

Europeiska gemenskapernas officiella tidning

ISSN 1024-3054

L 208

fyrtiofemte årgången

5 augusti 2002

Svensk utgåva

Lagstiftning

Innehållsförteckning

I Rättsakter vilkas publicering är obligatorisk

- ★ Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1406/2002 av den 27 juni 2002 om inrättande av en europeisk sjösäkerhetsbyrå ⁽¹⁾ 1
- ★ 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 10

1

⁽¹⁾ Text av betydelse för EES

SV

De rättsakter vilkas titlar är tryckta med fin stil är sådana rättsakter som har avseende på den löpande handläggningen av jordbrukspolitiska frågor. De har normalt begränsad giltighetstid.

Beträffande alla övriga rättsakter gäller att titlarna är tryckta med fet stil och föregås av en asterisk.

I

(Rättsakter vilkas publicering är obligatorisk)

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING (EG) nr 1460/2002

av den 27 juni 2002

om inrättande av en europeisk sjösäkerhetsbyrå

(Text av betydelse för EES)

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR
ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

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

med beaktande av kommissionens förslag ⁽¹⁾,

med beaktande av Ekonomiska och sociala kommitténs yttran-
de ⁽²⁾,

med beaktande av Regionkommitténs yttrande ⁽³⁾,

i enlighet med det förfarande som anges i artikel 251 i fördra-
get ⁽⁴⁾, och

av följande skäl:

- (1) Ett stort antal lagstiftningsåtgärder har antagits inom
gemenskapen för att förbättra säkerheten och förhindra
förorening i samband med sjötransporter. För att vara
effektiv måste sådan lagstiftning tillämpas korrekt och
enhetligt i hela gemenskapen. På så sätt säkerställs lik-
värdiga konkurrens- och marknadsvillkor, minskas den
snedvridning av konkurrensen som följer av de ekono-
miska fördelar som fartyg som inte uppfyller normerna
åtnjuter och gynnas de rederier och andra som bedriver
sjöfartsverksamhet på ett seriöst sätt.
- (2) Vissa av de arbetsuppgifter som nu utförs på gemen-
skapsnivå eller nationell nivå skulle kunna utföras av ett
specialiserat expertorgan. Det behövs tekniskt och veten-
skapligt stöd och en fast engagerad sakkunskap på hög
nivå för att gemenskapens lagstiftning på områdena för
sjösäkerhet och förhindrande av förorening från fartyg

⁽¹⁾ EGT C 120 E, 24.4.2001, s. 83 och
EGT C 103 E, 30.4.2002, s. 184.

⁽²⁾ EGT C 221, 7.8.2001, s. 64.

⁽³⁾ EGT C 357, 14.12.2001, s. 1.

⁽⁴⁾ Europaparlamentets yttrande av den 14 juni 2001 (EGT C 53 E,
28.2.2002, s. 312), rådets gemensamma ståndpunkt av den 7 mars
2002 (EGT C 119 E, 22.5.2002, s. 27) och Europaparlamentets
beslut av den 12 juni 2002. Rådets beslut av den 25 juni 2002.

skall tillämpas korrekt och för att tillämpningen av lag-
stiftningen skall kunna bevakas och befintliga åtgärders
effektivitet utvärderas. Det finns därför ett behov av att
inrätta en europeisk sjösäkerhetsbyrå (byrån) inom
gemenskapens befintliga institutionsstruktur och befo-
genhetsfördelning.

- (3) Byrån bör allmänt sett fungera som ett tekniskt organ,
som gör det möjligt för gemenskapen att agera effektivt
för att förbättra bestämmelserna om den övergripande
sjösäkerheten och förhindrandet av förorening från fartyg.
Byrån bör bistå kommissionen i det fortgående
arbetet med att uppdatera och utveckla gemenskapens
lagstiftning när det gäller området för sjösäkerhet och
förhindrande av förorening från fartyg och tillhandahålla
det stöd som behövs för att se till att lagstiftningen till-
lämpas enhetligt och effektivt i hela gemenskapen
genom att bistå kommissionen i utförandet av de upp-
gifter som den tilldelats genom nuvarande och framtida
gemenskapslagstiftning om sjösäkerhet och förhindrande
av förorening från fartyg.

- (4) För att målsättningarna med byråns inrättande skall uppnås
bör byrån utföra ett antal andra viktiga arbetsupp-
gifter avsedda att höja sjösäkerheten och förhindra föro-
rening från fartyg i de vatten som tillhör medlemsstater-
na. I detta avseende bör byrån i samarbete med med-
lemsstaterna anordna lämplig utbildningsverksamhet
beträffande frågor som gäller hamnstatskontroll och
flaggstat och tillhandahålla tekniskt stöd i samband med
genomförandet av gemenskapslagstiftningen. Den bör
underlätta samarbete mellan medlemsstaterna och kom-
missionen enligt Europaparlamentets och rådets direktiv
2002/59/EG av den 27 juni 2002 om inrättandet av ett
övervaknings- och informationssystem för sjötrafik i
gemenskapen och om upphävande av rådets direktiv
93/75/EEG ⁽⁵⁾ genom att utveckla och sköta det infor-
mationssystem som behövs dels för att uppnå de mål
som uppställs i direktivet, dels i verksamhet som gäller
utredningar av allvarliga olyckor till sjöss. Den bör ge

⁽⁵⁾ Se sidan 10 i detta nummer av EGT.

- kommissionen och medlemsstaterna objektiva, tillförlitliga och jämförbara uppgifter och data om sjösäkerhet och förhindrande av förorening från fartyg, så att dessa kan vidta nödvändiga åtgärder för att förbättra befintliga åtgärder och utvärdera åtgärdernas effektivitet. Den bör se till att den kunskap om sjösäkerhet som finns inom gemenskapen står till förfogande för de stater som ansöker om anslutning. Dessa stater och andra tredjeländer som ingått avtal med Europeiska gemenskapen, genom vilka de antar och genomför gemenskapslagstiftningen inom området för sjösäkerhet och förhindrande av förorening från fartyg, bör ha möjlighet att delta i byråns verksamhet.
- (5) Byrån bör arbeta för att förbättra samarbetet mellan medlemsstaterna och utarbeta bra metoder och sprida kunskap om dessa i gemenskapen. Detta bör i sin tur leda till att sjösäkerhetssystemet i gemenskapen blir bättre och att risken för olyckor, förorening och dödsfall till sjöss minskar.
- (6) För att byrån skall kunna utföra sina arbetsuppgifter på vederbörligt sätt, bör dess tjänstemän besöka medlemsstaterna för att kontrollera att gemenskapens system för sjösäkerhet och förhindrande av förorening från fartyg fungerar. Besöken bör genomföras i enlighet med en praxis som byråns styrelse fastställer, och de bör underlättas av medlemsstaternas myndigheter.
- (7) Byrån bör tillämpa den relevanta gemenskapslagstiftningen rörande allmänhetens tillgång till handlingar och skydd för enskilda vid databehandling av personuppgifter. Den bör ge allmänheten och alla berörda parter objektiv, tillförlitlig och lättbegriplig information om sin verksamhet.
- (8) När det gäller byråns avtalsrättsliga ansvar, som regleras av den lagstiftning som är tillämplig på det avtal som byrån ingått, bör domstolen vara behörig att träffa avgöranden med stöd av en skiljedomsklausul i avtalet. Domstolen skall också vara behörig i tvister som gäller byråns utomobligatoriska ersättningsansvar.
- (9) För att effektivt kunna se till att byrån fullgör sina uppgifter bör medlemsstaterna och kommissionen vara företrädare i en styrelse som har de befogenheter som är nödvändiga för att fastställa budgeten och kontrollera att den genomförs, anta lämpliga finansiella bestämmelser, utarbeta tydliga förfaranden för byråns beslutsfattande, godkänna dess arbetsprogram, behandla ansökningar från medlemsstater om tekniskt bistånd, fastställa riktlinjer för besök i medlemsstaterna samt utnämna den verkställande direktören. Med tanke på denna särskilda byråns synnerligen tekniska och vetenskapliga uppdrag och uppgifter bör styrelsen bestå av en företrädare för varje medlemsstat och fyra företrädare för kommissionen som är ledamöter med en hög nivå av sakkunskap. För att ytterligare säkerställa högsta möjliga nivå när det gäller sakkunskap och erfarenhet i styrelsen och för att de mest berörda branschsektorerna skall kunna delta aktivt i byråns verksamhet, bör kommissionen utnämna oberoende yrkesverksamma personer inom dessa sektorer som ledamöter i styrelsen, utan rösträtt, på grundval av personliga meriter och personlig erfarenhet inom området för sjösäkerhet och förhindrande av förorening från fartyg och inte som företrädare för särskilda branschorganisationer.
- (10) För att byrån skall fungera väl måste den verkställande direktören vara utsedd på grundval av meriter och dokumenterad skicklighet i förvaltning och ledarskap samt kompetens och erfarenheter som är relevanta för sjösäkerhet och förhindrande av förorening från fartyg och han/hon måste vid utförandet av sina arbetsuppgifter vara helt oavhängig och flexibel när det gäller byråns inre organisation. Den verkställande direktören bör därför förbereda och vidta alla åtgärder som är nödvändiga för att se till att byråns arbetsprogram genomförs, varje år utarbeta ett utkast till allmän rapport och lägga fram det för styrelsen, göra beräkningar av byråns intäkter och utgifter samt genomföra budgeten.
- (11) För att garantera byråns fullständiga oberoende och självständighet anses det nödvändigt att den har en egen budget, där intäkterna främst utgörs av ett bidrag från gemenskapen.
- (12) I takt med att allt fler decentraliserade organ har inrättats på senare år har budgetmyndigheten de gångna åren försökt förbättra insynen i och kontrollen av förvaltningen av gemenskapsanslagen till organen, särskilt när det gäller budgetering av avgifter, finansiell kontroll, befogenheter att bevilja ansvarsfrihet, avsättning till pensionssystemet samt det interna budgetförfarandet (uppförandekodex). På liknande sätt bör Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1073/1999 av den 25 maj 1999 om utredningar som utförs av Europeiska byrån för bedrägeribekämpning (OLAF) ⁽¹⁾ oinskränkt tillämpas när det gäller byrån, som bör ansluta sig till det interinstitutionella avtalet av den 25 maj 1999 mellan Europaparlamentet, Europeiska unionens råd och Europeiska gemenskapernas kommission om interna

(¹) EGT L 136, 31.5.1999, s. 1.

utredningar som utförs av Europeiska byrån för bedrägeribekämpning (OLAF) ⁽¹⁾.

- (13) Senast fem år från det att byrån inlett sin verksamhet bör styrelsen beställa en oberoende extern utvärdering för att bedöma i vilken utsträckning förordningen, byrån och dess arbetsmetoder bidragit till att etablera en hög sjösäkerhetsnivå och en hög nivå på förhindrandet av förorening från fartyg.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

KAPITEL I

MÅL OCH UPPGIFTER

Artikel 1

Mål

1. Genom denna förordning inrättas en europeisk sjösäkerhetsbyrå, (byrån), i syfte att skapa en hög, enhetlig och effektiv sjösäkerhetsnivå och en hög nivå på förhindrandet av förorening från fartyg inom gemenskapen.
2. Byrån skall ge medlemsstaterna och kommissionen tekniskt och vetenskapligt stöd och tillhandahålla sakkunskap på hög nivå för att hjälpa dem att på ett korrekt sätt tillämpa gemenskapslagstiftningen på området för sjösäkerhet och förhindrande av förorening från fartyg, att bevaka genomförandet av denna och att utvärdera befintliga åtgärders effektivitet.

Artikel 2

Uppgifter

För att säkerställa att de mål som anges i artikel 1 uppnås på ett lämpligt sätt skall byrån utföra följande uppgifter:

- a) Den skall vid behov bistå kommissionen i det förberedande arbetet med att uppdatera och utveckla gemenskapslagstiftningen när det gäller sjösäkerhet och förhindrande av förorening från fartyg, särskilt med beaktande av den internationella lagstiftningens utveckling på området. I denna uppgift ingår att analysera forskningsprojekt som utförs inom området för sjösäkerhet och förhindrande av förorening från fartyg.

- b) Den skall bistå kommissionen i arbetet med att effektivt genomföra gemenskapslagstiftningen om sjösäkerhet och förhindrande av förorening från fartyg i hela gemenskapen. Byrån skall särskilt

- i) kontrollera att hela gemenskapssystemet för hamnstatskontroll fungerar, eventuellt genom besök i medlemsstaterna, och föreslå kommissionen förbättringar av systemet,

- ii) ge kommissionen det tekniska stöd den behöver för att delta i arbetet i de tekniska arbetsgrupper som inrättats inom ramen för det i Paris ingångna samförståndsavtalet om hamnstatskontroll (*the Paris Memorandum of Understanding on Port State Control*),

- iii) bistå kommissionen i genomförandet av de arbetsuppgifter som den har tilldelats av kommissionen genom befintlig och kommande gemenskapslagstiftning om sjösäkerhet och förhindrande av förorening från fartyg, särskilt lagstiftning om klassificeringssällskap, säkerheten på passagerarfartyg, säkerheten för fartygsbesättningar samt sjöfolks utbildning, certifiering och vakthållning.

- c) Den skall i samarbete med medlemsstaterna

- i) vid behov anordna relevant utbildningsverksamhet på områden som står under hamnstatens och flaggstatens ansvar,

- ii) utveckla tekniska lösningar och ge tekniskt stöd avseende genomförandet av gemenskapslagstiftningen.

- d) Den skall underlätta samarbetet mellan medlemsstaterna och kommissionen på det område som omfattas av direktiv 2002/59/EG. Den skall särskilt

- i) främja samarbete mellan kuststater i de sjöfartsområden som omfattas av det direktivet,

- ii) utveckla och sköta de informationssystem som är nödvändiga för att uppnå det direktivets syften.

- e) Den skall underlätta samarbetet mellan medlemsstaterna och kommissionen vid utarbetandet, med beaktande av medlemsstaternas olika rättssystem, av en gemensam metod för utredning av sjöolyckor i enlighet med internationellt överenskomna principer, vid tillhandahållande av stöd till medlemsstaterna vid utredning av allvarliga sjöolyckor och vid analys av befintliga olycksrapporter.

⁽¹⁾ EGT L 136, 31.5.1999, s. 15.

- f) Byrån skall förse kommissionen och medlemsstaterna med objektiva, tillförlitliga och jämförbara uppgifter och data om sjösäkerhet och förorening från fartyg, så att dessa kan vidta nödvändiga åtgärder för att förbättra sjösäkerheten [och förhindrandet av förorening från fartyg] och utvärdera befintliga åtgärders effektivitet. I dessa uppgifter ingår att samla in, registrera och utvärdera tekniska data om sjösäkerhet, sjöfart och marina föroreningar, oavsiktliga eller avsiktliga, att systematiskt utnyttja och samköra befintliga databaser och att vid behov skapa nya databaser. Byrån skall, på grundval av insamlade data, bistå kommissionen när den var sjätte månad offentliggör uppgifter om fartyg som vägrats tillträde till hamnar i gemenskapen med tillämpning av rådets direktiv 95/21/EG av den 19 juni 1995 om tillämpning av internationella normer för säkerhet på fartyg, förhindrande av förorening samt boende- och arbetsförhållanden ombord på fartyg som anlöper gemenskapens hamnar och framförs i medlemsstaternas territorialvatten (hamnstatskontroll) ⁽¹⁾. Byrån skall också bistå kommissionen och medlemsstaterna i deras verksamhet för att förbättra identifiering och lagföring av fartyg som gjort sig skyldiga till olagliga utsläpp.
- g) Under förhandlingarna med de stater som ansöker om anslutning får byrån tillhandahålla tekniskt stöd för genomförandet av gemenskapslagstiftningen om sjösäkerhet och förhindrande av förorening från fartyg. Denna uppgift skall samordnas med befintliga regionala samarbetsprogram och vid behov omfatta anordnande av relevant utbildningsverksamhet.

Artikel 3

Besök i medlemsstaterna

1. För att sköta sina uppgifter får byrån genomföra besök i medlemsstaterna i enlighet med de riktlinjer som styrelsen fastställt. Medlemsstaternas nationella myndigheter skall underlätta arbetet för byråns personal.
2. Byrån skall underrätta den berörda medlemsstaten om det planerade besöket, namnen på de bemyndigade tjänstemännen och vilken dag besöket skall inledas. De bemyndigade tjänstemännen skall genomföra besöket efter uppvisande av ett beslut från byråns verkställande direktör, där syftet och målet med besöket anges.
3. Efter varje besök skall byrån upprätta en rapport och skicka den till kommissionen och den berörda medlemsstaten.

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

Artikel 4

Öppenhet och skydd av information

1. Byrån skall tillämpa principerna i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1049/2001 av den 30 maj 2001 om allmänhetens tillgång till Europaparlamentets, rådets och kommissionens handlingar ⁽²⁾, när den behandlar ansökningar om tillgång till de handlingar som den innehar.
2. Byrån får på eget initiativ kommunicera på de områden som ingår i dess uppdrag. Den skall särskilt se till att allmänheten och alla berörda parter snabbt får objektiv, tillförlitlig och lättbegriplig information om dess arbete.
3. Styrelsen skall fastställa de interna regler som är nödvändiga för tillämpningen av punkterna 1 och 2.
4. Den information som kommissionen och byrån samlar in i enlighet med denna förordning skall omfattas av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 45/2001 av den 18 december 2000 om skydd för enskilda då gemenskapsinstitutionerna och gemenskapsorganen behandlar personuppgifter och om den fria rörligheten för sådana uppgifter ⁽³⁾.

KAPITEL II

BYRÅNS ORGANISATION OCH VERKSAMHET

Artikel 5

Rättslig status, regionala centrum

1. Byrån skall vara ett gemenskapsorgan. Den skall vara en juridisk person.
2. Byrån skall i varje medlemsstat ha den mest vittgående rättskapacitet som tillerkänns juridiska personer enligt den nationella lagstiftningen. Den skall särskilt kunna förvärva och avyttra lös och fast egendom samt föra talan inför domstolar och andra myndigheter.
3. På begäran från kommissionen och med samtycke från de berörda medlemsstaterna får styrelsen besluta att inrätta de regionala centrum som byrån behöver för att kunna utföra de arbetsuppgifter avseende övervakning av navigation och sjötrafik som anges i direktiv 2002/59/EG.
4. Byrån skall företrädas av den verkställande direktören.

⁽²⁾ EGT L 145, 31.5.2001, s. 43.

⁽³⁾ EGT L 8, 12.1.2001, s. 1.

*Artikel 6***Personal**

1. Tjänsteföreskrifterna för tjänstemän i Europeiska gemenskaperna, anställningsvillkoren för övriga anställda i Europeiska gemenskaperna och bestämmelser som antagits gemensamt av Europeiska gemenskapernas institutioner för tillämpningen av tjänsteföreskrifterna och anställningsvillkoren skall gälla för byråns personal. Styrelsen skall i samförstånd med kommissionen utfärda nödvändiga tillämpningsföreskrifter.

2. Om inte annat föreskrivs i artikel 16, skall byrån, när det gäller dess egen personal, utöva de befogenheter som enligt tjänsteföreskrifterna och anställningsvillkoren för övriga anställda tillkommer tillsättningsmyndigheten.

3. Byråns personal skall bestå av tjänstemän som utsetts eller avdelats temporärt av kommissionen eller medlemsstaterna och av andra anställda som vid behov skall anställas av byrån för att fullgöra dess uppgifter.

*Artikel 7***Privilegier och immunitet**

Byrån och dess personal skall omfattas av protokollet om Europeiska gemenskapernas immunitet och privilegier.

*Artikel 8***Ansvar**

1. Byråns avtalsrättsliga ansvar skall regleras av den lagstiftning som är tillämplig på avtalet i fråga.

2. Domstolen skall vara behörig att träffa avgöranden på grundval av skiljedoms klausuler i de avtal som ingåtts av byrån.

3. Vad beträffar utomobligatoriskt ansvar skall byrån, i enlighet med de allmänna principer som är gemensamma för medlemsstaternas rättsordningar, ersätta skada som orsakats av dess enheter eller av dess anställda under tjänsteutövning.

4. Domstolen skall vara behörig att avgöra tvister om sådant skadestånd som avses i punkt 3.

5. De anställdas personliga ansvar gentemot byrån skall regleras av bestämmelserna i de tjänsteföreskrifter eller de anställningsvillkor som gäller för dem.

*Artikel 9***Språk**

1. Bestämmelserna i förordning nr 1 av den 15 april 1958 om vilka språk som skall användas i Europeiska ekonomiska gemenskapen ⁽¹⁾ skall gälla för byrån.

2. De översättningar som krävs för byråns arbete skall utföras av Översättningscentrum för Europeiska unionens organ.

*Artikel 10***Styrelsens inrättande och dess befogenheter**

1. En styrelse inrättas härmed för byrån.

2. Styrelsen skall

a) utnämna den verkställande direktören i enlighet med artikel 16,

b) senast den 30 april varje år anta byråns allmänna rapport för föregående år och skicka den till medlemsstaterna, Europaparlamentet, rådet och kommissionen,

c) inom ramen för utarbetandet av arbetsprogrammet behandla ansökningar från medlemsstater om tekniskt stöd enligt artikel 2 c ii,

d) senast den 31 oktober varje år, efter att ha beaktat kommissionens yttrande, anta byråns arbetsprogram för det kommande året och skicka det till medlemsstaterna, Europaparlamentet, rådet och kommissionen.

Detta arbetsprogram skall antas utan att det påverkar gemenskapens årliga budgetförfarande. Om kommissionen inom 15 dagar från den tidpunkt då arbetsprogrammet antagits meddelar att den inte samtycker till det antagna arbetsprogrammet, skall styrelsen behandla det igen och inom två månader, vid den andra behandlingen, anta det eventuellt ändrade arbetsprogrammet, antingen med två tredjedels majoritet, inbegripet kommissionens företrädare, eller med enhällighet bland medlemsstaternas företrädare,

⁽¹⁾ EGT 17, 6.10.1958, s. 385/58. Förordningen senast ändrad genom 1994 års anslutningsakt.

- e) anta byråns slutliga budget innan räkenskapsåret börjar och vid behov anpassa den till gemenskapens bidrag och byråns övriga intäkter,
- f) utarbeta förfaranden för de beslut som skall fattas av den verkställande direktören,
- g) fastställa riktlinjer för de besök som skall genomföras enligt artikel 3,
- h) utföra de av sina åligganden som hör samman med byråns budget i enlighet med artiklarna 18, 19 och 21,
- i) ha disciplinär bestämmanderätt över den verkställande direktören och de enhetschefer som avses i artikel 15.3,
- j) fastställa sin arbetsordning.

Artikel 11

Styrelsens sammansättning

1. Styrelsen skall bestå av en företrädare för varje medlemsstat och fyra företrädare för kommissionen samt av fyra yrkesverksamma personer som kommissionen utsett inom de mest berörda sektorerna, vilka personer inte skall ha rösträtt.

Styrelseledamöter skall utses på grundval av relevant erfarenhet och sakkunskap inom området för sjösäkerhet och förhindrande av förorening från fartyg.

2. Varje medlemsstat och kommissionen skall utse sina företrädare i styrelsen samt en suppleant, som skall företräda ledamoten i dennes frånvaro.
3. Mandatperioden skall vara fem år. Mandatet kan förnyas en gång.
4. I förekommande fall skall deltagande av företrädare för tredje land och villkoren för detta fastställas genom de förfaranden som avses i artikel 17.2.

Artikel 12

Styrelsens ordförande

1. Styrelsen skall utse en ordförande och en vice ordförande bland sina ledamöter. Vice ordföranden skall automatiskt ersätta ordföranden om denne är förhindrad att fullgöra sina åligganden.
2. Mandatperioden för ordföranden och vice ordföranden skall vara tre år och skall upphöra om uppdraget som styrelseledamot upphör. Mandatet skall kunna förnyas en gång.

Artikel 13

Sammanträden

1. Styrelsens ordförande skall sammankalla till styrelsens sammanträden.
2. Byråns verkställande direktör skall delta i överläggningarna.
3. Styrelsen skall hålla två ordinarie sammanträden per år. Den skall dessutom sammanträda på initiativ av ordföranden eller på begäran av kommissionen eller en tredjedel av medlemsstaterna.
4. Styrelsen får, om det är fråga om konfidentiella uppgifter eller intressekonflikter, besluta att ta upp särskilda frågor på sin dagordning utan närvaro av de ledamöter som har utsetts i sin egenskap av yrkesverksamma personer från de mest berörda sektorerna. Närmare regler för tillämpningen av denna bestämmelse får fastställas i arbetsordningen.
5. Styrelsen får bjuda in alla personer vars åsikter kan vara av intresse att delta som observatörer vid sammanträdena.
6. Styrelseledamöterna får, med förbehåll för bestämmelserna i arbetsordningen, biträdas av rådgivare eller experter.
7. Styrelsens sekretariat skall tillhandahållas av byrån.

Artikel 14

Röstning

1. Styrelsen skall fatta sina beslut med två tredjedelars majoritet av alla ledamöter som har rösträtt.
 2. Varje ledamot skall ha en röst. Den verkställande direktören får inte rösta.
- I en ledamots frånvaro skall suppleanten ha rätt att utöva dennes rösträtt.
3. Röstningsförfarandena skall fastställas utförligare i arbetsordningen, särskilt villkoren för en ledamot att agera på en annan ledamots vägnar.

Artikel 15

Den verkställande direktörens arbetsuppgifter och befogenheter

1. Byrån skall ledas av den verkställande direktören, som skall vara fullständigt oavhängig i sin tjänsteutövning, utan att det påverkar kommissionens och styrelsens respektive befogenheter.

2. Den verkställande direktören skall ha följande arbetsuppgifter och befogenheter:

- a) Han/hon skall utarbeta arbetsprogrammet och lägga fram det för styrelsen efter samråd med kommissionen. Han/hon skall vidta nödvändiga åtgärder för att genomföra programmet. Han/hon skall besvara alla ansökningar om stöd från någon medlemsstat i enlighet med artikel 10.2 c eller från kommissionen.
- b) Han/hon skall efter att ha hört kommissionen besluta om genomförandet av sådana besök som avses i artikel 3, i enlighet med de riktlinjer som fastställts av styrelsen i enlighet med artikel 10.2 g.
- c) Han/hon skall vidta nödvändiga åtgärder för att se till att byrån fungerar i enlighet med bestämmelserna i denna förordning, bl.a. genom att anta anvisningar för den interna administrationen och offentliggöra meddelanden.
- d) Han/hon skall organisera ett effektivt övervakningssystem för att kunna jämföra byråns resultat med verksamhetens mål. På grundval därav skall den verkställande direktören varje år utarbeta ett utkast till allmän rapport och lägga fram det för styrelsen. Han/hon skall fastställa förfaranden för regelbunden utvärdering baserade på erkända branschnormer.
- e) Han/hon skall utöva de befogenheter i förhållande till personalen som anges i artikel 6.2.
- f) Han/hon skall göra beräkningar av byråns intäkter och utgifter i enlighet med artikel 18 och genomföra budgeten i enlighet med artikel 19.

3. Den verkställande direktören får biträdas av en eller flera enhetschefer. Om den verkställande direktören är frånvarande eller har förhinder, skall han/hon ersättas av någon av enhetscheferna.

Artikel 16

Utnämning av verkställande direktör

1. Byråns verkställande direktör skall utnämnas av styrelsen på grundval av meriter, dokumenterad skicklighet i förvaltning och ledarskap samt kompetens och erfarenheter som är relevanta för sjösäkerhet och förhindrande av förorening från fartyg. Styrelsen skall fatta sitt beslut med fyra femtedels majoritet av alla ledamöter som har rösträtt. Kommissionen får föreslå en eller flera kandidater.

Den verkställande direktören kan avsättas av styrelsen enligt samma förfarande.

2. Den verkställande direktörens mandatperiod skall vara fem år. Mandatet får förnyas en gång.

Artikel 17

Tredje lands deltagande

1. Tredjeländer får delta i byråns arbete, om de genom avtal med Europeiska gemenskapen har antagit och tillämpar gemenskapslagstiftningen inom området för sjösäkerhet och förhindrande av förorening från fartyg.

2. Inom ramen för dessa avtal skall förfaranden utarbetas genom vilka bl.a. skall fastställas karaktären och omfattningen av de detaljerade bestämmelserna för dessa länders deltagande i byråns arbete, inbegripet bestämmelser om ekonomiska bidrag och personal.

KAPITEL III

FINANSIELLA KRAV

Artikel 18

Budget

1. Byråns intäkter skall bestå av

- a) bidrag från gemenskapen,
- b) eventuella bidrag från de tredjeländer som deltar i byråns arbete i enlighet med artikel 17,
- c) avgifter för publikationer, utbildning och/eller andra tjänster som byrån tillhandahåller.

2. Byråns utgifter skall omfatta kostnader för personal, administration, infrastruktur och drift.

3. Den verkställande direktören skall göra en beräkning av byråns intäkter och utgifter för påföljande budgetår och överlämna denna till styrelsen tillsammans med en tjänsteförteckning.

4. Intäkter och utgifter skall balansera varandra.

5. Styrelsen skall senast den 30 april varje år anta ett budgetförslag, tillsammans med ett preliminärt arbetsprogram, och överlämna det till kommissionen och de tredjeländer som deltar i byråns arbete i enlighet med artikel 17.

På grundval av detta budgetförslag skall kommissionen fastställa motsvarande beräkningar i det preliminära förslaget till Europeiska unionens allmänna budget som den skall förelägga rådet enligt artikel 272 i fördraget. Ramarna för gemenskapens godkända budgetprognos för de kommande åren måste iakttas.

6. När budgetmyndigheten har antagit Europeiska unionens allmänna budget, skall styrelsen anta byråns budget och slutliga arbetsprogram och vid behov anpassa dem till gemenskapens bidrag. Den skall utan dröjsmål överlämna dem till kommissionen, budgetmyndigheten och de tredjeländer som deltar i byråns arbete.

Artikel 19

Genomförande och kontroll av budgeten

1. Den verkställande direktören skall genomföra byråns budget.
2. Kontroll av byråns åtaganden, betalningar av alla utgifter samt kontroll av alla intäkters existens och inkassering av alla intäkter skall utföras av kommissionens styrekonom.
3. Den verkställande direktören skall senast den 31 mars varje år översända utförliga räkenskaper över intäkter och utgifter under föregående räkenskapsår till kommissionen, styrelsen och revisionsrätten.

Revisionsrätten skall granska räkenskaperna i enlighet med artikel 248 i fördraget. Den skall årligen offentliggöra en rapport om byråns verksamhet.

4. Europaparlamentet skall på styrelsens rekommendation bevilja byråns verkställande direktör ansvarsfrihet för genomförandet av budgeten.

Artikel 20

Bekämpning av bedrägeri

1. För bekämpning av bedrägeri, korrupktion och annan olaglig verksamhet skall bestämmelserna i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1073/1999 tillämpas utan begränsning när det gäller byrån.
2. Byrån skall ansluta sig till det interinstitutionella avtalet av den 25 maj 1999 om interna utredningar som utförs av OLAF och skall utan dröjsmål utfärda lämpliga föreskrifter, som skall gälla all dess personal.
3. I beslut om finansiering samt i de avtal om och instrument för genomförande som ingåtts till följd av dessa beslut skall det uttryckligen föreskrivas att revisionsrätten och OLAF vid behov skall få utföra kontroller på plats hos dem som mottagit anslag från byrån och hos de ombud som fördelat dessa anslag.

Artikel 21

Finansiella bestämmelser

Styrelsen skall, efter att ha mottagit kommissionens godkännande och revisionsrättens yttrande, anta byråns budgetförordning. I denna budgetförordning skall det särskilt anges vilket förfarande som skall användas vid utarbetandet och genomförandet av byråns budget i enlighet med artikel 142 i budgetförordningen av den 21 december 1977 för Europeiska gemenskapernas allmänna budget ⁽¹⁾.

KAPITEL IV

SLUTBESTÄMMELSER

Artikel 22

Utvärdering

1. Senast fem år efter det att byrån inlett sin verksamhet skall styrelsen beställa en oberoende extern utvärdering av förordningens tillämpning. Kommissionen skall tillhandahålla byrån all den information som denna anser sig behöva för att kunna genomföra denna utvärdering.
2. I utvärderingen skall det bedömas i vilken utsträckning förordningen, byrån och dess arbetsmetoder bidragit till att etablera en hög sjösäkerhetsnivå och en hög nivå på förhindrandet av förorening från fartyg. Styrelsen skall utarbeta särskilda riktlinjer i samförstånd med kommissionen och efter samråd med de berörda parterna.
3. Styrelsen skall ta emot utvärderingen och utfärda rekommendationer till kommissionen om hur förordningen, byrån och dess arbetsmetoder eventuellt bör ändras. Utvärderingsresultatet och rekommendationerna skall överlämnas av kommissionen till Europaparlamentet och rådet samt offentliggöras.

Artikel 23

Inledande av byråns verksamhet

Byrån skall vara verksam senast tolv månader efter det att förordningen trätt i kraft.

Artikel 24

Ikraftträdande

Denna förordning träder i kraft den tjugonde dagen efter det att den har offentliggjorts i *Europeiska gemenskapernas officiella tidning*.

⁽¹⁾ EGT L 356, 31.12.1977, s. 1. Förordningen senast ändrad genom förordning (EG, EKSG, Euratom) nr 762/2001 (EGT L 111, 20.4.2001, s. 1).

Denna förordning är till alla delar bindande och direkt tillämplig i alla medlemsstater.

Utfärdad i Luxemburg den 27 juni 2002.

På Europaparlamentets vägnar

P. COX

Ordförande

På rådets vägnar

M. ARIAS CAÑETE

Ordförande

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS DIREKTIV 2002/59/EG

av den 27 juni 2002

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

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD
HAR ANTAGIT DETTA DIREKTIV

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

med beaktande av kommissionens förslag ⁽¹⁾,

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

med beaktande av Regionkommitténs yttrande ⁽³⁾,

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

av följande skäl:

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

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

⁽²⁾ EGT C 221, 7.8.2001, s. 54.

⁽³⁾ EGT C 357, 14.12.2001, s. 1.

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

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

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

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

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

⁽⁶⁾ 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 ⁽¹⁾.
- (20) Vissa bestämmelser i detta direktiv kan komma att ändras genom nämnda förfarande för att beakta hur gemenskapsinstrument och internationella instrument utvecklas och vilka erfarenheter som vunnits vid genomförandet av detta direktiv, i den mån sådana ändringar inte utökar direktivets tillämpningsområde. En adekvat rapportering från medlemsstaterna om genomförandet av direktivet är ett bra redskap för kommissionen vid utvärderingen av erfarenheterna från genomförandet.
- (21) Genom detta direktiv skärps, utvidgas och ändras bestämmelserna i direktiv 93/75/EEG betydligt. Direktiv 93/75/EEG bör därför upphävas.
- (22) Eftersom målen för den föreslagna åtgärden, nämligen att förbättra säkerheten och effektiviteten för sjötrafik, inte i tillräcklig utsträckning kan uppnås av medlemsstaterna och de därför på grund av den föreslagna åtgärdens omfattning och verkningar bättre kan uppnås på gemenskapsnivå, kan gemenskapen vidta åtgärder i enlighet med subsidiaritetsprincipen i artikel 5 i fördraget. I enlighet med proportionalitetsprincipen i samma artikel går detta direktiv inte utöver vad som är nödvändigt för att uppnå dessa mål.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Syfte

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

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

Artikel 2

Tillämpningsområde

1. Om inget annat anges skall detta direktiv gälla fartyg med en bruttodräktighet av minst 300.
2. 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,

⁽¹⁾ 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⁽¹⁾ skall upphöra att gälla den 5 augusti 2002.

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

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.

⁽¹⁾ EGT L 138, 1.6.1999, s. 1.

AVDELNING II

**ANMÄLAN AV FARLIGT ELLER FÖRORENANDE GODS
OMBORD PÅ FARTYGG (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:

- a) Uppgiftsutbytet skall ske på elektronisk väg och medge att anmälningar enligt artikel 13 kan tas emot och behandlas.
- b) Systemet skall möjliggöra informationsöverföring dygnet runt.
- c) 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:

- a) 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.
- b) 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 ⁽¹⁾.

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.

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

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 skäligena 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 ⁽¹⁾ från de krav på färdskrivare som föreskrivs i det här direktivet.

⁽¹⁾ 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 ⁽¹⁾.

⁽¹⁾ 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.
-