende virkning.

## Artikel 20g

### Medlemsstaternes gensidige anerkendelse af certifikater for finansiel garanti

En medlemsstat anerkender de certifikater, der er udstedt eller bekræftet af en anden medlemsstat i henhold til artikel 20d til alle de formål, der er nævnt i dette direktiv, og anser dem for at have samme værdi som certifikater udstedt og bekræftet af den selv, også hvis der er tale om et skib, der ikke er registreret i en medlemsstat.

En medlemsstat kan når som helst anmode den stat, der har udstedt eller bekræftet certifikatet, om en udveksling af synspunkter, såfremt det er dens opfattelse, at det i certifikatet anførte forsikrings-selskab eller den garant, der har stillet finansiel garanti, ikke økonomisk er i stand til at opfylde de forpligtelser, der er fastsat i dette direktiv.

## Artikel 20h

### Direkte krav mod stilleren af finansiel garanti for civilretligt ansvar

Ethvert erstatningskrav for skade, der er forvoldt af skibet, kan rettes direkte mod den, der har stillet finansiel garanti til dækning af rederens civilretlige ansvar («stilleren»).

Stilleren kan påberåbe sig de anbringender, som rederen selv kunne have gjort gældende, med undtagelse af anbringender, der støttes på rederens konkurs eller likvidation.

Stilleren kan ligeledes påberåbe sig, at tabet eller skaderne skyldes en forsætlig handling eller undladelse fra rederens side. Stilleren kan dog ikke påberåbe sig anbringender, som kunne være gjort gældende i en sag, der var anlagt af rederen mod stilleren.

Stilleren kan i alle tilfælde kræve, at rederen indtræder i sagen som part.

## Artikel 20i

### EF-kontor

Der oprettes et EF-kontor, der har til opgave at føre et udførligt register over de udstedte certifikater, kontrollere og ajourføre gyldigheden heraf og verificere, at de finansielle garantier, der er registreret i tredjelande, reelt eksisterer.

## Artikel 20j

### Finansiel sikkerhed og kompensation

1. Selv om der ikke foreligger en forsikringsattest eller et certifikat for finansiel sikkerhed, er medlemsstaterne ikke fritaget for forpligtelsen til at foretage en forudgående vurdering og træffe den beslutning, der er omhandlet i artikel 20, og en sådan mangel er ikke i sig selv tilstrækkelig grund til, at en medlemsstat kan nægte at tage imod et skib i et nødområde.

Onsdag, den 24. september 2008

2. *Uanset stk. 1 kan den medlemsstat, der modtager et skib i et nødområde, anmode skibets operatør, agent eller fører om at forelægge en forsikringsattest eller et certifikat for finansiel sikkerhed som omhandlet i dette direktiv til dækning af erstatningsansvaret for skader forårsaget af skibet. Denne anmodning må ikke forsinke modtagelsen af et skib med behov for hjælp.*

3. *Medlemsstaterne sikrer godtgørelsen af de omkostninger og den potentielle økonomiske skade, en havn er blevet påført som følge af den i artikel 20, stk. 1, nævnte beslutning, såfremt disse omkostninger og denne skade ikke inden for en rimelig frist godtgøres af skibets reder eller operatør i overensstemmelse med bestemmelserne i dette direktiv og de eksisterende internationale kompensationsmekanismer.»*

15) Følgende artikel indsættes:

»Artikel 22a

SafeSeaNet

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

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

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

4. *Når medlemsstater samarbejder inden for rammerne af regionale aftaler eller som led i grænseoverskridende, interregionale eller transnationale projekter, sikrer de, at de udviklede informationssystemer eller -net opfylder kravene i dette direktiv, samt at de er indbyrdes kompatible og forbundne med SafeSeaNet.»*

16) I artikel 23 foretages følgende ændringer:

a) Litra c) affattes således:

»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 skibrutesystemer, 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) Følgende litra indsættes:

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

Onsdag, den 24. september 2008

17) Følgende artikel indsættes:

»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.«

18) I artikel 24 indsættes følgende stykker:

*»Medlemsstaterne sørger i overensstemmelse med deres nationale lovgivning for, at offentliggørelse af AIS- og LRIT-data afsendt fra skibe ikke udgør en risiko for sikkerhed, sikring og beskyttelse af miljøet, og at de ikke indvirker på konkurrencen mellem operatører. De giver navnlig ikke tilladelse til offentliggørelse af data vedrørende lasten eller ombordværende personer, medmindre skibsføreren eller operatøren udtrykkeligt har indvilliget heri.*

*Kommissionen undersøger mulige problemer med net- og informationssikkerhed, som anvendelsen af de i dette direktiv omhandlede foranstaltninger og navnlig artikel 6, 6a, 14 og 22a kan indebære, og forelægger relevante forslag om ændring af bilag III til forbedring af nettets sikkerhed.«*

19) Artikel 27 og 28 affattes således:

»Artikel 27

*Ændringsprocedure*

1. Definitionerne i artikel 3, henvisningerne til Fællesskabets og IMO's instrumenter og bilagene kan ændres efter forskriftsproceduren med kontrol i artikel 28, stk. 2, for at bringe dem i overensstemmelse med bestemmelser i fællesskabs- eller folkeretten, som er blevet vedtaget, ændret eller er trådt i kraft, for så vidt disse ændringer ikke udvider direktivets anvendelsesområde.
2. Endvidere kan bilag I, III og IV ændres efter forskriftsproceduren med kontrol 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 Udvalget for Sikkerhed til Søs og Forebyggelse af Forurening fra Skibe (USS), der blev nedsat ved Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 2099/2002 (\*).
2. Når der henvises til dette stykke, anvendes artikel 5a, stk. 1-4 og artikel 7 i afgørelse 1999/468/EF, jf. dennes artikel 8.

(\*) EFT L 324 af 29.11.2002, s. 1. ||«

Onsdag, den 24. september 2008

20) Bilag I, punkt 4, led X, affattes således:

»— X. Andet:

— *bunkeroliens art og anslåede mængde for alle skibe med bunkerolie om bord*

— *driftskonditioner.*«

21) I bilag II, afsnit I, indsættes følgende punkt:

»3. Fiskerfartøjer

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

— fiskerfartøjer med en længde overalt på eller over 24 meter, men under 45 meter: senest den ... (\*)

— fiskerfartøjer med en længde overalt på eller over 18 meter, men under 24 meter: senest den ... (\*\*)

— fiskerfartøjer med en længde overalt på over 15 meter, men under 18 meter: senest den ... (\*\*\*)

Nybyggede fiskerfartøjer med en længde overalt på over 15 meter skal opfylde udstyrskravet i artikel 6a senest ... (\*\*\*\*).

(\*) EUT: Tre år efter dette direktivs ikrafttræden.

(\*\*) EUT: Fire år efter dette direktivs ikrafttræden.

(\*\*\*) EUT: Fem år efter dette direktivs ikrafttræden.

(\*\*\*\*) EUT: 18 måneder efter dette direktivs ikrafttræden.«

Artikel 2

Gennemførelse

1. Medlemsstaterne sætter de nødvendige love og administrative bestemmelser i kraft for at efterkomme dette direktiv senest den ... (\*). De meddeler **■** Kommissionen teksten til disse love og bestemmelser **samt en sammenligningstabel mellem disse og dette direktiv.**

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 vigtigste nationale retsfor skrifter, som de udsteder på det område, der er omfattet af dette direktiv.

Artikel 3

Ikrafttræden

Dette direktiv træder i kraft på tredjedagen efter offentliggørelsen i Den Europæiske Unions Tidende.

Artikel 4

Adressater

Dette direktiv er rettet til medlemsstaterne.

Udfærdiget i

På Europa-Parlamentets vegne  
*formanden*

På Rådets vegne  
*formanden*

(\*) **12 måneder** efter dette direktivs ikrafttræden.