

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

av den 27 juni 2002

**om inrättande av ett övervaknings- och informationssystem för sjötrafik i gemenskapen och om upphävande av rådets direktiv 93/75/EEG**EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD  
HAR ANTAGIT DETTA DIREKTIV

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

med beaktande av kommissionens förslag <sup>(1)</sup>,med beaktande av Ekonomiska och sociala kommitténs yttrande <sup>(2)</sup>,med beaktande av Regionkommitténs yttrande <sup>(3)</sup>,i enlighet med förfarandet i artikel 251 i fördraget <sup>(4)</sup>, och

av följande skäl:

- (1) I sitt meddelande av den 24 februari 1993 om en gemensam sjösäkerhetspolitik angav kommissionen bland de mål som eftersträvas på gemenskapsnivå inrättandet av ett obligatoriskt informationssystem för att ge medlemsstaterna snabb tillgång till viktig information om hur fartyg som transporterar farligt eller förorenande gods förflyttar sig och om den typ av last som de medför.
- (2) Genom rådets direktiv 93/75/EEG av den 13 september 1993 om minimikrav för fartyg som anlöper eller avgår från gemenskapens hamnar med farligt eller förorenande gods <sup>(5)</sup> inrättades ett informationssystem för behöriga myndigheter om fartyg som anlöper eller avgår från gemenskapens hamnar med farligt eller förorenande gods, och om tillbud som inträffar till sjöss. I detta direktiv föreskrivs att kommissionen skall lägga fram

<sup>(1)</sup> EGT C 120 E, 24.4.2001, s. 67 och EGT C 362 E, 18.12.2001, s. 255.

<sup>(2)</sup> EGT C 221, 7.8.2001, s. 54.

<sup>(3)</sup> EGT C 357, 14.12.2001, s. 1.

<sup>(4)</sup> Europaparlamentets yttrande av den 14 juni 2001 (EGT C 53 E, 28.2.2002, s. 304), rådets gemensamma ståndpunkt av den 19 december 2001 (EGT C 58 E, 5.3.2002, s. 14) och Europaparlamentets beslut av den 10 april 2002 (ännu ej offentliggjort i EGT). Rådets beslut av den 25 juni 2002.

<sup>(5)</sup> EGT L 247, 5.10.1993, s. 19. Direktivet senast ändrat genom kommissionens direktiv 98/74/EG (EGT L 276, 13.10.1998, s. 7).

nya förslag om införande av ett fullständigare rapporteringssystem för gemenskapen vilket även om möjligt skall omfatta fartyg som passerar längs medlemsstaternas kuster i transittrafik.

- (3) I rådets resolution av den 8 juni 1993 om ett gemensamt handlingsprogram för säkerhet till sjöss <sup>(6)</sup> anges att ett av de främsta målen för gemenskapens verksamhet på detta område är att införa ett fullständigare informationssystem.
- (4) Inrättandet av ett övervaknings- och informationssystem för sjötrafik i gemenskapen bör bidra till att förebygga olyckor och förorening till sjöss och till att begränsa deras påverkan på den marina miljön och kustmiljön, näringslivet och lokalbefolkningens hälsa. Sjötrafikens effektivitet och i synnerhet effektiviteten vid handhavandet av fartygs anlöp i hamnar är likaså beroende av att fartygen lämnar en förhandsanmälan i tillräckligt god tid innan de anlöper hamnen.
- (5) Flera obligatoriska fartygsrapporteringssystem har inrättats längs de europeiska kusterna i enlighet med tillämpliga regler som antagits av Internationella sjöfartsorganisationen (IMO). Det är nödvändigt att se till att fartygen fullgör den rapporteringsskyldighet som åligger dem enligt dessa system.
- (6) De sjötrafikinformationstjänster och system för trafikseparering som inrättats spelar likaså en viktig roll för att förhindra olyckor och föroreningar i vissa tättrafikerade eller för sjöfarten riskfyllda områden. Det är nödvändigt att fartygen utnyttjar sjötrafikinformationstjänster och att de följer de regler som gäller för de system för trafikseparering som godkänts av IMO.
- (7) När det gäller utrustningen ombord har det gjorts viktiga tekniska framsteg som möjliggör automatisk identifiering av fartyg (AIS-system) för att förbättra fartygsövervakningen, och färdskrivare (VDR-system eller "svarta lådor") för att underlätta utredningar i samband med olyckor. Med tanke på att denna utrustning är viktig när man utarbetar en strategi för att förhindra olyckor till sjöss bör den vara obligatorisk ombord på fartyg i inrikes och internationell trafik som anlöper hamnar i gemenskapen. Den information som tillhandahålls av ett VDR-system kan användas både efter en olycka för att

<sup>(6)</sup> EGT C 271, 7.10.1993, s. 1.

- utreda orsakerna till denna och i förebyggande syfte för att dra nödvändig lärdom av den typen av situationer. Medlemsstaterna bör befrämja att sådana uppgifter används i bägge dessa syften.
- (8) Medlemsstaterna bör säkerställa att det, förutom lämplig teknisk utrustning, finns tillräckligt med kompetent personal tillgänglig vid de behöriga myndigheternas land-centraler.
- (9) För att kunna förbereda insatser och ingripa på ett effektivt sätt vid förorening eller risk för förorening till sjöss är det väsentligt att ha tillgång till exakta uppgifter om farligt eller förorenande gods ombord på fartyg eller annan relevant säkerhetsinformation, såsom information om incidenter till sjöss. Fartyg som anlöper eller avgår från hamnar i medlemsstaterna måste lämna dessa uppgifter till de behöriga myndigheterna eller till hamnmyndigheterna i respektive medlemsstater.
- (10) För att likforma och påskynda överföring och utnyttjande av den ofta omfattande informationen om lasten bör denna information, när detta är praktiskt genomförbart, lämnas till den behöriga myndigheten eller till den berörda hamnmyndigheten i elektronisk form. Av samma skäl bör även informationsutbytet mellan medlemsstaternas behöriga myndigheter göras i elektronisk form.
- (11) Det måste vara möjligt att undanta den tidtabellsbundna trafiken mellan två eller flera stater, av vilka åtminstone en är en medlemsstat, från den anmälningskyldighet som annars gäller för varje resa, under förutsättning att de berörda företagen har infört interna förfaranden som på ett för medlemsstaterna tillfredsställande sätt garanterar att den behöriga myndigheten utan dröjsmål får tillgång till de uppgifter som föreskrivs i direktivet.
- (12) Vissa fartyg utgör på grund av det sätt på vilket de uppträder eller på grund av sitt skick en potentiell risk för sjösäkerheten och miljön. Medlemsstaterna bör vara särskilt uppmärksamma vid övervakningen av dessa fartyg och vidta erforderliga åtgärder för att förhindra att dessa risker ökar. All information av betydelse som de har tillgång till om dessa fartyg bör vidarebefordras till övriga berörda medlemsstater. Sådana erforderliga åtgärder kan vara åtgärder som hamnstatskontrollverksamheten svarar för.
- (13) Medlemsstaterna bör gardera sig mot sådana hot mot sjösäkerheten, enskilda individers säkerhet och havs- och kustmiljön som uppkommer vid tillbud, olyckor eller vid andra situationer till sjöss och vid förekomst av förorenande bälten eller förpackningar som driver omkring. Befälhavaren på ett fartyg som färdas inom medlemsstaternas sjöräddningsregion/ekonomiska zon eller motsvarande bör därför anmäla sådana händelser till landmyndigheterna och härvid lämna alla erforderliga uppgifter. Medlemsstaterna bör mot bakgrund av sina speciella förutsättningar ges flexibilitet när de skall välja vilket av de ovan nämnda geografiska områdena som skall omfattas av anmälningskyldigheten.
- (14) De behöriga myndigheternas insatser i händelse av ett tillbud eller en olycka till sjöss blir effektivare om alla parter som deltar i transporten samarbetar fullt ut.
- (15) Om den behöriga myndighet som en medlemsstat har utsett anser, mot bakgrund av en prognos om sjö- och väderförhållanden från en behörig meteorologisk informationstjänst, att ytterst ogynnsamma väder- eller sjöförhållanden skapar ett allvarligt hot mot säkerheten för människoliv eller ett hot om förorening bör den informera befälhavaren på fartyg som ämnar anlöpa eller lämna hamnen om situationen och vidta andra lämpliga åtgärder. Utan att det påverkar skyldigheten att bistå fartyg i sjönöd skulle dessa åtgärder kunna omfatta förbud att anlöpa eller lämna hamn, tills det åter råder normala förhållanden. Om det föreligger risker för säkerheten eller risk för förorening, och med hänsyn till den specifika situationen i den berörda hamnen, får den rekommendera fartyg att inte lämna hamnen. Om befälhavaren väljer att lämna hamnen, gör han/hon det i så fall på eget ansvar, och bör motivera sitt beslut.
- (16) Bristen på tillgängliga skyddade platser kan få svåra konsekvenser vid en olycka till sjöss. Medlemsstaterna bör därför upprätta planer för att vid behov på bästa sätt kunna ta emot fartyg som befinner sig i sjönöd i sina hamnar eller på någon annan skyddad plats. Om det är nödvändigt och genomförbart, bör dessa planer omfatta tillhandahållandet av fullgoda resurser för assistans, räddning och bekämpning av föroreningar. Hamnar som tar emot fartyg i sjönöd bör kunna räkna med att snabbt få ersättning för kostnader och kompensation för eventuella skador som detta ingripande fört med sig. Kommissionen bör därför undersöka möjligheterna att upprätta ett adekvat kompensationsystem för hamnar som tar emot fartyg i sjönöd och att kunna kräva att ett fartyg som anlöper en hamn inom gemenskapen har en fullgod försäkring.
- (17) För att kunna förbättra genomförandet av övervaknings- och informationssystemet för sjöfarten är det nödvändigt att upprätta en ram för samarbetet mellan medlemsstaterna och kommissionen, och att samtidigt upprätta erforderliga kommunikationsförbindelser mellan medlemsstaternas behöriga myndigheter och hamnar. Räckvidden av det system som används för att identifiera och

övervaka fartyg måste ökas i de havsområden i gemenskapen där det är otillräckligt. För att göra det lättare att utbyta och dela med sig av viktiga uppgifter i samband med trafikövervakningen och genomförandet av detta direktiv bör det dessutom inrättas centraler för att hantera denna information inom gemenskapens havsområden. Medlemsstaterna och kommissionen bör även sträva efter att samarbeta med tredje land för att uppnå dessa mål.

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

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

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

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

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

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

#### Artikel 1

##### Syfte

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

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

#### Artikel 2

##### Tillämpningsområde

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

2. Detta direktiv skall inte tillämpas på

- a) örlogsfartyg, militära hjälpfartyg eller andra fartyg som ägs eller nyttjas av en medlemsstat och används för allmännyttiga och icke-kommersiella ändamål,
- b) fiskefartyg, traditionsfartyg och fritidsbåtar vars längd understiger 45 meter,
- c) bunkrar under 5 000 ton, proviantförråd och utrustning som används ombord på fartygen.

#### Artikel 3

##### Definitioner

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

a) *relevanta internationella instrument*:

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

<sup>(1)</sup> EGT L 184, 17.7.1999, s. 23.

- SOLAS: den internationella konventionen om säkerheten för människoliv till sjöss samt därtill hörande protokoll och ändringar,
  - 1969 års internationella skeppsmättningskonvention,
  - 1969 års internationella konvention om ingripande på det fria havet vid olyckor som är ägnade att leda till förorening genom olja samt 1973 års protokoll om ingripande på det fria havet vid havsföroreningar genom andra ämnen än olja,
  - SAR-konventionen: 1979 års internationella sjöräddningskonvention,
  - ISM-koden: den internationella säkerhetsorganisationskoden,
  - IMDG-koden: den internationella koden för sjötransport av farligt gods (International Maritime Dangerous Goods Code),
  - IBC-koden: IMO:s internationella kod för konstruktion och utrustning av fartyg som transporterar farliga kemikalier i bulk,
  - IGC-koden: IMO:s internationella kod för konstruktion och utrustning av fartyg för transport av flytande gaser i bulk,
  - BC-koden: IMO:s kod för säkerheten vid transport av fast gods i bulk (Code for Safe Practice for Solid Bulk Cargoes),
  - INF-koden: IMO:s kod för säker transport ombord på fartyg av bestrålat kärnbränsle, plutonium och hög-aktivt radioaktivt avfall i behållare,
  - IMO:s resolution A.851(20): Internationella sjöfartsorganisationens resolution 851(20) med titeln "General principles for ship reporting systems and ship reporting requirements, including guidelines for reporting incidents involving dangerous goods, harmful substances and/or marine pollutants".
- b) *fartygsoperatör*: fartygets ägare/redare eller driftsansvarig.
- c) *agent*: person som är befullmäktigad eller bemyndigad att lämna information på fartygsoperatörens vägnar.
- d) *avlastare*: person som ingår ett godstransportavtal med en transportör eller i vars namn eller på vars vägnar ett sådant avtal ingås.
- e) *företag*: företag enligt definitionen i regel 1.2 i kapitel IX i SOLAS-konventionen.
- f) *fartyg*: alla typer av havsgående fartyg.
- g) *farligt gods*:
- gods som klassificeras i IMDG-koden,
  - farliga flytande ämnen som upptas i kapitel 17 i IBC-koden,
  - flytande gaser som upptas i kapitel 19 i IGC-koden,
  - fasta ämnen som avses i appendix B till BC-koden.
- Som farligt gods betraktas även gods som vid transport omfattas av vissa villkor enligt punkt 1.1.3 i IBC-koden eller punkt 1.1.6 i IGC-koden.
- h) *förorenande gods*:
- olja enligt definitionen i bilaga I till MARPOL-konventionen,
  - skadliga flytande ämnen enligt definitionen i bilaga II till MARPOL-konventionen,
  - skadliga ämnen enligt definitionen i bilaga III till MARPOL-konventionen.
- i) *godstransportenhet*: ett fordon för vägtransport av gods, en godsvagn, en fraktcontainer, en tankbil, en järnvägsvagn eller en flyttbar tank.
- j) *adress*: namn och kommunikationsförbindelser som gör det möjligt att vid behov upprätta kontakt med fartygsoperatören, agenten, hamnmyndigheten, den behöriga myndigheten eller någon annan ansvarig person eller ansvarigt organ som har tillgång till detaljerade uppgifter om fartygets last.
- k) *behöriga myndigheter*: de myndigheter och organisationer som medlemsstaterna utsett för att ta emot och vidarebefordra uppgifter som anmäls i enlighet med detta direktiv.
- l) *hamnmyndighet*: den behöriga myndighet eller det organ som medlemsstaterna utsett för varje hamn för att ta emot och vidarebefordra uppgifter som anmäls i enlighet med detta direktiv.

- m) *skyddad plats*: hamn, del av hamn eller annan skyddande kaj eller ankarplats eller annat skyddat område som en medlemsstat anger för att ta emot fartyg i en nödsituation.
- n) *landcentral*: den sjötrafikinformationstjänst, den landbase-  
rade central som ansvarar för ett obligatoriskt rappor-  
teringssystem som godkänts av IMO eller den central som  
ansvarar för samordning av sjöräddningsinsatser eller  
bekämpning av förorening till sjöss och som utsetts av  
medlemsstaterna i enlighet med detta direktiv.
- o) *sjötrafikinformationstjänst (VTS)*: en tjänst för att förbättra  
sjötrafikens säkerhet och effektivitet och för att skydda mil-  
jön och som har förmåga att samverka med trafiken och  
hantera de trafiksituationer som uppstår inom sjötrafik-  
informationstjänstens område.
- p) *trafiksepareringssystem*: varje system bestående av en eller  
flera leder eller trafikregleringsåtgärder som syftar till att  
minska olycksriskerna. Det omfattar trafiksepareringssys-  
tem, dubbelriktade farleder, rekommenderade leder, för-  
budsområden, kusttrafikzoner, rondeller, varningsområden  
och djupleder.
- q) *traditionsfartyg*: alla slags historiska fartyg och kopior av  
dem inklusive sådana som har byggts för att uppmuntra  
och främja traditionella färdigheter och sjömanskap, vilka  
tillsammans utgör levande kulturella minnesmärken, och  
som handhas enligt traditionella principer för sjömanskap  
och teknik.
- r) *olycka*: en olycka i enlighet med IMO-koden för utredning  
av olyckor och tillbud till sjöss.
- c) om anlöpshamnen inte är känd eller om den ändras under  
resan, så snart som dessa uppgifter är tillgängliga.
2. Fartyg som kommer från en hamn utanför gemenskapen  
och är på väg till en hamn i en medlemsstat och som transpor-  
terar farligt eller förorenande gods skall fullgöra anmälnings-  
skyldigheterna i artikel 13.

#### Artikel 5

### Övervakning av fartyg som passerar in i områden med obligatoriska fartygsrapporteringsystem

- Den berörda medlemsstaten skall övervaka och vidta alla  
nödvändiga och lämpliga åtgärder för att se till att alla fartyg  
som passerar in i ett område med ett av IMO i enlighet med  
regel 11 kapitel V i SOLAS-konventionen antaget obligatoriskt  
fartygsrapporteringsystem vilket handhas av en eller flera stater,  
varav minst en är en medlemsstat, efterlever detta system i  
enlighet med de relevanta riktlinjer och kriterier som utarbetats  
av IMO genom att rapportera de begärda uppgifterna, utan att  
detta påverkar skyldigheten att lämna de ytterligare uppgifter  
som en medlemsstat kräver i enlighet med IMO:s resolution  
A.851(20).
- När ett nytt obligatoriskt fartygsrapporteringsystem eller  
ett förslag till ändring av ett befintligt rapporteringssystem  
läggs fram för IMO för antagande, skall en medlemsstat i sitt  
förslag ta med åtminstone de uppgifter som avses i bilaga I.4.

#### Artikel 6

### Användning av automatiska identifieringsystem

- Varje fartyg som anlöper en hamn i en medlemsstat skall  
i enlighet med den tidsplan som anges i bilaga II.I vara utrustat  
med en AIS som uppfyller de prestandanormer som tagits fram  
av IMO.
- Fartyg som är utrustade med en AIS skall vid varje tid-  
punkt ha den i drift, utom i de fall då det i internationella  
avtal, regler eller standarder föreskrivs skydd av uppgifter om  
framförandet.

#### Artikel 7

### Användning av system för trafikorganisation

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

#### AVDELNING I

### FARTYGSRAPPORTERING OCH FARTYGSÖVERVAKNING

#### Artikel 4

### Förhandsanmälan innan ett fartyg anlöper hamnar i medlemsstaterna

- Fartygsoperatören, agenten eller befälhavaren på ett fartyg  
som är på väg till en hamn i en medlemsstat skall anmäla upp-  
gifterna i bilaga I.1 till hamnmyndigheten
- minst 24 timmar i förväg, eller
  - senast när fartyget lämnar föregående hamn, om sjöresan  
kommer att vara mindre än 24 timmar, eller

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

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

#### Artikel 8

### Övervakning av fartygs efterlevnad av sjötrafikinformationstjänster

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

- a) fartyg som passerar in i det tillämpningsområde för en VTS som handhas av en eller flera stater, av vilka minst en är medlemsstat, som är beläget i dessa staters territorialhav, och som grundar sig på de riktlinjer som har utarbetats av IMO, deltar i och följer reglerna för denna VTS,
- b) fartyg som seglar under en medlemsstats flagg eller fartyg som är på väg till en hamn i en medlemsstat och passerar in i det tillämpningsområde för en sådan VTS som är beläget utanför en medlemsstats territorialhav, och som grundar sig på de riktlinjer som har utarbetats av IMO, följer reglerna för denna VTS,
- c) fartyg som seglar under ett tredje lands flagg och som inte är på väg till en hamn i en medlemsstat och som passerar in i ett VTS-område som är beläget utanför en medlemsstats territorialhav följer reglerna för denna VTS där så är möjligt. Medlemsstaterna skall rapportera alla uppenbart allvarliga överträdelser av bestämmelserna som sker inom ett sådant VTS-område till den berörda flaggstaten.

#### Artikel 9

### Infrastruktur för fartygsrapporteringssystem, trafiksepareringssystem och sjötrafikinformationstjänster

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

2. Processen för uppbyggnad av den utrustning och de landbaserade anläggningar som erfordras för genomförande av

detta direktiv skall vara slutförd senast vid utgången av 2007. Medlemsstaterna skall se till att lämplig utrustning för att vidarebefordra information till och utbyta sådan mellan medlemsstaternas nationella system är i drift senast ett år senare.

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

#### Artikel 10

### Färdskrivarsystem

1. Medlemsstaterna skall övervaka och vidta alla nödvändiga och lämpliga åtgärder för att se till att fartyg som anlöper en hamn i en medlemsstat är utrustade med ett färdskrivarsystem (VDR) i enlighet med bestämmelserna i bilaga II.II. De undantag som eventuellt beviljats ro-ro-passagerarfartyg eller höghastighetspassagerarfartyg i enlighet med artikel 4.1 d i rådets direktiv 1999/35/EG av den 29 april 1999 om ett system med obligatoriska besiktningar för en säker drift av ro-ro-passagerarfartyg och höghastighetspassagerarfartyg i reguljär trafik<sup>(1)</sup> skall upphöra att gälla den 5 augusti 2002.

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

#### Artikel 11

### Utredning av olyckor

Utan att det påverkar artikel 12 i direktiv 1999/35/EG skall medlemsstaterna följa bestämmelserna i IMO-koden för utredning av olyckor och tillbud till sjöss, när de leder en utredning av ett tillbud eller en olycka till sjöss, där ett fartyg som omfattas av detta direktiv är inblandat. Medlemsstaterna skall samarbeta vid utredning av olyckor och tillbud till sjöss där fartyg som för deras flagg är inblandade.

<sup>(1)</sup> EGT L 138, 1.6.1999, s. 1.

## AVDELNING II

**ANMÄLAN AV FARLIGT ELLER FÖRORENANDE GODS  
OMBORD PÅ FARTYG (HAZMAT)***Artikel 12***Avlastarens skyldigheter**

Inget farligt eller förorenande gods får lämnas till transport eller lastas ombord i ett fartyg, oavsett dess storlek, i en medlemsstats hamn, om inte en deklaration har överlämnats till befälhavaren eller fartygsoperatören innehållande de uppgifter som är upptagna i bilaga I.2.

Det åligger avlastaren att överlämna en sådan deklaration till befälhavaren eller fartygsoperatören och att se till att den last som lämnas för transport verkligen överensstämmer med den som har deklarerats i enlighet med första stycket.

*Artikel 13***Anmälan av farligt eller förorenande gods som  
transporteras ombord**

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

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

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

Förfarandet skall säkerställa att den behöriga myndigheten vid behov när som helst kan få tillgång till de uppgifter som anges i bilaga I.3. För detta ändamål skall den berörda hamnmyndigheten bevara de uppgifter som avses i bilaga I.3 så länge att de

skall kunna vara användbara i händelse av ett tillbud eller en olycka till sjöss. Hamnmyndigheten skall vidta nödvändiga åtgärder så att den på begäran, och utan dröjsmål, kan tillhandahålla den behöriga myndigheten nämnda uppgifter i elektronisk form dygnet runt.

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

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

*Artikel 14***Datoriserat utbyte av uppgifter mellan medlemsstaterna**

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

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

- Uppgiftsutbytet skall ske på elektronisk väg och medge att anmälningar enligt artikel 13 kan tas emot och behandlas.
- Systemet skall möjliggöra informationsöverföring dygnet runt.
- Varje medlemsstat skall på begäran, och utan dröjsmål, kunna översända uppgifter om fartyget och det farliga eller förorenande godset ombord till den behöriga myndigheten i en annan medlemsstat.

*Artikel 15***Undantag**

1. Medlemsstaterna får undanta tidtabellsbunden trafik mellan hamnar inom deras territorium från den skyldighet som föreskrivs i artikel 13 på följande villkor:

- Det företag som bedriver ovan nämnda tidtabellsbundna trafik skall upprätta och kontinuerligt uppdatera en lista över berörda fartyg och överlämna denna till den berörda behöriga myndigheten.
- För varje sjöresa skall de uppgifter som anges i bilaga I.3 på begäran hållas tillgängliga för den behöriga myndigheten. Företaget skall inrätta ett internt system, som säkerställer att nämnda uppgifter på begäran, och utan dröjsmål, kan överföras dygnet runt i elektronisk form till den behöriga myndigheten i enlighet med artikel 13.4.

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

3. Medlemsstaterna skall regelbundet kontrollera att villkoren i punkterna 1 och 2 är uppfyllda. Om något av dessa villkor inte längre är uppfyllt, skall medlemsstaterna omedelbart återkalla rätten till undantag för det berörda företaget.

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

### AVDELNING III

#### ÖVERVAKNING AV RISKFARTYG OCH INGRIPANDE VID TILLBUD OCH OLYCKOR TILL SJÖSS

##### Artikel 16

#### Översändande av information om vissa fartyg

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

a) Fartyg som under sin sjöresa

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

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

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

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

c) Fartyg som har vägrats tillträde till hamnar i medlemsstaterna eller rapporterats eller anmälts av en medlemsstat i

enlighet med bilaga I.1 till rådets direktiv 95/21/EG av den 19 juni 1995 om hamnstatskontroll <sup>(1)</sup>.

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

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

##### Artikel 17

#### Rapportering av tillbud och olyckor till sjöss

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

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

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

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

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

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



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

#### Artikel 18

##### Åtgärder vid ytterst ogynnsamma väderförhållanden

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

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

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

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

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

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

#### Artikel 19

##### Åtgärder i samband med tillbud eller olyckor till sjöss

1. Vid sådana tillbud eller olyckor till sjöss som avses i artikel 17 skall medlemsstaterna vidta alla erforderliga åtgärder i

enlighet med internationell rätt, när så är nödvändigt för att säkerställa sjösäkerheten, människors säkerhet och skydda havs- och kustmiljön.

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

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

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

#### Artikel 20

##### Skyddade platser

Medlemsstaterna skall efter samråd med berörda parter med beaktande av relevanta riktlinjer från IMO, utarbeta planer för att i farvatten inom sina jurisdiktionsområden ta emot fartyg i nöd. I dessa planer skall det ingå nödvändiga arrangemang och förfaranden, med beaktande av drifts- och miljörelaterade begränsningar, för att säkerställa att fartyg i nöd omedelbart kan gå till en skyddad plats, under förutsättning att den behöriga myndigheten gett sitt tillstånd. Om medlemsstaterna anser att det är nödvändigt och genomförbart måste dessa planer innehålla arrangemang för tillhandahållande av nödvändiga medel och resurser för assistans, räddning och bekämpning av förorening.

Planer för att ta emot fartyg i nöd skall hållas tillgängliga på begäran. Medlemsstaterna skall senast den 5 februari 2004 underrätta kommissionen om de åtgärder som vidtagits i enlighet med första stycket.

#### Artikel 21

##### Information till berörda parter

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

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

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

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

#### AVDELNING IV

### KOMPLETTERANDE ÅTGÄRDER

#### Artikel 22

#### Utseende av behöriga organ och offentliggörande av en förteckning över dessa

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

2. Varje medlemsstat skall se till att sjöfartsnäringen får korrekt och regelbundet uppdaterad information, bland annat via nautiska publikationer, om de myndigheter och centraler som utsetts i enlighet med punkt 1 och i förekommande fall om deras geografiska kompetensområde, samt om de förfaranden som gäller för anmälan av uppgifter enligt detta direktiv.

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

#### Artikel 23

#### Samarbete mellan medlemsstaterna och kommissionen

Medlemsstaterna och kommissionen skall samarbeta för att uppnå följande mål:

a) Utnyttja de uppgifter som anmäls enligt detta direktiv på ett optimalt sätt, vilket bland annat innefattar utvecklande

av lämpliga telematikförbindelser mellan landcentralerna och hamnmyndigheterna för att de skall kunna utbyta data om fartygens rörelser och planerade ankomst i hamnarna samt om deras last.

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

c) Öka täckningen för och/eller uppdatera gemenskapens övervaknings- och informationssystemet för sjötrafik, för att utöka möjligheterna till identifiering och övervakning av fartyg. För att uppnå detta skall medlemsstaterna och kommissionen samarbeta för att, där så erfordras, inrätta obligatoriska rapporteringssystem, obligatoriska sjötrafikinformationstjänster och lämpliga trafiksepareringssystem, med sikte på att lämna in dem till IMO för godkännande.

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

#### Artikel 24

#### Sekretess

Medlemsstaterna skall i enlighet med nationell lagstiftning vidta nödvändiga åtgärder för att säkerställa sekretessen för de uppgifter som överlämnas till dem i enlighet med detta direktiv.

#### Artikel 25

#### Övervakning av detta direktivs genomförande samt påföljder

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

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

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

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

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

#### Artikel 26

### Utvärdering

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

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

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

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

### SLUTBESTÄMMELSER

#### Artikel 27

### Ändringsförfarande

1. Definitionerna i artikel 3, hänvisningarna till gemenskapsinstrument och IMO-instrument samt bilagorna får ändras i enlighet med förfarandet i artikel 28.2, så att de bringas i överensstämmelse med gemenskapsrätt eller internationell rätt som antagits, ändrats eller satts i kraft, under förutsättning att sådana ändringar inte innebär att direktivets tillämpningsområde utökas.

2. Vidare får bilagorna I, III och IV ändras i enlighet med förfarandet i artikel 28.2, baserat på de erfarenheter som vunnits genom detta direktiv, under förutsättning att sådana ändringar inte innebär att direktivets tillämpningsområde utökas.

#### Artikel 28

### Kommittéförfarande

1. Kommissionen skall biträdas av en kommitté.

2. När det hänvisas till denna punkt skall artiklarna 5 och 7 i beslut 1999/468/EG tillämpas, med beaktande av bestämmelserna i artikel 8 i det beslutet.

Den tid som avses i artikel 5.6 i beslut 1999/468/EG skall vara tre månader.

3. Kommittén skall själv anta sin arbetsordning.

#### Artikel 29

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

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

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

#### Artikel 30

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

*Artikel 31*

Utfärdat i Luxemburg den 27 juni 2002.

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

*Artikel 32**På Europaparlamentets vägnar**På rådets vägnar**Ordförande*

M. ARIAS CAÑETE

P. COX

*Ordförande*

Detta direktiv riktar sig till medlemsstaterna.

---

## BILAGA I

## FÖRTECKNING ÖVER UPPGIFTER SOM SKALL LÄMNAS

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

- a) Fartygsidentitet (namn, signalbokstäver, IMO-nummer eller MMSI-nummer).
- b) Destinationshamn.
- c) Beräknad ankomsttid till destinationshamnen eller bordningsplatsen för lots i enlighet med den behöriga myndighetens krav och beräknad avgångstid från denna hamn.
- d) Antal personer ombord.

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

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

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

## A. Allmänna upplysningar

- a) Fartygsidentitet (namn, signalbokstäver, IMO-nummer eller MMSI-nummer).
- b) Destinationshamn.
- c) För ett fartyg som lämnar en hamn i en medlemsstat: beräknad avgångstid från avgångshamnen eller bordningsplatsen för lots i enlighet med den behöriga myndighetens krav och beräknad ankomsttid till destinationshamnen.
- d) För ett fartyg som kommer från en hamn utanför gemenskapen på väg till en hamn i en medlemsstat: beräknad ankomsttid till destinationshamnen eller bordningsplatsen för lots i enlighet med den behöriga myndighetens krav.
- e) Antal personer ombord.

## B. Lastuppgifter

- a) Korrekta tekniska benämningar på det farliga eller förorenande godset, Förenta Nationernas (UN) nummer om sådana finns, IMO:s riskklasser i enlighet med IMDG-, IBC- och IGC-koderna, och i förekommande fall fartygsklass enligt INF-koden, mängden sådant gods och placering ombord och, om det fraktas i andra godstransportenheter än tankar, identifieringsnumren på dessa.
- b) En bekräftelse på att det ombord finns en förteckning eller manifest eller en ändamålsenlig lastplan, som närmare beskriver det farliga eller förorenande gods som transporteras och dess placering ombord på fartyget.
- c) Adress där detaljerad information om lasten kan erhållas.

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

- A. Fartygsidentitet (namn, signalbokstäver, IMO-nummer eller MMSI-nummer).
- B. Datum och tidpunkt.

- C eller D. Position i latitud och longitud eller sann bäring och avstånd i nautiska mil från ett klart angivet landmärke.
  - E. Kurs.
  - F. Fart.
  - I. Destinationshamn och beräknad ankomsttid.
  - P. Last och, om det finns farligt gods ombord, kvantitet och IMO-klass.
  - T. Adress för inhämtande av lastuppgifter.
  - W. Antal personer ombord.
  - X. Övrig information.
    - Typ och uppskattad mängd bunker, för fartyg som medför mer än 5 000 ton bunker.
    - Navigerings- och manöverförmåga
5. Fartygets befälhavare skall till den behöriga myndigheten eller berörd hamnmyndighet omedelbart anmäla alla ändringar av de uppgifter som lämnats i enlighet med denna bilaga.
-

## BILAGA II

**BESTÄMMELSER OM UTRUSTNINGEN OMBORD****I. Automatiska identifieringssystem (AIS)**

## 1. Fartyg byggda från och med den 1 juli 2002

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

## 2. Fartyg byggda före den 1 juli 2002

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

- a) Passagerarfartyg: senast den 1 juli 2003.
- b) Tankfartyg: senast i samband med den första besiktningen av säkerhetsutrustningen som görs efter den 1 juli 2003.
- c) Andra fartyg än passagerarfartyg och tankfartyg, med en bruttodräktighet av minst 50 000: senast den 1 juli 2004.
- d) Andra fartyg än passagerarfartyg och tankfartyg, med en bruttodräktighet av minst 10 000 men mindre än 50 000: senast den 1 juli 2005, eller, när det gäller fartyg som går i internationell trafik, annat tidigare datum som beslutats inom ramen för IMO.
- e) Andra fartyg än passagerarfartyg och tankfartyg, med en bruttodräktighet av minst 3 000 men mindre än 10 000: senast den 1 juli 2006, eller, när det gäller fartyg som går i internationell trafik, annat tidigare datum som beslutats inom ramen för IMO.
- f) Andra fartyg än passagerarfartyg och tankfartyg, med en bruttodräktighet av minst 300 men mindre än 3 000: senast den 1 juli 2007, eller, när det gäller fartyg som går i internationell trafik, annat tidigare datum som beslutats inom ramen för IMO.

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

**II. Färdskrivarsystem (VDR)**

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

- a) Passagerarfartyg byggda från och med den 1 juli 2002: senast 5 augusti 2002.
- b) Ro-ro-passagerarfartyg byggda före den 1 juli 2002: senast i samband med den första besiktningen från och med den 1 juli 2002.
- c) Andra passagerarfartyg än ro-ro-passagerarfartyg byggda före den 1 juli 2002: senast den 1 januari 2004.
- d) Andra fartyg än passagerarfartyg med en bruttodräktighet av minst 3 000, byggda från och med den 1 juli 2002: senast 5 augusti 2002.

2. Fartyg inom följande kategorier som är byggda före den 1 juli 2002 skall, då de anlöper en hamn i en av gemenskapens medlemsstater, vara utrustade med ett färdskrivarsystem, vilket skall uppfylla relevanta IMO-normer:
  - a) lastfartyg med en bruttodräktighet av minst 20 000, inte senare än det datum som fastställs av IMO, eller, i avsaknad av IMO-beslut, inte senare än den 1 januari 2007,
  - b) lastfartyg med en bruttodräktighet av minst 3 000 men mindre än 20 000, inte senare än det datum som fastställs av IMO, eller, om inget IMO-beslut finns, inte senare än den 1 januari 2008.
3. Medlemsstaterna får undanta de passagerarfartyg som endast går i inrikestrafik i andra fartområden än de som omfattas av klass A enligt artikel 4 i rådets direktiv 98/18/EG av den 17 mars 1998 om säkerhetsbestämmelser och säkerhetsnormer för passagerarfartyg <sup>(1)</sup> från de krav på färdskrivare som föreskrivs i det här direktivet.

---

---

<sup>(1)</sup> EGT L 144, 15.5.1998, s. 1.



## BILAGA III

**ELEKTRONISKA MEDDELANDEN**

1. Medlemsstaterna skall utveckla och upprätthålla nödvändig infrastruktur för att möjliggöra överföring, mottagning och konvertering av data mellan system som använder XML- eller Edifact-syntax, baserade på kommunikationsmöjligheter via Internet eller X.400.
2. Kommissionen skall i samråd med medlemsstaterna utveckla och upprätthålla ett "gränssnittskontrolldokument" som beskriver systemets möjligheter uttryckta i meddelandescenario, meddelandefunktioner och förhållandet mellan meddelandena. Tidsåtgång och prestanda för meddelanden samt protokoll och parametrar för utbyte av uppgifter skall anges i detalj. Gränssnittskontrolldokumentet skall dessutom specificera datainnehållet i de föreskrivna meddelandefunktionerna och beskriva dessa meddelanden.
3. Dessa förfaranden och denna infrastruktur bör, när så är möjligt, omfatta de skyldigheter till rapportering och informationsutbyte som följer av andra direktiv, t.ex. Europaparlamentets och rådets direktiv 2000/59/EG av den 27 november 2000 om mottagningsanordningar i hamn för fartygsgenererat avfall och lastrester <sup>(1)</sup>.

---

<sup>(1)</sup> EGT L 332, 28.12.2000, s. 81.

## BILAGA IV

**Åtgärder som medlemsstaterna kan vidta då sjösäkerheten och miljön är hotad**

(enligt artikel 19.1)

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

- a) begränsa fartygets rörelser eller beordra det att följa en viss rutt; detta krav skall inte påverka befälhavarens ansvar för fartygets säkra framförande,
  - b) officiellt anmoda befälhavaren på fartyget att undanröja risken för miljön eller sjösäkerheten,
  - c) skicka ombord personal för att bedöma risken, hjälpa befälhavaren att åtgärda situationen och hålla den behöriga landcentralen underrättad om detta,
  - d) beordra befälhavaren att gå till en skyddad plats vid överhängande fara, eller beordra lotsning eller bogsering av fartyget.
-