



KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER

Bruxelles, den 12.10.2001  
KOM(2001) 592 endelig

2000/0325 (COD)

Ændret forslag til

**EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV**

**om oprettelse af et europæisk overvågnings-, kontrol- og informationssystem for  
skibsfarten**

(forelagt af Kommissionen i henhold til EF-traktatens  
artikel 250, stk. 2)

## BEGRUNDELSE

1. Europa-Parlamentet vedtog på plenarmødet den 14. juni 2001 Kommissionens forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om oprettelse af et europæisk overvågnings-, kontrol- og informationssystem for skibsfarten med en række ændringsforslag. Også Det Økonomiske og Sociale Udvalg og Regionsudvalget har støttet lovgivningsinitiativet.

Europa-Parlamentet tilslutter sig hovedelementerne i Kommissionens forslag.

Men Europa-Parlamentet har udarbejdet en række ændringsforslag. På basis af dem foreslår Kommissionen at indsætte nogle nye tekstdele i sit oprindelige forslag.

2. Kommissionen er rede til at indarbejde de forslag og ændringer, der tilsigter en bedre og tydeligere forslagstekst. Kommissionen er især opmærksom på værdien af ændringsforslag, der skal styrke bestemte dele af direktivforslaget, bl.a.:

- Kravet om deltagelse i en søtrafiktjeneste for skibe, der fører en medlemsstats flag eller er på vej mod en havn i denne medlemsstat, udvides til også at omfatte et eventuelt område uden for medlemsstatens territorialfarvande.
- Udstyr og anlæg på land til håndtering af oplysninger som krævet i direktivet skal kunne videreformidle sådanne oplysninger til andre kystcentraler i de forskellige medlemsstater
- Pligten til at have udstyr om bord til registrering af rejsedata (VDR-udstyr) suppleres med princippet om pligt til at benytte data, som er indsamlet ved hjælp af dette udstyr, i undersøgelserne af søulykker.
- Der indføres et princip om, at det henstilles til alle skibe i et bestemt område, at de ikke forlader havnen i tilfælde af usædvanligt ugunstige vejrforhold, og denne foranstaltning udvides til også at gælde beskyttelse af besætningens og passagerernes liv og sikkerhed.
- Nødhavnsbegrebet udvides til også at omfatte andre afskærmede områder, og medlemsstaterne tilpligtes at underrette Kommissionen om deres planer i denne henseende inden for en bestemt frist.
- Der kræves en grundig evaluering af direktivets gennemførelse, bl.a. for at bedømme det indførte systems effektivitet og fremsætte forslag til relevante forbedringer af direktivet. Kommissionen har imidlertid ændret den tidsplan, som Europa-Parlamentet har foreslået, da erfaringen viser, at der skal gå en vis tid mellem direktivets gennemførelse og evalueringen, hvis man ønsker virkelig at undersøge de praktiske virkninger. Dertil kommer, at der i direktivforslaget er frister for bl.a. obligatorisk installation af AIS- og VDR-udstyr (indtil den 1. januar 2008 for sidstnævnte system). Evalueringen må på grund af den gradvise gennemførelse af direktivet foregå i to tempi. Endelig har Kommissionen af hensyn til overskueligheden anbragt de omfattende bestemmelser om evaluering af direktivets gennemførelse i et nyt bilag VI.

Rådet gik i sin fælles indstilling af 28. juni 2001 ind for en række ændringer af Kommissionens forslag, som havde samme sigte som de ændringsforslag, Europa-Parlamentet vedtog ved førstebehandlingen. Derfor har Kommissionen i sin accept af Europa-Parlamentets ændringsforslag også taget hensyn til de tilsvarende ændringer, som Rådet kunne tilslutte sig, således at det bliver lettere at opnå enighed mellem institutionerne om direktivforslaget.

3. Andre af Europa-Parlamentets ændringsforslag kan Kommissionen derimod ikke acceptere af forskellige årsager:

- Nogle ændringsforslag er overflødige i direktivet:
  - Kommissionen kan tilslutte sig som mål at få anerkendt Østersøen som et sårbart område og forelægge IMO et forslag til indberetningssystem for dette område, men disse mål bør nås gennem pligten til at udvide dækningsområdet for Fællesskabets overvågningssystem som omhandlet i forslaget artikel 20, stk. 1, litra c.
  - Ændringsforslaget om at kræve, at skibe med farligt eller forurenende gods om bord, som er i transit på det åbne hav, skal melde sig hos obligatoriske indberetningssystemer undervejs, er omfattet af artikel 5, som den er formuleret i det foreliggende ændrede forslag.
  - Retningslinjer for nødhavne udarbejdes løbende i IMO-regi, og der er ikke behov for særlige bestemmelser i direktivet herom.
- Nogle af ændringsforslagene drejer sig om meget komplekse spørgsmål, f.eks. kompensation for omkostninger ved at modtage skibe i nød eller forsikringskrav om, at et skib i nød skal søge havn. Efter Kommissionens opfattelse er det for tidligt at indsætte bestemmelser herom i direktivet, inden der foreligger en ordentlig vurdering af de retlige og praktiske konsekvenser deraf.
- Rådighed over specialudstyr, f.eks. søgående slæbebåde, blandt foranstaltningerne i tilfælde af dårligt vejr og forslaget om at indskrænke visse operationer, f.eks. bunkring, i kystfarvande bør vurderes i de konkrete tilfælde, afhængigt af behovene i de enkelte havområder, og de bør derfor ikke indarbejdes som generelle forpligtelser i direktivet. På tilsvarende måde må medlemsstaternes pligt til at udstyre nødhavne med slæbebåde og reparationsfaciliteter variere alt efter den lokale situation og medlemsstaterne bør træffe beslutning herom i forbindelse med deres planer for modtagelse af skibe i nød.
- Efter Kommissionens opfattelse er det ikke ønskeligt at følgende ændringsforslag indarbejdes i direktivet:
  - angivelse af bunkerkapacitet, da den kompetente myndighed i land ikke derved får nøjagtig oplysning om den mængde bunkerolie, der faktisk befinder sig i skibet
  - pligt til at forelægge en ajourført rapport fra klassifikationsselskabet for kystcentraler, der driver et obligatorisk indberetningssystem; det bliver for vanskeligt at gennemføre i praksis, og sådanne oplysninger er ikke til direkte operationel nytte i tilfælde af en ulykke
  - oplysning af skibet isklasse; dette spørgsmål falder uden for direktivets anvendelsesområde
  - ændringsforslag, som foregriber det tidspunkt, hvorfra det er obligatorisk at medføre automatisk identifikationssystem (AIS); de vil føre til unødvendige retlige og praktiske komplikationer. Tidsplanen i bilag II til direktivforslaget er fastlagt på internationalt plan, og Kommissionens hensigt er, at den skal anvendes ensartet i hele Fællesskabet, og at den skal udvides til også at gælde for skibe i indenrigsfart.

4. Endelig har det vigtige spørgsmål om montering af VDR-udstyr om bord på eksisterende lastskibe (dvs. som er bygget før den 1. juli 2002) været genstand for mange drøftelser, både i Europa-Parlamentet og i Rådet. Europa-Parlamentets Udvalg om Regionalpolitik, Transport og Turisme vedtog et ændringsforslag om, at det bør tillades at installere en forenklet version af VDR-udstyret på eksisterende lastskibe på basis af internationalt vedtagne specifikationer. Kommissionen erkender, at installering af forenklet VDR-udstyr er acceptabelt, så længe udstyret kan indsamle og lagre alle de oplysninger, der er brug for til undersøgelse af en ulykke. Hvad Kommissionen ikke kan acceptere er, at en sådan forpligtelse udelukkende skal afhænge af en IMO-beslutning, og har forkastet denne del af ændringsforslaget (hvilket også Europa-Parlamentet gjorde på plenarmødet ved førstebehandlingen af forslaget).

På baggrund af denne udvikling i Europa-Parlamentet og Rådets fælles indstilling af 28. juni 2001 foreslår Kommissionen endnu en ændring ud over dem, som Europa-Parlamentets ændringsforslag har affødt, nemlig af bilag II, hvor det tilstræbes at forene princippet om installationspligt for alle skibe (som i det oprindelige forslag) og ønsket om at undgå at skade vedtagelse af et sådant krav i IMO.

Forslagets ændringer vedrørende VDR-udstyr består af følgende to dele:

- Et nyt stykke i artikel 8, som udvider den foreslåede foranstaltning til også at omfatte den faktiske brug af de data, som indsamles med VDR-udstyret. Når der indføres et krav om, at dataene skal stilles til rådighed for en medlemsstat, når den er involveret i en søulykke, og at medlemsstaterne skal benytte de indsamlede data i undersøgelserne og offentliggøre undersøgelsesresultaterne, får kravet i Kommissionens oprindelige forslag om installationspligt en væsentligt kraftigere virkning.
- En ændring af bestemmelserne i bilag II, som erkender, at IMO spiller en central rolle i vedtagelsen af standarder for montering af VDR-udstyr i eksisterende lastskibe, men samtidig påpeger, at der bliver krav om VDR-udstyr om bord på alle eksisterende lastskibe, der anløber EU-havne, fra datoerne i Kommissionens oprindelige forslag (2007 og 2008), hvis IMO ikke træffer nogen beslutning herom.

Således ændrer Kommissionen sit forslag i henhold til artikel 250, stk. 2.

Ændret forslag til

## EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV

### om oprettelse af et europæisk overvågnings-, kontrol- og informationssystem for skibsfarten

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR -

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

under henvisning til forslag fra Kommissionen<sup>1</sup>,

under henvisning til udtalelse fra Det Økonomiske og Sociale Udvalg<sup>2</sup>,

under henvisning til udtalelse fra Regionsudvalget<sup>3</sup>,

i henhold til fremgangsmåden i traktatens artikel 251<sup>4</sup>,

og ud fra følgende betragtninger:

- (1) Kommissionen omtalte i sin meddelelse af 24. februar 1993 om en fælles politik for sikkerhed til søs en række mål, som skal nås på fællesskabsplan, herunder oprettelse af et obligatorisk informationssystem, som giver medlemsstaterne hurtig adgang til alle vigtige oplysninger om sejlads med skibe, der transporterer farligt og forurenende gods, og om ladningens nøjagtige beskaffenhed.
- (2) Ved direktiv 93/75/EØF<sup>5</sup> af 13. september 1993 er der oprettet et informationssystem for de kompetente myndigheder om skibe, som er på vej til eller fra Fællesskabets søhavne med farligt eller forurenende gods, og om hændelser på havet. Ifølge direktivets artikel 13 forelægger Kommissionen nye forslag vedrørende indførelse af et mere udbygget indberetningssystem for Fællesskabet, som også kan omfatte skibe, som passerer langs medlemsstaternes kyster.
- (3) Rådet udtrykker i sin resolution af 8. juni 1993<sup>6</sup> om en fælles politik for sikkerhed til søs enighed om, at et mere fyldestgørende informationssystem er et af hovedmålene for Fællesskabets virke.
- (4) Oprettelse af et europæisk overvågnings-, kontrol- og informationssystem for skibsfarten vil være med til at forebygge søulykker og havforurening og mindske

---

<sup>1</sup> EFT C [...] af [...], s. [...].

<sup>2</sup> EFT C [...] af [...], s. [...].

<sup>3</sup> EFT C [...] af [...], s. [...].

<sup>4</sup> EFT C [...] af [...], s. [...].

<sup>5</sup> EFT L 247 af 5.10.1993, s.19.

<sup>6</sup> EFT C 271 af 7.10.1993, s.1.

følgerne heraf for miljøet, økonomien og lokalbefolkningens sundhed. En effektiv skibsfart, herunder effektiv styring af skibenes anløb af havnene, afhænger desuden af, at skibene varsler deres ankomst i tilstrækkelig god tid.

- (5) Der er ved de europæiske kyster indført en række indberetningssystemer for skibe, som er i overensstemmelse med de relevante IMO-regler. Det bør sikres, at skibe, der passerer langs kysten uden at anløbe nogen fællesskabshavn, opfylder deres indberetningsforpligtelser inden for disse systemer. Indberetningerne fra sådanne skibe bør som minimum indeholde oplysninger til kystmyndighederne om antal ombordværende, ladning og brændstofbeholdning, som over en vis grænse kan rumme en alvorlig forureningsfare.
- (6) Der er ligeledes oprettet VTS-systemer og trafikafviklingssystemer, og de er vigtige for forebyggelse af ulykker og forurening i havområder, der er stærkt trafikerede, eller hvor sejlads er farlig. Det er påkrævet, at skibene benytter disse tjenester og følger reglerne i de af IMO godkendte trafikafviklingssystemer.
- (7) Der er sket en stor teknologisk udvikling i udstyret om bord, dels til automatisk identifikation af skibe (AIS-systemer) med henblik på bedre overvågning af skibene, dels til optagelse af rejsedata (VDR-systemer, også kaldet "black box") med henblik på at gøre undersøgelse af ulykker **og near-miss situationer** lettere. Da sådant udstyr har stor betydning i en politik for forebyggelse af søulykker, bør det være obligatorisk på skibe, der er i national eller international fart og anløber havne i Fællesskabet.
- (8) AIS- og VDR-systemer om bord er ikke i sig selv tilstrækkeligt til at forhindre ulykker; besætningens uddannelse og dygtighed er lige så vigtigt. Desuden må medlemsstaterne sikre, at der er tilstrækkeligt personale på land, især ved søtrafiktjenester (VTS), kystcentraler og redningstjenester, og at de er forsvarligt uddannet.**
- (9) Nøjagtigt kendskab til, hvilket farligt eller forurenende gods skibene transporterer, **og til andre relevante sikkerhedsrelaterede oplysninger, herunder oplysninger om navigationshændelser**, er af største betydning for forberedelse af en effektiv indsats i tilfælde af forurening eller fare for forurening af havet. Skibe, der er på vej til eller fra en medlemsstat, skal give sådanne oplysninger til medlemsstatens kompetente myndigheder eller havnemyndigheder. Skibe, der ikke anløber nogen havn i Fællesskabet, skal som led i de indberetningssystemer, medlemsstaternes kystmyndigheder har, give oplysninger om mængden og arten af farligt gods, de transporterer, **og andre relevante sikkerhedsrelaterede oplysninger**.
- (10) De undertiden oplysninger om lasten bør sendes til de kompetente myndigheder eller den pågældende havnemyndighed i elektronisk form for, at det kan foregå lettere og hurtigere, og således at de kan udnyttes bedre og hurtigere. Når EDI-protokollerne benyttes, bør kun de i direktivet opregnede formater benyttes, så det undgås, at der opstår uforenelige standarder. Af samme årsager bør udveksling af oplysninger mellem de kompetente myndigheder i medlemsstaterne ske elektronisk.
- (11) Ved fast rutefart mellem havne i en eller flere medlemsstater bør indberetningspligten for den enkelte sejlads kunne fraviges, hvis de pågældende selskaber har etableret interne procedurer, som til medlemsstaternes tilfredshed sikrer, at de i direktivet krævede oplysninger straks kan sendes til de kompetente myndigheder.

- (12) Hvis en medlemsstat finder, **at et skib som følge af, at vejrforholdene og havets tilstand er usædvanligt ugunstige, vil bringe miljøet eller besætningens og passagerernes liv og sikkerhed i alvorlig fare, kan den træffe alle fornødne foranstaltninger, herunder forbud mod afsejling, til at forhindre, at et sådant skib afsejler**, inden situationen igen er blevet normal. **Medlemsstaterne kan også henstille til skibe i området, at de ikke afsejler**. Medlemsstaten skal i sin vurdering anse sådanne forhold for herskende, når der i det pågældende område er en vindstyrke på mindst 10 på Beaufort-skalaen og havet er i en tilsvarende tilstand.
- (13) Nogle skibe frembyder på grund af deres adfærd eller tilstand en potentiel fare for skibsfarten og miljøet. Medlemsstaterne bør overvåge sådanne skibe særlig nøje, træffe de fornødne forholdsregler - i overensstemmelse med international ret - for at undgå, at faren bliver større, og videresende deres oplysninger om sådanne skibe til de øvrige berørte medlemsstater.
- (14) Medlemsstaterne må sikre sig mod de farer, som nogle situationer på havet, udslip af forurenende stoffer på havoverfladen eller drivgods **kan indebære** for skibsfarten, lokalbefolkningen og **hav- og kystmiljøet**. Med henblik herpå skal skibsførere indberette sådanne begivenheder til kystmyndighederne og give alle foreliggende oplysninger.
- (15) I tilfælde af hændelser og ulykker på havet vil et uforbeholdent samarbejde mellem de berørte parter medvirke væsentligt til, at de kompetente myndigheders indsats bliver effektiv.
- (16) Mangel på nødhavn, **afskærmet område eller ankerplads** kan have alvorlige konsekvenser ved en søulykke. Derfor bør medlemsstaterne opstille sådanne planer, at de, **hvis situationen kræver det, kan yde læ for skibe i nød på bedst mulige vilkår, enten i havn eller på et afskærmet sted ved kysten**.
- (17) Om direktivet bliver effektivt forudsætter, at medlemsstaterne nøje kontrollerer det gennemførelse. Hertil skal medlemsstaterne ved passende kontrolforanstaltninger forvisse sig om, at de kommunikationsveje, der etableres i medfør af direktivet, fungerer tilfredsstillende. Der skal ligeledes være mulighed for præventive sanktioner, således at de berørte parter tilskyndes til at opfylde deres pligt til indberetning og til at medføre bestemt udstyr i henhold til direktivet.
- (18) Det er nødvendigt at opstille rammer for samarbejdet mellem medlemsstaterne og Kommissionen, således at overvågnings-, kontrol- og informationssystemet for skibsfarten kan forbedres gennem opbygning af velegnede kommunikationsforbindelser mellem medlemsstaternes myndigheder og havne. Desuden skal identifikations- og overvågningsystemet udbygges i de havområder i Fællesskabet, hvor dækningen er utilstrækkelig. Endvidere bør der oprettes informationsforvaltningscentre i Fællesskabets kystregioner, således at det bliver lettere at udveksle og have fælles adgang til data, der er relevante for overvågning af trafikken og gennemførelse af direktivet. Det europæiske søfartssikkerhedsagentur, der oprettes ved forordning nr. .../.../EF, kommer til at medvirke til virkeliggørelse af disse mål.
- (19) Det er påkrævet, at Kommissionen bistås af et udvalg bestående af repræsentanter for medlemsstaterne ved gennemførelsen af dette direktiv. Da de foranstaltninger, der er nødvendige for at gennemføre direktivet, er generelle foranstaltninger som omhandlet

i artikel 2 i Rådets afgørelse af 28. juni 1999 om fastsættelse af de nærmere vilkår for udøvelsen af de gennemførelsesbeføjelser, der tillægges Kommissionen<sup>7</sup>, bør de vedtages efter forskriftsproceduren i artikel 5 i samme afgørelse.

- (20) Nogle af bestemmelserne i dette direktiv kan ændres ved fornævnte procedure på baggrund af udviklingen i internationale instrumenter og erfaringerne med gennemførelsen af direktivet. Det kan blive nødvendigt at ændre nogle af bestemmelserne i dette direktiv på baggrund af udviklingen i internationale instrumenter og erfaringerne med gennemførelsen af direktivet. Der kan ligeledes fremsættes forslag om sådanne ændringer som følge af en detaljeret undersøgelse af gennemførelsen af direktivet.
- (21) Der er i dette direktiv tale om en betydelig skærpelse, udvidelse og ændring af bestemmelserne i direktiv 93/75/EØF. Derfor bør direktiv 93/75/EØF ophæves.
- (22) Med udgangspunkt i nærhedsprincippet er et direktiv fra Europa-Parlamentet og Rådet et velegnet juridisk instrument, da det opstiller rammer, som sikrer, at medlemsstaterne indfører de i dette direktiv krævede forpligtelser og procedurer og anvender dem ensartet, mens de enkelte medlemsstater selv kan bestemme, i hvilken form det skal finde sted -

UDSTEDT FØLGENDE DIREKTIV:

### *Artikel 1*

#### **Formål**

Dette direktiv har til formål at oprette et overvågnings-, kontrol- og informationssystem for skibsfarten i Fællesskabet med henblik på at gøre skibsfarten mere sikker og effektiv og forebygge forurening fra skibe.

### *Artikel 2*

#### **Anvendelsesområde**

- 1.** Dette direktiv gælder for skibe med en bruttotonnage på 300 og derover, undtagen
- 2. Uanset bestemmelsen i stk. 1 gælder direktivet ikke for**
  - a) krigsskibe, sømilitære hjælpeskibe og andre skibe, som ejes eller drives af en medlemsstat, og som kun anvendes i officiel og ikke-kommerciel tjeneste
  - b) fiskeskibe med en længde på mindre end 45 m og fritidsfartøjer
  - c) skibe med mindre end 5000 ton bunkerolie om bord, storesrum og udstyr til brug om bord på skibe.

---

<sup>7</sup> EFT L 184 af 17.7.1999, s. 23.



### *Artikel 3* **Definitioner**

I dette direktiv forstås ved

- a) "operatør" et skibs reder eller den, der forestår dets drift
- b) "agent" en person, der er bemyndiget til at udlevere oplysninger på vegne af et skibs operatør
- c) "afskiber" enhver person, der indgår en kontrakt med en transportvirksomhed om søtransport af gods, eller i hvis navn eller på hvis vegne der indgås en sådan kontrakt
- d) "rederi" rederi som defineret i kapitel IX, regel 1, punkt 2, i SOLAS-konventionen
- e) "skib" ethvert søgående fartøj
- f) "farligt gods"
  - gods, der er opført i IMDG-koden
  - flydende farlige stoffer, der er opført i kapitel 17 i IBC-koden
  - flydende gas, der er opført i kapitel 19 i IGC-koden
  - faste stoffer, der er opført i tillæg B til BC-kodenogså gods, for hvis transport der er fastsat hensigtsmæssige forhåndsbetinger i overensstemmelse med punkt 1.1.3 i IBC-koden eller punkt 1.1.6 i IGC-koden, er omfattet
- g) "forurenende gods"
  - olie som defineret i MARPOL-konventionen, bilag 1
  - skadelige væsker som defineret i MARPOL-konventionen, bilag 2
  - skadelige stoffer som defineret i MARPOL-konventionen, bilag 3
- h) "transportenhed" et køretøj til godstransport ad vej, en jernbanegodsvogn, en container, en tankbil, en jernbanetankvogn eller en flytbar tank
- i) "relevante internationale instrumenter"
  - MARPOL: den internationale konvention af 1973 om forebyggelse af forurening fra skibe, samt 1978-protokollen hertil
  - SOLAS: den internationale konvention af 1974 om sikkerhed for menneskeliv på søen, inklusive protokoller og senere ændringer
  - international konvention af 1969 om skibsmåleregler

- international konvention af 1969 om indgriben på det åbne hav i tilfælde af olieforureningsulykker og protokol af 1973 vedrørende indgriben på det åbne hav ved forurening af havet med andre stoffer end olie
- ISM-koden: den internationale kode for sikker drift af skibe
- IMDG-koden: den internationale kode for søtransport af farligt gods
- IBC-koden: IMO's internationale kode for bygning og udrustning af skibe til transport af farlige kemiske produkter i bulk
- IGC-koden: IMO's internationale kode for bygning og udrustning af skibe til transport af flydende gas i bulk
- BC-koden: IMO's kode for sikker transport af tørlast i bulk
- INF-koden: IMO's kode for sikker transport af bestrålet nukleart brændsel, plutonium og højradioaktivt affald i beholdere om bord i skibe
- IMO-resolution A.851 (20): Den Internationale Søfartsorganisations resolution A.851 (20) med titlen: "General Principles for Ship Reporting Systems and Ship Reporting Requirements, including Guidelines for Reporting Incidents involving Dangerous Goods, Harmful Substances and/or Marine Pollutants"

således som de er udformet ved direktivets vedtagelse

- j) "adresse" navn og kommunikationsforbindelse, hvormed der om nødvendigt kan etableres kontakt med operatør, agent, havnemyndighed, kompetent myndighed eller enhver anden bemyndiget person eller organisation, der er i besiddelse af detaljerede oplysninger om skibets last
- k) "kompetent myndighed" en myndighed eller organisation, som af medlemsstaten er bemyndiget til at modtage og videregive oplysninger, der er indberettet i medfør af dette direktiv
- l) "havnemyndighed" den kompetente havnemyndighed, som af medlemsstaten er bemyndiget til at modtage og videregive oplysninger, der er indberettet i medfør af dette direktiv
- m) "kystcentral" en søtrafiktjeneste, et anlæg på land med ansvar for et obligatorisk IMO-godkendt indberetningssystem eller en organisation, der er ansvarlig for at koordinere eftersøgnings- og redningsopgaver og forureningsbekæmpelse på søen, udpeget af medlemsstaterne i medfør af dette direktiv
- n) "nødhavn" en havn, en del af en havn, en anden afskærmet kaj- eller ankerplads eller et andet afskærmet område, som en medlemsstat har udpeget til at modtage skibe i nød.**

*Artikel 4*

**Indberetning inden anløb af en fællesskabshavn**

Medlemsstaterne træffer de foranstaltninger, der er nødvendige for, at alle skibe på vej mod en havn i Fællesskabet, giver havnemyndigheden meddelelse om deres ankomst

- a) mindst 48 timer inden ankomsten, hvis ankomsthavnen er kendt
- b) så snart ankomsthavnen er kendt, hvis denne oplysning foreligger mindre end 48 timer inden ankomsten
- c) senest når skibet afgår fra den foregående havn, hvis rejsen varer mindre end 48 timer.

*Artikel 5*

**Deltagelse i obligatoriske indberetningssystemer**

1. **Den berørte medlemsstat overvåger alle skibe, der sejler ind i et område med et obligatorisk indberetningssystem, som er vedtaget af IMO efter kapitel V, regel 11, i SOLAS-konventionen, og som drives af en eller flere stater, hvoraf mindst én er en medlemsstat, i overensstemmelse med de relevante IMO-retningslinjer og -kriterier, og træffer alle nødvendige og hensigtsmæssige foranstaltninger til at sikre, at sådanne skibe følger systemet og indgiver de krævede oplysninger; dette hindrer dog ikke, at medlemsstaten kan kræve supplerende oplysninger i overensstemmelse med IMO-resolution A.851 (20).**

2. Skibene skal mindst indgive de oplysninger, der er omhandlet i bilag I, punkt 1, ~~uden at dette hindrer, at medlemsstaten kan kræve supplerende oplysninger i overensstemmelse med IMO-resolution A.851 (20).~~

*Artikel 75a*

**Automatiske identifikationssystemer**

1. Skibe, der anløber en fællesskabshavn, skal inden for de i bilag II, punkt I, anførte frister være udstyret med et automatisk identifikationssystem, som opfylder de af IMO opstillede præstationskrav, og som kan sende de i bilag I, punkt 2, anførte oplysninger.
2. Medlemsstaterne skal være i besiddelse af udstyr og anlæg på land, som er egnet til at modtage og bearbejde de i stk. 1 omhandlede oplysninger, således at tidsfristerne i bilag II-1 overholdes.

*Artikel 6*

**Afvikling af sejladsen i områder, der er stærkt trafikerede, eller hvor sejlads er farlig**

**1. Skibe, der sejler ind i et område, som dækkes af en søtrafiktjeneste eller et IMO-godkendt trafikafviklingssystem under en medlemsstats ansvar, skal benytte de eksisterende tjenester efter gældende regler og procedurer og overholde de**

bestemmelser, der gælder for området, og følge eventuelle påbud. For skibe, der sejler under et tredjeland's flag, er deltagelse i en søtrafiktjeneste kun obligatorisk i havområder inden for den pågældende medlemsstats søterritorium.

2. Medlemsstaterne påser, at de søtrafiktjenester og trafikafviklingssystemer, de har ansvaret for, råder over behørigt uddannet personale i tilstrækkeligt antal og egnet kommunikations- og skibsovervågningsudstyr, og at de drives i overensstemmelse med relevante IMO-retningslinjer.

#### *Artikel 6*

#### Brug af trafikafviklingssystemer

1. Medlemsstaterne overvåger alle skibe, der sejler ind i et område med et obligatorisk trafikafviklingssystem, som er vedtaget af IMO efter kapitel V, regel 10, i SOLAS-konventionen, og som drives af en eller flere stater, hvoraf mindst én er en medlemsstat, og træffer alle nødvendige og hensigtsmæssige foranstaltninger til at sikre, at sådanne skibe benytter systemet i overensstemmelse med de relevante IMO-retningslinjer og -kriterier.
2. Hvis en medlemsstat indfører et trafikafviklingssystem, der ikke er vedtaget af IMO, under eget ansvar, tager den i størst muligt omfang hensyn til IMO's retningslinjer og kriterier og videregiver alle oplysninger, som er nødvendige for sikker og effektiv brug af trafikafviklingssystemet.

#### *Artikel 6a*

#### Overvågning af skibes brug af søtrafiktjenester (VTS)

##### Medlemsstaterne

1. overvåger alle skibe, der sejler ind i et område med en søtrafiktjeneste (VTS), som drives af en eller flere stater, hvoraf mindst én er en medlemsstat, inden for deres søterritorium, og som er baseret på IMO's retningslinjer, og træffer alle nødvendige og hensigtsmæssige foranstaltninger til at sikre, at sådanne skibe benytter denne tjeneste og overholder dens regler
2. overvåger alle skibe, der fører en medlemsstats flag eller er på vej mod en havn i en medlemsstat og sejler ind i et område med en sådan søtrafiktjeneste (VTS) uden for en medlemsstats søterritorium, og træffer alle nødvendige og hensigtsmæssige foranstaltninger til at sikre, at sådanne skibe overholder søtrafiktjenestens regler
3. overvåger alle skibe, der fører et tredjeland's flag og ikke er på vej mod en havn i en medlemsstat og sejler ind i et område med en søtrafiktjeneste (VTS) uden for en medlemsstats søterritorium, og træffer alle nødvendige og hensigtsmæssige foranstaltninger til at sikre, at sådanne skibe så vidt muligt overholder søtrafiktjenestens regler. Medlemsstaterne underretter den pågældende flagstat om eventuelle klare alvorlige overtrædelser af reglerne i søtrafiktjenestens område.

## Artikel 7

### Infrastruktur for indberetningssystemer, trafikafviklingssystemer og søtrafiktjenester

- 1. Medlemsstaterne træffer alle nødvendige og hensigtsmæssige foranstaltninger til - i et tempo, der er foreneligt med tidsplanen i bilag II-I - at installere udstyr og anlæg på land, som er nødvendige for at modtage og udnytte AIS-oplysninger, idet rækkevidden for transmission af rapporterne tages i betragtning.**
- 2. Installation af udstyr og anlæg på land, som er nødvendige for at gennemføre dette direktiv, afsluttes inden udgangen af 2007. Medlemsstaterne sørger for, at udstyr, der er påkrævet for videresendelse af oplysninger og udveksling af oplysninger mellem medlemsstaternes nationale systemer, er operationelt senest et år senere.**

## Artikel 8

### Registrering af rejsedata (VDR-systemer)

1. Skibe, der anløber en havn i Fællesskabet, skal have udstyr til registrering af rejsedata (voyage data recorder) som anført i bilag II-2. Eventuelle undtagelser for ro-ro-færger og højhastighedsfartøjer i medfør af artikel 4, stk. 1, litra d, i direktiv 1999/35/EF<sup>8</sup> bortfalder med vedtagelsen af dette direktiv.

Med VDR-udstyret skal det være muligt at opbevare oplysninger om skibets position, bevægelse, fysiske tilstand, styring og kontrol på sikker og genfindelig måde og at stille dem til rådighed for medlemsstater, der deltager i undersøgelse af en søulykke.

- 2. I tilfælde af undersøgelse af en søulykke, der er sket inden for en medlemsstats territorialfarvande, stilles data, der indsamles i henhold til stk. 1, til rådighed for den pågældende medlemsstat. Medlemsstaterne sørger for, at sådanne data benyttes ved undersøgelsen og analyseres i forening med relevante undersøgelsesstatistikker. Medlemsstaterne sikrer, at resultaterne af undersøgelsen offentliggøres snarest muligt efter, at undersøgelsen er afsluttet.**

## AFSNIT II – INDBERETNING AF FARLIGT OG FORURENENDE GODS OM BORD

## Artikel 9

### Afskiberens forpligtelser

Skibe må ikke i en havn i en medlemsstat tilbyde at transportere eller laste farligt eller forurenende gods, medmindre der er afgivet en erklæring til skibsføreren eller operatøren med den nøjagtige tekniske betegnelse på det farlige eller forurenende gods, et eventuelt FN-nummer, fareklasse, mængde og, hvis der er tale om andre transportenheder end tanke, deres identifikationsnumre.

---

<sup>8</sup> EFT L 138 af 1.6.1999, s.1.

Det er afskiberens ansvar at afgive den i dette direktiv krævede erklæring til skibsføreren eller til operatøren og at sikre, at den forsendelse, der ønskes transporteret, er identisk med den, der er omfattet af erklæringen i overensstemmelse med bestemmelserne ovenfor.

#### Artikel 10

##### **Anmeldelse fra skibe, der transporterer farligt eller forurenende gods**

1. Operatøren, agenten eller føreren af et skib, der forlader en havn i en medlemsstat med farligt eller forurenende gods, anmelder senest ved skibets afgang alle de oplysninger, der kræves ifølge listen i bilag III, til den kompetente myndighed i den pågældende medlemsstat.
2. Operatøren, agenten eller føreren af et skib, der kommer fra en havn uden for Fællesskabet med farligt eller forurenende gods og er på vej til en havn i Fællesskabet eller en ankerplads inden for en medlemsstats søterritorium, skal anmelde alle de oplysninger, der kræves ifølge listen i bilag III, til den kompetente myndighed i den medlemsstat, hvor den første bestemmelseshavn **eller ankerplads** er beliggende, senest ved afgang fra lastehavnen eller, hvis denne oplysning ikke foreligger ved afgang, så snart bestemmelseshavnen **eller ankerpladsen** er kendt.
3. Medlemsstaterne kan fastlægge en procedure, hvorved det tillades operatøren, agenten eller føreren af et skib som omhandlet i de foregående stykker at indgive de oplysninger, der kræves ifølge listen i bilag III, til havnemyndighederne i lastehavnen eller bestemmelseshavnen i Fællesskabet.

Proceduren skal sikre, at den kompetente myndighed har adgang til oplysningerne når som helst, det er påkrævet. Med henblik herpå opbevarer havnemyndigheden oplysningerne i så langt et tidsrum, at de kan benyttes i tilfælde af en hændelse eller ulykke på havet. Havnemyndigheden træffer sådanne foranstaltninger, at oplysningerne straks kan gives til den kompetente myndighed på dennes forlangende ad elektronisk vej døgnet rundt.

4. Skibets operatør, agent eller fører skal indgive de oplysninger om lasten, som er opregnet i punkt 5 i bilag III, til havnemyndigheden eller den kompetente myndighed ad elektronisk vej. Benyttes der EDI-meddelelser til at fremsende oplysningerne, skal EDIFACT-meddelelsesformaterne i bilag IV benyttes.

**5. Skibe med farligt eller forurenende gods om bord, som sejler ind i en medlemsstats søterritorium eller eksklusive økonomiske zone, men hverken er på vej til eller fra en havn i Fællesskabet, anmelder til de kystcentraler, der har et obligatorisk indberetningssystem, jf. artikel 5, mængden af det farlige gods og dets IMO-klasse.**

#### Artikel 11

##### **Elektronisk dataudveksling mellem medlemsstaterne**

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

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

- Dataudvekslingen skal ske elektronisk og på en sådan måde, at der kan modtages og behandles meddelelser som omhandlet i artikel 10.
- Der skal kunne sendes oplysninger døgnet rundt.
- En medlemsstat skal straks kunne sende oplysninger om et skib og dets farlige eller forurenende last til en anden medlemsstat på dennes forlangende.

#### *Artikel 12* **Undtagelser**

1. Medlemsstaterne kan undtage skibe i national rutefart mellem havne på deres eget område, fra bestemmelserne i artikel 10, hvis begge følgende betingelser er opfyldt:
  - Det pågældende rederi fører en liste over de pågældende skibe og sender den til den pågældende kompetente myndighed.
  - For hver enkelt rejse stilles de i bilag III opregnede oplysninger til rådighed for den kompetente myndighed på dennes forlangende. Rederiet skal oprette et sådant internt system, at det døgnet rundt kan sende de nævnte oplysninger til den kompetente myndighed i elektronisk form, jf. artikel 10, stk. 2, straks efter at have modtaget anmodning herom.
2. Medlemsstaterne kontrollerer regelmæssigt, at betingelserne i stk. 1 er opfyldt. Hvis blot én af betingelserne ikke længere er opfyldt, inddrager medlemsstaten rederiets undtagelse med øjeblikkelig virkning.
3. Medlemsstaterne sender Kommissionen listen over rederier og skibe, der er omfattet af undtagelsen i denne artikel, samt alle ajourføringer af listen.
4. Når to eller flere medlemsstater berøres af en international rute, der drives af ét rederi, kan de i samarbejde indrømme rederiet undtagelse efter bestemmelserne i denne artikel.

### **AFSNIT III - OVERVÅGNING AF FARLIGE SKIBE OG INDGREB I TILFÆLDE AF HÆNDELSER OG ULYKKER TIL SØS**

#### *Artikel 13* **Skibe, der kan være til fare for skibsfarten**

1. Skibe, der opfylder nedenstående kriterier, anses som skibe, der kan være til fare for skibsfarten eller miljøet:
  - skibe, der har været ude for en ulykke eller hændelse som omhandlet i artikel 14
  - skibe, der har forsømt en indberetningspligt, som er pålagt ved dette direktiv

- skibe, der har overtrådt reglerne i de trafikafviklingssystemer eller skibstrafiktjenester, som en medlemsstat har ansvaret for
  - skibe, om hvilke der er beviser for eller stærk mistanke om forsætligt udslip af kulbrinter eller andre overtrædelser af Marpol-konventionen i farvande under en medlemsstats jurisdiktion
  - skibe, som har anløbsforbud i Fællesskabets havne, eller om hvilke der er givet underretning af en medlemsstat i overensstemmelse med bilag I, punkt 1, i direktiv 95/21/EF.
2. Kystcentraler, der er i besiddelse af relevante oplysninger om de skibe, der er omhandlet i stk. 1, videresender dem til kystcentralerne i de øvrige medlemsstater langs skibets formodede rute.
3. Uden at bestemmelserne i artikel 15 indskrænkes, træffer medlemsstaterne i overensstemmelse med international ret sådanne forholdsregler mod skibe som omhandlet i stk. 1, som de har identificeret, eller som de har modtaget underretning om af andre medlemsstater, at enhver fare for sikkerheden til søs og havmiljøet forebygges eller mindskes. Medlemsstaterne foretager under iagttagelse af bestemmelserne i direktiv 95/21/EF sådan kontrol eller indgreb, som de skønner påkrævet for at konstatere eventuelle overtrædelser af bestemmelserne i dette direktiv eller regler i gældende internationale konventioner. De giver den medlemsstat, der har sendt dem oplysninger i medfør af stk. 2, meddelelse om eventuelle resultater heraf.

#### *Artikel 14*

#### **Indberetning af hændelser og ulykker til søs**

1. For at forebygge eller mindske større farer for sikkerheden til søs, personers sikkerhed og miljøet har føreren af et skib, der er under sejlads i en medlemsstats søterritorium, dens eksklusive økonomiske zone eller det åbne hav ud for dens kyst, pligt til straks at indberette følgende til den geografisk kompetente kystcentral:
- Hændelser og ulykker, der forringer skibets sikkerhed, f.eks. kollision, grundstødning, havari, driftsstop, vandfyldning, forskydning af ladningen, skader på skrog og konstruktionssvigt.
  - Hændelser og ulykker, der kan reducere sejladsens sikkerhed, f.eks. svigt, der kan påvirke skibets manøvrerings- eller navigationsevne, og fejl, der griber ind i fremdrivningsmaskineri eller styreapparat, elproduktionsanlæg eller navigations- eller kommunikationsudstyr.
  - Situationer, der kan føre til forurening af en medlemsstats havområder eller kyst, f.eks. udslip eller risiko for udslip af forurenende stoffer i havet, og iagttagelse af forurenende udslip på havoverfladen eller drivgods på havet.
2. Indberetninger i medfør af stk. 1 skal mindst indeholde skibets identitet, dets position, dets lasthavn, dets bestemmelseshavn, en **eventuel** adresse, hvorfra der kan fremskaffes oplysninger om **farligt eller forurenende gods om bord ladningen**, antallet af ombordværende, nærmere oplysninger om hændelsen og andre relevante oplysninger som omhandlet i IMO-resolution A.851 (20).



## Artikel 15

### Foranstaltninger i tilfælde af usædvanligt ugunstige vejrforhold

1. Hvis en medlemsstat som følge af, at vejrforholdene og havets tilstand er usædvanligt ugunstige, finder
  - a) at det kan forventes, at et bestemt skib vil medføre alvorlig fare for menneskeliv på søen eller for forurening af dens hav- eller kystområder eller en anden medlemsstats hav- eller kystområder, kan den træffe de fornødne foranstaltninger, som bl.a. kan bestå i afsejlingsforbud, indtil der ikke længere er fare for menneskeliv og/eller miljøet
  - b) at det er forbundet med sikkerheds- eller forureningsfare, at skibe afsejler, kan den henstille til skibene, at de ikke afsejler fra havnene i det pågældende område.
2. Skibets fører underretter rederiet om de i stk. 1 omhandlede foranstaltninger og henstillinger. Henstillingerne indskrænker dog ikke beslutninger, som skibets fører træffer på grundlag af et fagligt skøn, jf. SOLAS.
3. De fornødne foranstaltninger og henstillinger, der er omhandlet i stk. 1, baseres på prognoser for havets tilstand og vejrforhold fra en af medlemsstaten anerkendt kvalificeret vejtjeneste.

Hvis en medlemsstat finder, at der som følge af, at vejrforholdene og havets tilstand er usædvanligt ugunstige, er alvorlig fare for forurening af dens hav- eller kystområder eller en anden medlemsstats hav- eller kystområder, skal den ved hjælp af de fornødne administrative foranstaltninger forbyde skibe, der kan være årsag til en sådan fare, at afsejle fra havne i det pågældende område.

Afsejlingsforbuddet ophæves, når det er fastslået, at skibet kan forlade havnen uden at være årsag til en fare som omhandlet i stk. 1.

## Artikel 16

### Foranstaltninger i tilfælde af hændelser og ulykker til søs

1. I tilfælde af hændelser eller ulykker til søs som omhandlet i artikel 14 sørger medlemsstaterne ved hjælp af hensigtsmæssige foranstaltninger i overensstemmelse med international ret for sejladsikkerheden, personers sikkerhed og beskyttelse af hav- og kyst miljøet.  
  
Bilag V indeholder en ikke udtømmende liste over foranstaltninger, som medlemsstaterne kan træffe i medfør af denne artikel.
2. Operatøren, skibets fører og ejeren af ladningen farligt eller forurenende gods om bord har pligt til på de nationale kompetente myndigheders anmodning at samarbejde uindskrænket med dem om at mindske følgerne af en hændelse eller en ulykke til søs.
3. Føreren af et skib, der er omfattet af bestemmelserne i Den Internationale Kode for Sikker Skibsdrift (ISM-koden), underretter rederiet om alle hændelser og ulykker til

søs. Så snart rederiet er underrettet om en sådan situation, sætter det sig i forbindelse med den kompetente kystcentral og stiller sig til rådighed herfor.

#### *Artikel 17* **Nødhavn**

**Under hensyntagen til de relevante IMO-retningslinjer udarbejder medlemsstaterne efter høring af de berørte parter planer for modtagelse af skibe i nød inden for deres territorialfarvande. Sådanne planer skal rumme de arrangementer og procedurer, der bl.a. ud fra driftsmæssige og miljømæssige hensyn er nødvendige for, at skibe i nød umiddelbart kan anløbe en nødhavn, når den kompetente myndighed har givet sin tilladelse.**

**Medlemsstaterne træffer sådanne bestemmelser, som er nødvendige for at sikre, at der på deres område er havne til rådighed til at modtage skibe i nød. De udarbejder efter høring af de berørte parter detaljerede planer over hver af de pågældende havne med angivelse af områdets kendetegn, installationer til rådighed, operationelle og miljømæssige begrænsninger og procedurer, der skal følges ved eventuelt anløb af skibe i nød.**

Planerne for modtagelse af skibe i nød udleveres på forlangende. Medlemsstaterne underretter **inden for 12 måneder efter datoen for direktivets gennemførelse** Kommissionen om, hvilke foranstaltninger de har truffet i medfør af foregående afsnit.

#### *Artikel 18* **Information af de berørte parter**

1. Den kompetente kystmyndighed i en medlemsstat giver via radio underretning til alle berørte sektorer om alle hændelser, der er indberettet i medfør af artikel 14, stk. 1, og om tilstedeværelse af skibe, der er til fare for skibsfarten.
2. De kompetente myndigheder, der er i besiddelse af oplysninger, der er givet i medfør af artikel 10 og 14, træffer sådanne foranstaltninger, at de når som helst kan videregive disse oplysninger, hvis den kompetente myndighed i en anden medlemsstat anmoder herom af sikkerhedshensyn.
3. En medlemsstat, hvis kompetente myndigheder i medfør af dette direktiv eller ad anden vej har fået oplysning om kendsgerninger, der indebærer eller øger risikoen for, at nogle af en anden medlemsstats hav- og kystområder kommer i fare, træffer de fornødne foranstaltninger til hurtigst muligt at underrette alle interesserede stater herom og rådføre sig med dem om, hvad der skal foretages. Medlemsstaterne samarbejder om en eventuel fælles indsats.

Alle medlemsstaterne træffer de foranstaltninger, der er nødvendige for, at de indberetninger, som skibene skal sende dem i medfør af artikel 14, udnyttes til fulde.

## AFSNIT IV - LEDSAGEFORANSTALTNINGER

### *Artikel 19*

#### **Udpegning af kompetente organisationer og offentliggørelse af listen over dem**

1. Hver medlemsstat udpeger de kompetente myndigheder, de havnemyndigheder og de kystcentraler, som de i dette direktiv omhandlede meddelelser skal sendes til.
2. Medlemsstaterne sørger for, at søfartssektoren, bl.a. ved hjælp af nautiske publikationer, informeres fyldestgørende om de i stk. 1 nævnte myndigheder og centraler, herunder deres geografiske ansvarsområde, og om de procedurer, der gælder for indberetning af de oplysninger, der kræves i direktivet, og holder disse informationer ajour.
3. Medlemsstaterne giver Kommissionen en liste over de organisationer, der er udpeget i medfør af stk. 1, og senere ajourføringer.

### *Artikel 20*

#### **Samarbejde mellem medlemsstaterne og Kommissionen**

1. Medlemsstaterne og Kommissionen samarbejder om følgende mål:
  - a) at udnytte de oplysninger, der indberettes i medfør af dette direktiv, optimalt, herunder at udbygge teleforbindelserne mellem kystcentralerne og havnemyndighederne med henblik på at udveksle data om skibenes bevægelser og forventede ankomsttidspunkter i havnene og om deres ladning
  - b) at udbygge og effektivisere teleforbindelserne mellem medlemsstaternes kystcentraler med henblik på at forbedre kendskabet til trafikken og overvågningen af skibe, der passerer langs de europæiske kyster, og at harmonisere og så vidt muligt reducere de indberetninger, der kræves af skibene undervejs
  - c) at udvide dækningsområdet for det europæiske overvågnings-, kontrol- og informationssystem for skibsfarten med henblik på bedre identifikation og overvågning af skibe under sejlads i europæiske farvande. Hertil samarbejder medlemsstaterne og Kommissionen om at oprette obligatoriske indberetningssystemer, obligatoriske skibstrafiktjenester og hensigtsmæssige trafikafviklingssystemer, som forelægges til godkendelse i IMO.
2. Det Europæiske Søfartssikkerhedsagentur, oprettet ved forordning nr. .../2000 (EF), medvirker til opfyldelse af følgende mål:
  - at lette samarbejdet mellem medlemsstaterne og Kommissionen om virkeliggørelse af målene i stk. 1
  - at fremme samarbejdet mellem kyststaterne i de berørte kystområder inden for de sagsområder, der er omfattet af dette direktiv
  - at informere søfartssektoren bedre om de krav og procedurer, der er indeholdt i dette direktiv

- at opstille en liste over de kompetente organisationer, der er udpeget i medfør af artikel 19, relevante oplysninger om rederier, der har opnået undtagelse i medfør af artikel 12, skibe, der kan være til fare for skibsfarten som omhandlet i artikel 13, og alle øvrige oplysninger, der er relevante for gennemførelsen af dette direktiv, og stille dem til rådighed for de interesserede parter
- at udvikle og drive de informationssystemer, der er nødvendige for at virkeliggøre målene i de foregående led
- at oprette regionale centre for forvaltning af information, der er indhentet og benyttet i medfør af dette direktiv, bl.a. med henblik på at opnå optimale trafikforhold i områder, der er stærkt trafikerede, eller hvor sejlads er farlig.

#### *Artikel 21*

### **Hemmeligholdelse af oplysninger**

Medlemsstaterne sørger for, at de oplysninger, de kommer i besiddelse af i medfør af dette direktiv, behandles fortroligt og kun benyttes til at sikre skibsfarten og forebygge forurening fra skibe.

#### *Artikel 22*

### **Kontrol med direktivets gennemførelse og sanktioner**

1. Medlemsstaterne kontrollerer via regelmæssig kontrol og uvarslet kontrol, at telesystemer, der er oprettet i medfør af dette direktiv, fungerer, især at de kan opfylde kravet om modtagelse og omgående videresendelse af oplysninger, der er indberettet i medfør af artikel 10 og 12, døgnet rundt.
2. Medlemsstaterne fastsætter i deres nationale lovgivning økonomiske sanktioner over for operatører, agenter, afskibere, ejere af ladninger og skibsførere, der overtræder bestemmelserne i dette direktiv.

De sanktioner, der er omhandlet i første afsnit, skal være så høje, at de afholder vedkommende person fra at begå en overtrædelse eller fortsætte sin overtrædelse.

3. Uden at de øvrige foranstaltninger, som er nødvendige for gennemførelse af direktivet, indskrænkes, skal de økonomiske sanktioner, som medlemsstaterne indfører, bl.a. finde anvendelse ved følgende overtrædelser af direktivets bestemmelser:
  - manglende meddelelse inden anløb af en havn som omhandlet i artikel 4
  - manglende deltagelse i et obligatorisk indberetningssystem som omhandlet i artikel 5
  - overtrædelse af reglerne i et trafikafviklingssystem eller manglende overholdelse af påbud fra en søtrafiktjeneste, der er udpeget af en medlemsstat, som omhandlet i artikel 6 og 6a
  - manglende eller defekt automatisk identifikationssystem eller VDR-system som omhandlet i artikel ~~5a7~~ og 8

- manglende eller ukorrekt erklæring fra afskiberen som omhandlet i artikel 9
  - overtrædelse af anmeldelsespligten i artikel 10 og 12
  - manglende indberetning af hændelse, ulykke eller situation som omhandlet i artikel 14
  - afsejling fra en havn i strid med artikel 15
  - manglende samarbejde med de nationale myndigheder om at mindske følgerne af en søulykke som omhandlet i artikel 16.
4. Medlemsstaterne underretter straks flagstaten og andre berørte stater om foranstaltninger, der er truffet mod skibe, der ikke sejler under dens flag, i medfør af artikel 13, artikel 16 og stk. 2 i denne artikel.
5. Når en medlemsstat i tilfælde af en hændelse eller en ulykke til søs som omhandlet i artikel 16 konstaterer, at rederiet ikke kan få og holde kontakt med skibet eller de berørte operationelle myndigheder, underretter den den stat, der har udstedt ISM-certifikatet eller i hvis navn det er udstedt.

I tilfælde af en så alvorlig mangel, at der er påvist betydelig uoverensstemmelse i, hvordan rederiets sikkerhedsstyringssystem fungerer, inddrager den medlemsstat, der har udstedt skibets overensstemmelsesdokument eller certifikat for sikker skibsdrift, omgående rederiets ISM-certifikat.

### Artikel 22a Evaluering

#### Kommissionen evaluerer gennemførelsen af direktivet ifølge tidsplanen og bestemmelserne i bilag VI.

#### AFSLUTTENDE BESTEMMELSER

##### *Artikel 23*

#### **Fremgangsmåde ved ændring**

Fremgangsmåden i artikel 24 anvendes med henblik på

- at indføre ændringer af de internationale instrumenter, der er omhandlet i artikel 2, litra i, i dette direktiv
- at ændre de i bilagene beskrevne forpligtelser og procedurer på baggrund af erfaringerne med direktivet.

##### *Artikel 24*

#### **Forskriftsudvalg**

1. Kommissionen bistås af et udvalg, som består af repræsentanter for medlemsstaterne med en repræsentant for Kommissionen som formand.

2. Når der henvises til dette stykke, gælder forskriftsproceduren i artikel 5 i afgørelse 1999/468/EF under overholdelse af bestemmelserne i artikel 8 i samme afgørelse.
3. Det tidsrum, der nævnes i artikel 5, stk. 6, i beslutning 1999/468/EF, er fastsat til tre måneder.

#### *Artikel 25*

Medlemsstaterne sætter de nødvendige love og administrative bestemmelser i kraft for at efterkomme dette direktiv inden den 1. juli 2002. De underretter straks Kommissionen herom.

Disse love og bestemmelser skal ved vedtagelsen indeholde en henvisning til dette direktiv eller skal ved offentliggørelsen ledsages af en sådan henvisning. De nærmere regler for henvisningen fastsættes af medlemsstaterne.

#### *Artikel 26*

Direktiv 93/75/EF ophæves to år efter vedtagelsen af dette direktiv.

#### *Artikel 27*

Dette direktiv træder i kraft på tyvendedagen efter offentliggørelsen af i *De Europæiske Fællesskabers Tidende*.

#### *Artikel 28*

Dette direktiv er rettet til medlemsstaterne.

Udfærdiget i Bruxelles, den [...]

*På Europa-Parlamentets vegne*  
*formand*  
[...]

*På Rådets vegne*  
*formand*  
[...]

## BILAG I

### Oplysninger, der indberettes i medfør af afsnit I

#### 1. Oplysninger omhandlet i artikel 5

- A - Identifikation af skibet (navn, kaldesignal, IMO-identifikationsnummer eller MMSI-nummer)
- C eller D : Position
- G – Lastehavn
- I - Bestemmelseshavn og forventet ankomsttidspunkt
- P – Ladning samt mængde og IMO-klasse for eventuelt farligt gods
- W - Samlet antal ombordværende personer
- X - Andre oplysninger :
  - Adresse for oplysninger om ladningen
  - Bunkeroliens art og mængde, for skibe med mere end 5000 ton bunkerolie om bord

#### 2. Oplysninger omhandlet i artikel 5a7

- Identifikation af skibet (navn, kaldesignal, IMO-identifikationsnummer eller MMSI-nummer)
- Skibets type
- Position, kurs, hastighed og driftskonditioner
- Afgangshavn, bestemmelseshavn og forventet ankomsttidspunkt
- Farligt gods om bord: ja / nej
- I bekræftende fald, adresse for oplysninger om ladningen

#### 3. Ved ændringer i de oplysninger, der er indberettet i medfør af dette bilag, underretter skibets fører straks de pågældende kystmyndigheder herom.

## BILAG II

### Forskrifter for udstyr om bord

#### I - Automatiske identifikationssystemer (AIS)

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

Passagerskibe uanset størrelse og alle skibe med en bruttotonnage på 300 og derover, som er bygget den 1. juli 2002 eller senere, og som anløber en havn i Fællesskabet, er omfattet af bestemmelserne i artikel 7.

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

Skibe, der er bygget inden den 1. juli 2002 og anløber en havn i Fællesskabet, skal opfylde bestemmelserne i artikel 7 inden for følgende tidsfrister:

- passagerskibe: senest den 1. juli 2003
- tankskibe: senest ved første inspektion af sikkerhedsudstyret efter den 1. juli 2003
- andre skibe end passagerskibe og tankskibe, som har en bruttotonnage på 50000 og derover: senest den 1. juli 2004
- andre skibe end passagerskibe og tankskibe, som har en bruttotonnage på 10000 og derover, men under 50000: senest den 1. juli 2005
- andre skibe end passagerskibe og tankskibe, som har en bruttotonnage på 3000 og derover, men under 10000: senest den 1. juli 2006
- andre skibe end passagerskibe og tankskibe, som har en bruttotonnage på 300 og derover, men under 3000: senest den 1. juli 2007.

#### II – Registrering af rejsedata ("black box")

Skibe, der tilhører nedenstående kategorier, skal have udstyr til registrering af rejsedata (**black box**), som opfylder funktionskravene i IMO-resolution A.861 (20) og prøvningskravene i standard nr. 61996 fra Den Internationale Elektrotekniske Komité (IEC), når de anløber en havn i **en medlemsstat Fællesskabet**:

- passagerskibe, der er bygget den 1. juli 2002 eller senere: senest ved direktivets ikrafttræden
- **ro-ro-passagerskibe, der er bygget inden den 1. juli 2002: senest ved første syn på eller efter den 1. juli 2002**
- **andre** passagerskibe **end ro-ro-passagerskibe**, der er bygget inden den 1. juli 2002: senest den 1. juli 2004
- andre skibe end passagerskibe med en bruttotonnage på 3000 og derover, der er bygget den 1. juli 2002 eller senere: senest datoen for direktivets ikrafttræden



**Skibe, der tilhører nedenstående kategorier og er bygget inden 1. juli 2002, skal have udstyr til registrering af rejsedata, som opfylder de relevante IMO-standarder, når de anløber en havn i en medlemsstat:**

- lastskibe med en bruttotonnage på 20000 og derover: **senest den dato, der fastsættes af IMO, dog** senest den 1. januar 2007, **hvis der ikke foreligger nogen IMO-beslutning**
- lastskibe med en bruttotonnage **mellem på 3000 og derover men under 20000**: **senest den dato, der fastsættes af IMO, dog** senest den 1. januar 2008, **hvis der ikke foreligger nogen IMO-beslutning**.

**For passagerskibe, der kun er i indenrigsfart, i andre klasser end klasse A, jf. artikel 4 i Rådets direktiv 98/18/EF, kan medlemsstaterne se bort fra kravet i dette direktiv om udstyr til registrering af rejsedata.**

## BILAG III

### Oplysninger, der anmeldes i medfør af artikel 10

- 1 Identifikation af skibet (navn, kaldesignal og eventuelt IMO-identifikationsnummer).
- 2 Bestemmelseshavn.
- 3 Afgangstidpunkt for skibe, der forlader en havn i en medlemsstat (artikel 10, stk. 1).
- 4 Forventet tidspunkt for ankomst til bestemmelseshavnen eller lodsstationen alt efter den kompetente myndigheds krav og forventet tidspunkt for afsejling fra denne havn (artikel 10, stk. 2).
- 5 Nøjagtig teknisk betegnelse på det farlige eller forurenende gods, eventuelle FN-numre, IMO-fareklasser i henhold til IMDG-koden, IBC-koden og IGC-koden, skibets kategori ifølge INF-koden, godsets mængde og placering i skibet samt, hvis der er tale om andre transportenheder end tanke, deres identifikationsnumre.
- 6 Bekræftelse af, at der om bord findes en liste, et manifest eller en stuvningsplan med nøje beskrivelse af det farlige eller forurenende gods og dets placering.
- 7 Adresse, hvor der kan indhentes detaljerede oplysninger om ladningen.

## **BILAG IV**

### **Elektroniske EDIFACT-meddelelser**

De i artikel 10, stk. 4, omhandlede EDIFACT-meddelelser er følgende:

- MOTREQ ("Vessel Data Request"): sendes, når der både kræves oplysninger om et bestemt skib og farligt eller forurenende gods om bord
- APERAK ("Application Acknowledgement"): viser, at dataene om det pågældende skib foreligger og bliver fremsendt, eller ikke foreligger
- VESDEP ("Vessel Movement Data"): detaljerede oplysninger om det pågældende skibs rejse
- IFTDGN ("Hazardous Cargo Data"): detaljerede oplysninger om den farlige eller forurenende ladnings art
- BAPLIE ("Bayplan"): detaljerede oplysninger om godsets placering om bord

## BILAG V

### **Foranstaltninger, som medlemsstaterne kan træffe af hensyn til sejladssikkerheden eller beskyttelse af miljøet (ifølge artikel 16, stk. 1)**

Den kompetente myndighed i en medlemsstat kan træffe nedenstående foranstaltninger, hvis den inden for rammerne af international ret konstaterer, at det er nødvendigt at afværge, imødegå eller undgå overhængende alvorlig fare for dens kyst eller dermed forbundne interesser, andre skibes sikkerhed, besætningens, passagerers og befolkningens sikkerhed eller miljøet, som følge af en hændelse eller en situation som beskrevet i artikel 14, hvori et skib, der er omfattet af dette direktiv, er involveret:

- begrænse skibets bevægelser eller påbyde en bestemt rute; dette krav indskrænker ikke skibsførerens ansvar for sikker sejlads
- pålægge skibets fører at bringe faren for miljøet eller sejladssikkerheden til ophør
- sætte et evalueringshold om bord, som skal bedømme risikoens størrelse, bistå skibsføreren med at afhjælpe situationen og holde den kompetente kystcentral informeret
- pålægge skibsføreren at søge nødhavn i tilfælde af overhængende fare
- påbyde lodsning eller bugsering af skibet.

**BILAG VI**  
**Evaluering af direktivets gennemførelse**

- 1. I medfør af artikel 22a udleverer medlemsstaterne alle de oplysninger til Kommissionen, som er nødvendige for en grundig evaluering af direktivet, senest 6 måneder efter, at Kommissionen skriftligt har anmodet dem derom.**
  
- 2. På grundlag af de oplysninger, der er omhandlet i punkt 1, aflægger Kommissionen rapport til Europa-Parlamentet og Rådet om gennemførelsen af direktivet, herunder en vurdering af effektiviteten af Fællesskabets indberetnings- og informationssystem for skibe. Rapporten skal desuden indeholde en beskrivelse af sådanne foranstaltninger på EU-plan, og eventuelt på internationalt plan, som kunne forbedre eller udbygge Fællesskabets indberetnings- og informationssystem for skibe. I rapporten skal det bl.a. belyses**
  - **om forbedringer af de internationalt gældende standarder og specifikationer for automatiske identifikationssystemer, jf. artikel 5a, eller deres brug er påkrævede eller ønskelige, specielt hvad angår AIS-information og kommunikationsrækkevidden**
  
  - **om medlemsstaterne har installeret passende udstyr og anlæg på land og reelt er i stand til at udveksle information som krævet i direktivet**
  
  - **om foranstaltningerne i artikel 17 er tilstrækkelige til at sikre, at skibe i nød kan modtages i de nødhavne, som medlemsstaterne har udpeget, om det er hensigtsmæssigt at udbygge nettet af nødhavne i Fællesskabet, og om der er behov for andre foranstaltninger, der kan supplere eller styrke den gældende ordning**
  
  - **om de relevante bestemmelser i direktivet reelt er taget i brug i tilfælde af hændelser eller ulykker til søs og har været med til at forbedre de pågældende myndigheders reaktion, og om skibets operatør og fører i disse tilfælde har opfyldt kravet om at få og holde kontakt med myndighederne på land og rederiet og samarbejde med dem**
  
  - **om de inspektioner, kontroller og sanktioner, som er omhandlet i dette direktiv, anvendes effektivt og ensartet i hele Fællesskabet.**
  
- 3. Evalueringen i punkt 2 udføres efter følgende tidsplan:**
  - (1) Midtvejsrapport:**
    - (a) udlevering af oplysninger fra medlemsstaterne til Kommissionen ifølge punkt 1: senest 3 år fra datoen i artikel 25**
  
    - (b) midtvejsrapport til Europa-Parlamentet og Rådet: senest 6 måneder efter modtagelse af oplysningerne fra medlemsstaterne ifølge punkt 3(1)(a)**
  
  - (2) Slutrapport:**

- (a) udlevering af oplysninger fra medlemsstaterne til Kommissionen ifølge punkt 1: senest den 31. december 2009**
- (b) slutrapport til Europa-Parlamentet og Rådet tillige med udkast til eventuelle yderligere foranstaltninger: senest den 1. juli 2010.**