

## EUROPAPARLAMENTS- OG RÅDSDirektiv 2002/59/EF

2004/EØS/56/20

av 27. juni 2002

## om opprettelse av et overvåkings- og informasjonssystem for sjøtrafikk i Fellesskapet og om oppheving av rådsdirektiv 93/75/EØF(\*)

EUROPAPARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPEISKE UNION HAR —

under henvisning til traktaten om opprettelse av Det europeiske fellesskap, særlig artikkel 80 nr. 2,

under henvisning til forslag fra Kommisjonen<sup>(1)</sup>,

under henvisning til uttalelse fra Den økonomiske og sosiale komité<sup>(2)</sup>,

under henvisning til uttalelse fra Regionkomiteen<sup>(3)</sup>,

etter framgangsmåten fastsatt i traktatens artikkel 251<sup>(4)</sup> og

ut fra følgende betraktninger:

- 1) I sin melding av 24. februar 1993 om en felles politikk for sjøsikkerhet nevnte Kommisjonen at ett mål på fellesskapsplan var å innføre et obligatorisk informasjonssystem for å gi medlemsstatene rask tilgang til alle viktige opplysninger om bevegelsene til skip som fører farlig eller forurensende last og om lastens nøyaktige art.
- 2) Ved rådsdirektiv 93/75/EØF av 13. september 1993 om minimumskrav til fartøyer som har kurs for eller forlater Fellesskapets sjøhavner og som transporterer farlig eller forurensende last<sup>(5)</sup> ble det opprettet et system som gir vedkommende myndigheter opplysninger om skip som fører farlig eller forurensende last og har kurs for eller forlater en havn i Fellesskapet, og om hendelser til sjøs. Direktivet pålegger Kommisjonen å framlegge

nye forslag til innføring av et mer fullstendig system for Fellesskapet, som også kan omfatte skip som går i transitt langs medlemsstatenes kyster.

- 3) Rådet er i sin resolusjon av 8. juni 1993 om en felles politikk for sjøsikkerhet<sup>(6)</sup> enig i at ett av hovedmålene med Fellesskapets tiltak er å opprette et mer fullstendig informasjonssystem.
- 4) Opprettelsen av et overvåkings- og informasjonssystem for sjøtrafikk i Fellesskapet bør bidra til å hindre ulykker og forurensning til sjøs og redusere konsekvensene for hav- og kystmiljøet og økonomien og helsen i lokalsamfunn mest mulig. Effektiviteten i sjøtrafikken, særlig når det gjelder styring av skipsanløp i havner, er også avhengig av at skipene gir tilstrekkelig forhåndsvarsel om ankomst.
- 5) Det er opprettet flere obligatoriske meldingssystemer for fartøyer langs Europas kyster, i samsvar med de relevante regler vedtatt av Den internasjonale sjøfartsorganisasjon (IMO). Det bør påses at skipene overholder meldingskravene som gjelder i disse systemene.
- 6) Sjøtrafikksentraler og systemer for seilingsruter er også innført og spiller en viktig rolle når det gjelder å hindre ulykker og forurensning i visse havområder som er sterkt trafikkerte eller farlige for skipsfarten. Det er nødvendig at skipene bruker sjøtrafikksentralene og følger reglene for seilingsruter som er godkjent av IMO.
- 7) Det er gjort betydelige teknologiske framskritt innen utstyr om bord som gjør det mulig å identifisere skip automatisk (AIS) med sikte på en bedre overvåking av skipene og å registrere seilingsdata (ferdskrivere eller VDR, også kalt «svarte bokser») for å lette undersøkelser etter ulykker. I og med at slikt utstyr er viktig ved utformingen av en politikk for å hindre sjøulykker, bør det gjøres obligatorisk om bord på skip i innenriks- eller utenriksfart som anløper Fellesskapets havner. Opplysningene som framkommer ved bruk av ferdskriversystemer, kan brukes både

(\*) Denne fellesskapsrettsakten, kunngjort i EFT L 54 av 25.2.2002, s. 39, er omhandlet i EØS-komiteens beslutning nr. 12/2003 av 31. januar 2003 om endring av EØS-avtalens vedlegg VI (Trygd), se EØS-tillegget til *Den europeiske unions tidende* nr. 19 av 10.4.2003, s. 15.

<sup>(1)</sup> EFT C 120 E av 24.4.2001, s. 67 og EFT C 362 E av 18.12.2001, s. 255.

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

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

<sup>(4)</sup> Europaparlamentsuttalelse av 14. juni 2001 (EFT C 53 E av 28.2.2002, s. 304), Rådets felles holdning av 19. desember 2001 (EFT C 58 E av 5.3.2002, s. 14) og Europaparlamentsvedtak av 10. april 2002 (ennå ikke offentliggjort i EFT). Rådsbeslutning av 25. juni 2002.

<sup>(5)</sup> EFT L 247 av 5.10.1993, s. 19. Direktivet sist endret ved kommisjonsdirektiv 98/74/EF (EFT L 276 av 13.10.1998, s. 7).

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

- etter en ulykke for å undersøke årsakene til den og forebyggende for å trekke den nødvendige lærdom av slike situasjoner. Medlemsstatene bør oppmuntre til bruk av slike opplysninger for begge formål.
- 8) Medlemsstatene bør påse at vedkommende myndigheters kyststasjoner har til rådighet tilstrekkelig og behørig kvalifisert personale, i tillegg til hensiktsmessig teknisk utstyr.
- 9) Nøyaktig kunnskap om farlig eller forurensende last som transporteres om bord på skip, samt andre opplysninger av betydning for sikkerheten, f.eks. opplysninger om hendelser til sjøs, er avgjørende for forberedelsen av og effektiviteten i operasjoner for å håndtere forurensning eller fare for forurensning til sjøs. Skip som forlater eller har kurs for medlemsstatenes havner, må melde disse opplysningene til vedkommende myndigheter eller havnemyndighetene i disse medlemsstatene.
- 10) Med henblikk på enklere og raskere oversending og utnyttelse av iblant svært omfattende informasjon om last, bør slik informasjon sendes elektronisk, når det er praktisk mulig, til vedkommende myndighet eller den berørte havnemyndighet. Av samme grunner bør informasjonsutvekslingen mellom vedkommende myndigheter i medlemsstatene foregå elektronisk.
- 11) Rutetrafikk mellom to eller flere stater der minst én er medlemsstat, må kunne unntas fra meldingskravene for hver reise når de berørte rederier til medlemsstatenes tilfredshet har innført interne framgangsmåter som sikrer at opplysningene fastsatt i dette direktiv uten opphold oversendes vedkommende myndighet.
- 12) På grunn av sin oppførsel eller sin tilstand utgjør enkelte skip en potensiell risiko for sjøsikkerheten og miljøet. Medlemsstatene bør vie overvåkingen av slike skip særskilt oppmerksomhet, treffe egnede tiltak for å hindre enhver forverring av risikoen de utgjør, og sende alle relevante opplysninger de har om disse skipene, til de øvrige berørte medlemsstater. Slike egnede tiltak kan være tiltak fastsatt innenfor rammen av havnestatskontrollen.
- 13) Medlemsstatene må være på vakt mot truslene mot sjøsikkerheten, sikkerheten for mennesker og hav- og kystmiljøet som skyldes hendelser, ulykker eller visse andre situasjoner til sjøs og nærvær av flak av forurensning eller drivende stykkogods i sjøen. For dette formål bør førere av skip som seiler innenfor medlemsstatenes lete- og redningsområde, eksklusive økonomiske sone eller tilsvarende, melde slike hendelser til kystmyndighetene og gi alle relevante opplysninger. Ut fra sin særskilte situasjon bør hver medlemsstat fritt kunne bestemme hvilket eller hvilke av de ovennevnte geografiske områder eller soner som bør omfattes av meldeplikten.
- 14) I tilfelle av en hendelse eller ulykke til sjøs vil fullt og helt samarbeid mellom partene som er involvert i transporten, bidra betydelig til effektiviteten i vedkommende myndigheters operasjoner.
- 15) Dersom vedkommende myndighet utpekt av en medlemsstat på grunnlag av et varsel om sjø- og værforholdene fra en kvalifisert værvarslingstjeneste anser at uvanlig dårlige vær- eller sjøforhold skaper en alvorlig trussel for sikkerheten for menneskeliv eller alvorlig fare for forurensning, bør den underrette førere av skip som har til hensikt å gå inn i eller forlate en havn om situasjonen, og den kan treffe alle andre egnede tiltak. Uten at plikten til å yte assistanse til fartøyer i nød berøres, kan disse tiltakene omfatte et forbud mot å gå inn i eller forlate havnen før situasjonen igjen er normal. I tilfelle av en mulig fare for sikkerheten eller fare for forurensning, og under hensyn til den konkrete situasjonen i den aktuelle havnen, kan vedkommende myndighet anbefale skipene ikke å forlate havnen. Dersom skipsføreren velger å forlate havnen, gjør han/hun dette uansett på eget ansvar, og bør begrunne sin beslutning.
- 16) Mangel på nødhavn kan få alvorlige følger i tilfelle en ulykke til sjøs. Medlemsstatene bør derfor utarbeide planer for å gjøre det mulig, dersom situasjonen krever det, å gi skip nødhavn i sine havner eller andre beskyttede områder på de best mulige vilkår. Dersom det er nødvendig og praktisk mulig, bør disse planene omfatte framskaffelse av tilstrekkelig utstyr og anlegg til assistanse, redning og bekjempelse av forurensning. Havner som tar imot et skip i nød, bør kunne regne med hurtig erstatning for eventuelle kostnader og skade som følger av denne operasjonen. Kommisjonen bør derfor undersøke mulighetene for å innføre et hensiktsmessig system for erstatning til havner i Fellesskapet som tar imot et skip i nød, og for å kreve at et skip som vil anløpe en fellesskaphavn, er tilstrekkelig forsikret.
- 17) Det er nødvendig å fastlegge en ramme for samarbeid mellom medlemsstatene og Kommisjonen for å forbedre gjennomføringen av overvåkings- og informasjonssystemet ved å opprette egnede kommunikasjonsforbindelser mellom vedkommende myndigheter og havnene i medlemsstatene. Dekningsområdet til systemet for identifisering og overvåking av skip må dessuten

kompletteres i de havområder i Fellesskapet der det er utilstrekkelig. I tillegg bør det opprettes informasjonsbehandlingssentre i Fellesskapets sjøfartsregioner for å gjøre det lettere å utveksle eller dele nyttige opplysninger i forbindelse med trafikkovervåkingen og gjennomføringen av dette direktiv. Medlemsstatene og Kommisjonen bør også bestrebe seg på å samarbeide med tredjestater for å nå disse målene.

- 18) For at dette direktiv skal bli virkningsfullt, er det en viktig forutsetning at medlemsstatene gjennomfører det strengt. For dette formål må medlemsstatene jevnlig foreta egnede inspeksjoner eller treffe andre tiltak som er nødvendige for å sikre at kommunikasjonsforbindelsene som er opprettet for å oppfylle kravene i dette direktiv, virker på en tilfredsstillende måte. Det bør også innføres en ordning med sanksjoner for å sikre at de berørte parter overholder meldingskravene og kravene om å føre utstyr fastsatt i dette direktiv.
- 19) De tiltak som er nødvendige for gjennomføringen av dette direktiv, bør vedtas i samsvar med rådsbeslutning 1999/468/EF av 28. juni 1999 om fastsettelse av nærmere regler for utøvelsen av den gjennomføringsmyndighet som er tillagt Kommisjonen<sup>(1)</sup>.
- 20) Visse bestemmelser i dette direktiv kan endres ved framgangsmåten fastsatt i nevnte beslutning, for å ta hensyn til utviklingen av fellesskapsdokumenter og internasjonale dokumenter og erfaring som er vunnet ved gjennomføringen av dette direktiv, såfremt slike endringer ikke utvider direktivets virkeområde. Rapporter som medlemsstatene utarbeider om gjennomføringen av dette direktiv, er et nyttig redskap for å gjøre det mulig for Kommisjonen å vurdere den erfaring som er vunnet ved gjennomføringen.
- 21) Bestemmelsene i direktiv 93/75/EØF skjerpes, utvides og endres betydelig ved dette direktiv. Direktiv 93/75/EØF bør derfor oppheves.
- 22) Ettersom målene for de foreslåtte tiltakene, nemlig å styrke sikkerheten og effektiviteten i sjøtrafikken, ikke kan nås i tilstrekkelig grad av medlemsstatene og derfor på grunn av tiltakenes omfang eller virkning bedre kan nås på fellesskapsplan, kan Fellesskapet treffe tiltak i samsvar med nærhetsprinsippet som fastsatt i traktatens artikkel 5. I samsvar med forholdsmessighetsprinsippet fastsatt i nevnte artikkel går dette direktiv ikke lenger enn det som er nødvendig for å nå disse målene —

VEDTATT DETTE DIREKTIV:

### Artikkel 1

#### Formål

Formålet med dette direktiv er å opprette et overvåkings- og informasjonssystem for sjøtrafikk i Fellesskapet med sikte på å øke sikkerheten og effektiviteten i sjøtrafikken, forbedre myndighetenes reaksjon på hendelser, ulykker eller potensielt farlige situasjoner til sjøs, herunder lete- og redningsoperasjoner, og bidra til å sikre bedre forebygging og oppdagelse av forurensning fra skip.

Medlemsstatene skal overvåke og treffe alle nødvendige og egnede tiltak for å sikre at skipsførere, operatører eller agenter, samt avskipere eller eiere av farlig eller forurensende last som transporteres om bord på disse skipene, overholder kravene fastsatt i dette direktiv.

### Artikkel 3

#### Virkeområde

1. Dette direktiv får anvendelse på skip på 300 bruttotonn og mer, med mindre annet er fastsatt.
2. Dette direktiv får ikke anvendelse på:
  - a) krigsskip, militære hjelpefartøyer og andre skip som eies eller drives av en medlemsstat og brukes i ikke-kommersiell offentlig tjeneste,
  - b) fiskefartøyer, tradisjonelle skip og fritidsbåter med lengde på mindre enn 45 meter,
  - c) bunkers på mindre enn 5 000 tonn, skipsforsyninger og utstyr til bruk om bord i skip.

### Artikkel 3

#### Definisjoner

I dette direktiv menes med:

- a) «relevante internasjonale dokumenter»:
  - «MARPOL», Den internasjonale konvensjon av 1973 om hindring av forurensning fra skip, og dens protokoll av 1978,

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

- «SOLAS», Den internasjonale konvensjon om sikkerhet for menneskeliv til sjøs, med protokoller og endringer,
  - Den internasjonale konvensjon av 1969 om måling av fartøyer,
  - Den internasjonale konvensjon av 1969 om inngrep på åpent hav i tilfelle uhell som forårsaker oljeforurensning, og dens protokoll av 1973 om inngrep på åpent hav i tilfelle forurensning forårsaket av andre stoffer enn olje,
  - «SAR-konvensjonen», Den internasjonale konvensjon av 1979 om ettersøking og redning til sjøs,
  - «ISM-normen», Den internasjonale norm for sikkerhetsstyring,
  - «IMDG-kodeksen», Den internasjonale kodeks for transport av farlig last til sjøs,
  - «IBC-regelverket», IMOs internasjonale regelverk for bygging og utrustning av skip som transporterer farlige kjemikalier i bulk,
  - «IGC-regelverket», IMOs internasjonale regelverk for bygging og utrustning av skip som transporterer flytende gass i bulk,
  - «BC-regelverket», IMOs regelverk for sikker transport av fast bulklast,
  - «INF-regelverket», IMOs regelverk for sikker transport av bestrålt kjernebrensel, plutonium og høyradioaktivt avfall i flasker om bord på skip,
  - «IMO-resolusjon A.851 (20)», Den internasjonale sjøfartsorganisasjons resolusjon A.851 (20) med tittelen «Alminnelige prinsipper for meldingssystemer og -bestemmelser for fartøyer, herunder retningslinjer for melding av hendelser som omfatter farlig last, skadelige stoffer og/eller sjøforurensende stoffer»,
- b) «operatør», fartøyets eier eller forretningsfører,
- c) «agent», enhver person med fullmakt eller tillatelse til å gi informasjon på vegne av skipets operatør,
- d) «avskiper», enhver person som har inngått avtale om godsbefraktning med en transportør, eller i hvis navn eller for hvis regning en slik avtale er inngått,
- e) «rederi», et skipsrederi i henhold til regel 1 nr. 2 i kapittel IX i SOLAS-konvensjonen,
- f) «skip», ethvert sjøgående fartøy,
- g) «farlig last»,
- last klassifisert i IMDG-kodeksen,
  - farlige flytende stoffer oppført i kapittel 17 i IBC-regelverket,
  - flytende gass oppført i kapittel 19 i IGC-regelverket,
  - faste stoffer nevnt i tillegg B til BC-regelverket.
- Som farlig last regnes også last som ved transport omfattes av særlige forholdsregler i henhold til nr. 1.1.3 i IBC-regelverket eller nr. 1.1.6 i IGC-regelverket,
- h) «forurensende last»:
- oljer som definert i vedlegg I til MARPOL-konvensjonen,
  - skadelige flytende stoffer som definert i vedlegg II til MARPOL-konvensjonen,
  - skadelige stoffer som definert i vedlegg III til MARPOL-konvensjonen,
- i) «transportenhet», et kjøretøy beregnet på godstransport på vei, en jernbanegodsvogn, en transportcontainer, et veigående tankkjøretøy, en jernbanevogn eller en flyttbar tank,
- j) «adresse», navnet og kommunikasjonsforbindelsene som ved behov kan brukes til å opprette kontakt med operatøren, agenten, havnemyndigheten, vedkommende myndighet eller eventuell annen representant eller organ som er i besittelse av detaljerte opplysninger om skipets last,
- k) «vedkommende myndigheter», de myndigheter og organisasjoner som er utpekt av medlemsstatene til å motta og videreformidle opplysninger som meldes i henhold til dette direktiv,
- l) «havnemyndighet», vedkommende myndighet eller organ som i hver havn er utpekt av medlemsstatene til å motta og videreformidle opplysninger som meldes i henhold til dette direktiv,

- m) «nødhavn», en havn, en del av en havn eller en annen beskyttende fortøynings- eller ankringsplass eller et annet beskyttet område som en medlemsstat har utpekt til å motta skip i nød,
- n) «kyststasjon», en sjøtrafikksentral, et landbasert anlegg som er ansvarlig for et obligatorisk meldingssystem godkjent av IMO, eller et organ som er ansvarlig for å samordne lete- og redningsoperasjoner eller operasjoner for å bekjempe forurensning til sjøs, og som medlemsstatene har utpekt i henhold til dette direktiv,
- o) «sjøtrafikksentral (VTS)», et tjenesteorgan beregnet på å forbedre sikkerheten og effektiviteten i sjøtrafikken og å beskytte miljøet, som er i stand til å gripe inn i trafikken og reagere på situasjoner som berører trafikken og som oppstår i VTS-området,
- p) «system for seilingsruter», ethvert system med én eller flere seilingsruter eller tiltak for trafikkorganisering med sikte på å redusere risikoen for ulykker; det omfatter trafikkseparasjonssystemer, toveis-seilingsruter, anbefalte ruter, områder som skal unngås, kysttrafikksoner, rundkjøringer, aktsomhetsområder og dypvannsruter,
- q) «tradisjonelle skip», alle typer historiske skip og kopier av disse, herunder skip som er konstruert for å fremme tradisjonelle ferdigheter og sjømannskap, som også tjener som levende kulturminner og drives i samsvar med tradisjonelle prinsipper for sjømannskap og teknikk,
- r) «ulykke», en ulykke i henhold til IMOs standard for undersøkelse av ulykker og hendelser til sjøs.

## AVDELING I

### MELDING FRA SKIP OG OVERVÅKING AV SKIP

#### Artikkel 4

##### Melding for anløp i medlemsstatenes havner

1. Operatøren, agenten eller føreren av et skip med kurs for en medlemsstats havn skal melde de opplysninger som er oppført i vedlegg I nr. 1 til havnemyndigheten:
  - a) minst 24 timer på forhånd, eller
  - b) senest på det tidspunkt da skipet forlater forrige havn, dersom reisetiden er mindre enn 24 timer, eller

- c) dersom anløpshavnen ikke er kjent eller den endres under reisen, så snart denne opplysning foreligger.

2. Skip som kommer fra en havn utenfor Fellesskapet og har kurs for en medlemsstats havn og transporterer farlig eller forurensende last, skal overholde meldingsplikten fastsatt i artikkel 13.

#### Artikkel 5

##### Overvåking av skip som går inn i området med obligatoriske meldingssystemer for skip

1. Den berørte medlemsstat skal overvåke og treffe alle nødvendige og egnede tiltak for å sikre at alle skip som går inn i området med et obligatorisk meldingssystem for skip som er vedtatt av IMO i samsvar med regel 11 i kapittel V i SOLAS-konvensjonen og drives av en eller flere stater, hvorav minst én er en medlemsstat, i samsvar med relevante retningslinjer og kriterier utarbeidet av IMO, overholder reglene for systemet ved å melde de foreskrevne opplysninger, med forbehold for ytterligere opplysninger som kreves av en medlemsstat i henhold til IMO-resolusjon A.851 (20).
2. Når en medlemsstat framlegger et nytt obligatorisk meldingssystem for skip eller et forslag om å endre et eksisterende meldingssystem for vedtakelse i IMO, skal den innbefatte i sitt forslag minst de opplysninger som er nevnt i vedlegg I nr. 4.

#### Artikkel 6

##### Bruk av automatiske identifikasjonssystemer

1. Alle skip som anløper en medlemsstats havn, må i samsvar med tidsplanen fastsatt i vedlegg II nr. 1 være utstyrt med et automatisk identifikasjonssystem (AIS) som oppfyller de kvalitetsstandarder som IMO har utarbeidet.
2. Skip som er utstyrt med AIS, skal ha systemet i drift til enhver tid, unntatt dersom internasjonale avtaler, regler eller standarder fastsetter beskyttelse av navigasjonsopplysninger.

#### Artikkel 7

##### Bruk av systemer for seilingsruter

1. Medlemsstatene skal overvåke og treffe alle nødvendige og egnede tiltak for å sikre at alle skip som går inn i området med et obligatorisk system for seilingsruter som er vedtatt av IMO i samsvar med regel 10 i kapittel V i SOLAS-

konvensjonen og drives av en eller flere stater hvorav minst én er en medlemsstat, bruker systemet i samsvar med de relevante retningslinjer og kriterier som er utarbeidet av IMO.

2. Når medlemsstatene på eget ansvar anvender et system for seilingsruter som ikke er vedtatt av IMO, skal de i størst mulig utstrekning ta hensyn til de retningslinjer og kriterier som er utarbeidet av IMO, og spre alle opplysninger som er nødvendige for sikker og effektiv bruk av systemet for seilingsruter.

#### *Artikkel 8*

#### **Overvåking av at skipene overholder sjøtrafikksentralenes regler**

Medlemsstatene skal overvåke og treffe alle nødvendige og egnede tiltak for å sikre at:

- a) skip som går inn i et område som dekkes av en sjøtrafikksentral (VTS) som drives av én eller flere stater hvorav minst én er en medlemsstat, som ligger i deres sjøterritorium og som er basert på retningslinjene utarbeidet av IMO, benytter denne VTS og overholder dens regler,
- b) skip som fører en medlemsstats flagg eller skip som har kurs for en medlemsstats havn og går inn i et område som omfattes av en slik VTS som ligger utenfor en medlemsstats sjøterritorium og er basert på retningslinjer utarbeidet av IMO, overholder reglene for denne VTS,
- c) skip som fører en tredjestats flagg og ikke har kurs for en havn i en medlemsstat og som går inn i et VTS-område utenfor en medlemsstats sjøterritorium, følger reglene for denne VTS i størst mulig grad. Medlemsstatene bør underrette den berørte flaggstat om alle åpenbare alvorlige brudd på disse reglene i et slikt VTS-område.

#### *Artikkel 9*

#### **Infrastruktur for meldingssystemene for fartøyer, systemene for seilingsruter og sjøtrafikksentralene**

1. Medlemsstatene skal treffe alle nødvendige og egnede tiltak for gradvis å skaffe seg, innenfor tidsrom som er forenlige med tidsplanen oppført i vedlegg II nr. 1, egnet utstyr og landbaserte anlegg til å motta og bruke AIS-opplysningene, idet det tas hensyn til den nødvendige rekkevidde for oversending av meldingene.

2. Prosessen med å bygge opp det utstyr og de landbaserte anlegg som er nødvendige for gjennomføringen av dette direktiv,

skal være fullført innen utgangen av 2007. Medlemsstatene skal påse at egnet utstyr til å formidle opplysningene til og utveksle dem mellom medlemsstatenes nasjonale systemer, er driftsklart senest ett år etter dette.

3. Medlemsstatene skal påse at kyststasjonene som har ansvar for å overvåke overholdelsen av reglene for sjøtrafikksentralene og systemene for seilingsruter, råder over tilstrekkelig og behørig kvalifisert personale, samt egnede midler til kommunikasjon og skipsovervåking, og at de drives i samsvar med de relevante IMO-retningslinjer.

#### *Artikkel 10*

#### **Ferdskriver**

1. Medlemsstatene skal overvåke og treffe alle nødvendige og hensiktsmessige tiltak for å sikre at skip som anløper en havn i en medlemsstat, er utstyrt med en ferdskriver (VDR) i samsvar med reglene fastsatt i vedlegg II nr. II. Eventuelle unntak for roroferger eller hurtiggående passasjerfartøyer i henhold til artikkel 4 nr. 1 bokstav d) i rådskonklusjonen 1999/35/EF av 29. april 1999 om en ordning med obligatoriske besiktelser med henblikk på sikker drift av roroferger og hurtiggående passasjerfartøyer i rutetrafikk<sup>(1)</sup>, skal opphøre 5. august 2002.

2. Data som er innsamlet fra en ferdskriver, skal stilles til rådighet for den berørte medlemsstat i tilfelle av undersøkelse av en sjøulykke som har skjedd i farvann under en medlemsstats jurisdiksjon. Medlemsstatene skal påse at slike data brukes i undersøkelsen og blir korrekt analysert. Medlemsstatene skal påse at resultatene fra undersøkelsen offentliggjøres så snart som mulig etter at den er avsluttet.

#### *Artikkel 11*

#### **Undersøkelse av ulykker**

Uten at artikkel 12 i direktiv 1999/35/EF berøres, skal medlemsstatene overholde bestemmelsene i IMOs regelverk for undersøkelse av ulykker og hendelser til sjøs når de foretar en undersøkelse av en ulykke eller hendelse til sjøs der et skip som omhandlet i dette direktiv er innblandet. Medlemsstatene skal samarbeide om undersøkelser av ulykker og hendelser til sjøs der skip som fører deres flagg, er innblandet.

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

## AVDELING II

**MELDING OM FARLIG ELLER FORURENSENDE  
LAST OM BORD PÅ SKIP (HAZMAT)***Artikkel 12***Avskiperens forpliktelser**

Farlig eller forurensende last kan ikke leveres til transport eller lastes om bord i skip, uansett størrelse, i en havn i en medlemsstat uten at en erklæring med opplysningene nevnt i vedlegg I nr. 2 er levert til skipsføreren eller operatøren.

Det skal være avskiperens plikt å levere en slik erklæring til skipsføreren eller operatøren og å påse at lasten som leveres til transport, faktisk er den som er oppgitt i samsvar med første ledd.

*Artikkel 13***Melding om farlig eller forurensende last som  
transporteres om bord**

1. Operatøren, agenten eller føreren av et skip, uansett størrelse, som transporterer farlig eller forurensende last og forlater en havn i en medlemsstat, skal senest på avreisetidspunktet melde opplysningene nevnt i vedlegg I nr. 3 til vedkommende myndighet utpekt av nevnte medlemsstat.

2. Operatøren, agenten eller føreren av et skip, uansett størrelse, som transporterer farlig eller forurensende last og som kommer fra en havn utenfor Fellesskapet og har kurs for en havn i en medlemsstat eller en ankringsplass i en medlemsstats sjøterritorium, skal melde opplysningene nevnt i vedlegg I nr. 3 til vedkommende myndighet i medlemsstaten der første bestemmelsehavn eller ankringsplass ligger, senest ved avreise fra lastehavnen, eller, dersom disse opplysningene ikke foreligger på avreisetidspunktet, så snart bestemmelsehavnen eller ankringsplassens beliggenhet er kjent.

3. Medlemsstatene kan fastsette en framgangsmåte som tillater operatøren, agenten eller føreren av et skip som nevnt i nr. 1 og 2 å melde opplysningene nevnt i vedlegg I nr. 3 til havnemyndigheten i avreise- eller eventuelt bestemmelsehavnen i Fellesskapet.

Framgangsmåten som fastsettes, må sikre at vedkommende myndighet har tilgang til opplysningene angitt i vedlegg I nr. 3 til enhver tid etter behov. For dette formål skal den berørte havnemyndighet oppbevare opplysningene nevnt i vedlegg I nr. 3 tilstrekkelig lenge til at de kan brukes i tilfelle

en hendelse eller ulykke til sjøs. Havnemyndigheten skal treffe alle nødvendige tiltak for å gi disse opplysningene til vedkommende myndighet uten opphold, etter anmodning, døgnet rundt, i elektronisk form.

4. Operatøren, agenten eller føreren av skipet må oversende lastopplysningene nevnt i vedlegg I nr. 3 til havnemyndigheten eller vedkommende myndighet.

Opplysningene må overføres elektronisk når dette er mulig. Ved utveksling av elektroniske meldinger må den syntaks og de framgangsmåter som er fastsatt i vedlegg III, brukes.

*Artikkel 14***Databasert utveksling av opplysninger mellom  
medlemsstatene**

Medlemsstatene skal samarbeide for å sikre at nasjonale systemer som brukes for å behandle opplysningene nevnt i vedlegg I, kan sammenkobles og har samvirkingsevne.

Kommunikasjonssystemer som opprettes i henhold til første ledd, må ha følgende egenskaper:

- utvekslingen av opplysninger må skje elektronisk og gjøre det mulig å motta og behandle meldinger som sendes inn i samsvar med artikkel 13,
- systemet må gjøre det mulig å oversende opplysninger døgnet rundt,
- hver medlemsstat må etter anmodning uten opphold kunne oversende opplysninger om skipet og den farlige eller forurensende lasten om bord til vedkommende myndighet i en annen medlemsstat.

*Artikkel 15***Unntak**

1. Medlemsstatene kan unnta rutetrafikk mellom havner på sitt territorium fra kravet fastsatt i artikkel 13 når følgende vilkår er oppfylt:

- rederiet som driver rutetrafikken nevnt ovenfor, skal opprette og ajourføre en liste over de berørte skipene og sende den til den berørte vedkommende myndighet,
- for hver reise som foretas, skal opplysningene nevnt i vedlegg I nr. 3 gjøres tilgjengelige for vedkommende myndighet etter anmodning. Rederiet må opprette et internt system for å sikre at disse opplysningene uten opphold kan oversendes elektronisk til vedkommende myndighet døgnet rundt, i samsvar med artikkel 13 nr. 4.

2. Når det drives internasjonal rutetrafikk mellom to eller flere stater, hvorav minst én er en medlemsstat, kan hver av de berørte medlemsstater anmode de øvrige medlemsstater om at det blir gitt unntak for denne trafikken. Alle berørte medlemsstater, herunder de berørte kyststater, skal samarbeide om å gi unntak for den aktuelle trafikken etter vilkårene fastsatt i nr. 1.

3. Medlemsstatene skal jevnlig kontrollere at vilkårene fastsatt i nr. 1 og 2 er oppfylt. Dersom minst ett av disse vilkårene ikke lenger er oppfylt, skal medlemsstatene umiddelbart tilbakekalle unntaket for det berørte rederiet.

4. Medlemsstatene skal oversende Kommisjonen en liste over de rederier og skip som har fått unntak i henhold til denne artikkel, samt enhver ajourføring av denne listen.

### AVDELING III

#### OVERVÅKING AV FARLIGE SKIP OG INNGREP VED HENDELSER OG ULYKKER TIL SJØS

##### *Artikkel 16*

##### **Oversending av opplysninger om visse skip**

1. Skip som oppfyller kriteriene nedenfor, skal betraktes som skip som utgjør en potensiell fare for skipsfarten eller en trussel mot sjøsikkerheten, sikkerheten for mennesker eller for miljøet:

a) skip som under reisen:

— har vært innblandet i hendelser eller ulykker til sjøs som nevnt i artikkel 17, eller

— har unnlatt å overholde meldingskravene fastsatt i dette direktiv, eller

— har unnlatt å overholde gjeldende regler i systemer for seilingsruter og sjøtrafikksentraler som en medlemsstat har ansvaret for,

b) skip som bevislig har eller som antas å ha foretatt tilsiktede utslipp av olje eller begått andre overtredelser av MARPOL-konvensjonen i farvann under en medlemsstats jurisdiksjon,

c) skip som er nektet adgang til havner i medlemsstatene eller som har vært gjenstand for rapport eller melding fra en medlemsstat i samsvar med vedlegg I nr. 1 i rådsdirektiv

95/21/EF av 19. juni 1995 om havnestatskontroll av skip<sup>(1)</sup>.

2. Kyststasjoner som har relevante opplysninger om skip nevnt i nr. 1, skal oversende disse til de berørte kyststasjoner i de øvrige medlemsstater som ligger langs skipets planlagte rute.

3. Medlemsstatene skal påse at opplysningene som oversendes til dem i henhold til nr. 2, videreformidles til de relevante havnemyndigheter og/eller en annen myndighet som medlemsstaten har utpekt. I den utstrekning den tilgjengelige personalkapasitet tillater det, skal medlemsstatene utføre enhver relevant inspeksjon eller kontroll i sine havner, enten på eget initiativ eller etter anmodning fra en annen medlemsstat, uten at noen forpliktelser i henhold til havnestatskontrollen berøres. De skal underrette alle berørte medlemsstater om resultatene av de tiltak de treffer.

##### *Artikkel 17*

#### **Melding av hendelser og ulykker til sjøs**

1. Med forbehold for folkeretten og med sikte på å hindre eller redusere enhver betydelig trussel mot sjøsikkerheten, sikkerheten for mennesker eller for miljøet, skal medlemsstatene overvåke og treffe alle egnede tiltak for å sikre at føreren av et skip som seiler innenfor deres lete- og redningsområde/ eksklusiv økonomiske sone eller tilsvarende, umiddelbart melder til den kyststasjon som er ansvarlig for nevnte geografiske område eller sone:

a) enhver hendelse eller ulykke som berører skipets sikkerhet, f.eks. kollisjon, grunnstøting, havari, driftsfeil eller -svikt, vanninntrenging eller forskyvning av lasten, enhver feil ved skroget eller konstruksjonsmessig svikt,

b) enhver hendelse eller ulykke som setter sjøsikkerheten i fare, f.eks. svikt som vil kunne berøre skipets manøvreringsdyktighet eller sjødyktighet, eller mangler som berører framdriftssystemet eller styremaskinen, anlegget for produksjon av elektrisk kraft, navigasjonsutstyret eller kommunikasjonsutstyret,

c) enhver situasjon som vil kunne føre til forurensning av en medlemsstats farvann eller kyst, f.eks. utslipp eller risiko for utslipp av forurensende produkter i sjøen,

d) ethvert flak med forurensende materiale og enhver container eller alt stykk gods som er observert drivende i sjøen.

<sup>(1)</sup> EFT L 157 av 7.7.1995, s. 1. Direktivet sist endret ved europaparlaments- og rådsdirektiv 2001/106/EF (EFT L 19 av 22.1.2002, s. 17).



2. Meldingen som sendes i henhold til nr. 1, skal minst inneholde skipets identitet, dets posisjon, avreisehavn, bestemmelsehavn, adressen der det kan innhentes opplysninger om den farlige eller forurensende lasten som transporteres om bord, antall ombordværende, de nærmere omstendigheter ved hendelsen og alle relevante opplysninger nevnt i IMO-resolusjon A.851 (20).

#### *Artikkel 18*

##### **Tiltak i tilfelle uvanlig dårlige værforhold**

1. Dersom vedkommende myndigheter som er utpekt av medlemsstatene, i tilfelle uvanlig dårlige vær- eller sjøforhold mener at det foreligger en alvorlig risiko for forurensning av deres havområder eller kystsoner eller av andre staters havområder eller kystsoner, eller at sikkerheten for menneskeliv er i fare:

- a) bør de, dersom det er mulig, gi føreren av et skip som befinner seg i det berørte havneområde og ønsker å gå inn i eller ut av havnen, alle opplysninger om sjøgang og værforhold og eventuelt, dersom det er mulig, om den fare disse forhold kan utgjøre for hans/hennes skip, lasten, besetningen og passasjerene,
- b) kan de, uten at plikten til å yte assistanse til skip i nød berøres og i samsvar med artikkel 20, treffe alle andre egnede tiltak, som kan omfatte en anbefaling om eller et forbud mot at et bestemt skip eller skip generelt går inn i eller ut av havnen i de berørte områder og soner før det er fastslått at det ikke lenger foreligger en risiko for menneskeliv og/eller miljøet,
- c) skal de treffe egnede tiltak for i størst mulig grad å begrense eller om nødvendig forby bunkring av skip i sitt sjøterritorium.

2. Skipsføreren skal underrette rederiet om de egnede tiltakene eller anbefalingene nevnt i nr. 1. Disse påvirker likevel ikke beslutningen som skipsføreren tar på grunnlag av sin faglige vurdering i samsvar med SOLAS-konvensjonen. Dersom beslutningen som skipsføreren tar, ikke er i samsvar med tiltakene nevnt i nr. 1, skal han/hun underrette vedkommende myndighet om grunnene til sin beslutning.

3. De egnede tiltakene eller anbefalingene nevnt i nr. 1 skal være basert på et sjø- eller værvarsel gitt av en kvalifisert værvarslingsstjeneste som er anerkjent av medlemsstaten.

#### *Artikkel 19*

##### **Tiltak i forbindelse med hendelser eller ulykker til sjøs**

1. Ved hendelser eller ulykker til sjøs som nevnt i artikkel 17 skal medlemsstatene treffe alle egnede tiltak som er i

samsvar med folkeretten når slike tiltak er nødvendige av hensyn til sjøsikkerheten og sikkerheten for menneskeliv eller vernet av hav- og kystmiljøet.

Vedlegg IV inneholder en ikke-uttømmende liste over tiltak som medlemsstatene kan treffe i henhold til denne artikkel.

2. Operatøren, skipsføreren og eieren av den farlige eller forurensende lasten som transporteres om bord, må samarbeide, i samsvar med nasjonal lovgivning og folkeretten, fullt ut med vedkommende nasjonale myndigheter, etter disses anmodning, med henblikk på i størst mulig grad å redusere konsekvensene av en hendelse eller ulykke til sjøs.

3. Føreren av et skip som omfattes av bestemmelsene i ISM-normen, skal, i samsvar med denne, underrette rederiet om enhver hendelse eller ulykke som nevnt i artikkel 17 nr. 1 som inntreffer til sjøs. Så snart rederiet er underrettet om en slik situasjon, skal det kontakte vedkommende kyststasjon og om nødvendig stille seg til rådighet for den.

#### *Artikkel 20*

##### **Nødhavner**

Etter samråd med de berørte parter og under hensyn til de relevante retningslinjer fra IMO skal medlemsstatene utarbeide planer med sikte på å motta skip i nød i farvann under deres jurisdiksjon. Disse planene skal inneholde de nødvendige ordninger og framgangsmåter, som skal ta hensyn til drifts- og miljømessige begrensninger, for å sikre at skip i nød umiddelbart kan gå til en nødhavn, med forbehold om tillatelse fra vedkommende myndighet. Dersom medlemsstaten anser at det er nødvendig og gjennomførbart, skal planene omfatte ordninger for å skaffe tilstrekkelige midler og anlegg for assistanse, redning og bekjempelse av forurensning.

Planene om å motta skip i nød skal gjøres tilgjengelige etter anmodning. Medlemsstatene skal underrette Kommissjonen innen 5. februar 2004 om de tiltak de treffer i henhold til første ledd.

#### *Artikkel 21*

##### **Underretning av de berørte parter**

1. Ved behov skal vedkommende kyststasjon i den berørte medlemsstat sende melding per radio innen de berørte områder om enhver hendelse eller ulykke som er meldt i henhold til artikkel 17 nr. 1, og opplysninger om ethvert skip som utgjør en trussel mot sjøsikkerheten, sikkerheten for mennesker eller miljøet.

2. Vedkommende myndigheter som har opplysninger meldt i samsvar med artikkel 13 og 17, skal treffe egnede tiltak for til enhver tid å videreformidle slike opplysninger av sikkerhetsgrunner etter anmodning fra vedkommende myndighet i en annen medlemsstat.

3. En medlemsstat der vedkommende myndigheter i henhold til dette direktiv eller på annen måte er blitt underrettet om forhold som medfører eller øker risikoen for at visse hav- og kystområder i en annen medlemsstat utsettes for en fare, skal treffe egnede tiltak for å underrette enhver berørt medlemsstat om dette så snart som mulig, og samrå seg med den angående de tiltak som vurderes. Medlemsstatene skal om nødvendig samarbeide med sikte på i fellesskap å fastsette ordninger for felles tiltak.

Hver medlemsstat skal treffe de nødvendige tiltak for fullt ut å utnytte de meldinger som skipene er pålagt å sende dem i henhold til artikkel 17.

#### AVDELING IV

#### UTFYLLENDE TILTAK

##### *Artikkel 22*

#### **Utpeking av vedkommende organer og offentliggjøring av en liste over disse**

1. Hver medlemsstat skal utpeke vedkommende myndigheter, havnemyndigheter og kyststasjoner som meldingene fastsatt i dette direktiv skal sendes til.

2. Hver medlemsstat skal påse at skipsfartsnæringen blir behørig underrettet, særlig gjennom nautiske publikasjoner, om de myndigheter og stasjoner som er utpekt i henhold til nr. 1, herunder eventuelt deres geografiske ansvarsområde, samt de framgangsmåter som er fastsatt for melding av opplysninger i henhold til dette direktiv, og skal jevnlig ajourføre disse opplysningene.

3. Medlemsstatene skal oversende til Kommisjonen en liste over de myndigheter og stasjoner de utpeker i henhold til nr. 1, samt enhver ajourføring av denne listen.

##### *Artikkel 23*

#### **Samarbeid mellom medlemsstatene og Kommisjonen**

Medlemsstatene og Kommisjonen skal samarbeide om å nå følgende mål:

a) sørge for best mulig bruk av opplysningene som meldes i henhold til dette direktiv, særlig ved å utvikle

egnede telematikkforbindelser mellom kyststasjoner og havnemyndigheter med sikte på utveksling av data om skipenes bevegelser, beregnede ankomsttid i havn og last,

- b) utvikle og styrke effektiviteten i telematikkforbindelsene mellom medlemsstatenes kyststasjoner med sikte på å få et klarere bilde av trafikken og forbedre overvåkingen av skip i transitt samt harmonisere og i størst mulig grad forenkle meldingene som kreves av skip som er underveis,
- c) utvide dekningsområdet for Fellesskapets system for overvåking av og informasjon om sjøtrafikken og/eller ajourføre det med sikte på å forbedre identifiseringen og overvåkingen av skip. For dette formål skal medlemsstatene og Kommisjonen samarbeide for eventuelt å fastsette obligatoriske meldingssystemer, obligatoriske trafikksentraltjenester og egnede systemer for seilingsruter, med sikte på å framlegge dem for IMO til godkjenning,
- d) eventuelt utarbeide samordnede planer for mottak av skip i nød.

##### *Artikkel 24*

#### **Fortrolig behandling av opplysninger**

Medlemsstatene skal i samsvar med sin nasjonale lovgivning treffe de nødvendige tiltak for å sikre fortrolig behandling av opplysninger som sendes dem i henhold til dette direktiv.

##### *Artikkel 25*

#### **Overvåking av gjennomføringen av dette direktiv, sanksjoner**

1. Medlemsstatene skal utføre jevnlig inspeksjoner og treffe alle andre tiltak som kreves for å kontrollere virkemåten til de landbaserte telematikkssystemene som opprettes for å oppfylle kravene i dette direktiv, og særlig deres evne til å tilfredsstille kravene til å motta og sende, uten opphold, døgnet rundt, opplysninger meldt i henhold til artikkel 13 og 15.

2. Medlemsstatene skal fastsette et system med sanksjoner for overtredelse av nasjonale bestemmelser vedtatt i henhold til dette direktiv, og skal treffe alle nødvendige tiltak for å sikre at sanksjonene anvendes. De fastsatte sanksjonene skal være virkningsfulle, stå i forhold til overtredelsen og virke avskrekkende.

3. Medlemsstatene skal uten opphold underrette flaggstaten og enhver annen berørt stat om tiltak som treffes overfor skip som ikke fører deres flagg i henhold til artikkel 16 og 19 og nr. 2 i denne artikkel.

4. Dersom en medlemsstat ved en hendelse eller ulykke til sjøs som nevnt i artikkel 19 konstaterer at rederiet ikke har vært i stand til å opprette og opprettholde en forbindelse med skipet eller med de berørte kyststasjonene, skal den underrette den stat som utstedte ISM-samsvarsattesteringen og det tilhørende sikkerhetsstyringssertifikatet, eller på hvis vegne disse ble utstedt, om dette.

Dersom svikten er så alvorlig at den viser en betydelig grad av manglende samsvar med hensyn til sikkerhetsstyringssyst emets virkemåte hos et rederi etablert i en medlemsstat, skal den medlemsstat som utstedte samsvarsattesteringen eller sikkerhetsstyringssertifikatet til skipet, umiddelbart treffe de nødvendige tiltak overfor det berørte rederi med sikte på å få tilbakekalt samsvarsattesteringen og det tilhørende sikkerhets styringssertifikatet.

#### *Artikkel 26*

#### **Vurdering**

1. Medlemsstatene skal innen 5. februar 2007 avlegge rapport til Kommisjonen om framdriften i gjennomføringen av dette direktiv, særlig når det gjelder bestemmelsene i artikkel 9, 10, 18, 20, 22, 23 og 25. Medlemsstatene skal innen 31. desember 2009 avlegge rapport til Kommisjonen om hele gjennomføringen av direktivet.

2. På grunnlag av rapportene nevnt i nr. 1 skal Kommisjonen innen seks måneder etter dette avlegge rapport til Europaparlamentet og Rådet om gjennomføringen av dette direktiv. I sine rapporter skal Kommisjonen vurdere hvorvidt og i hvilken utstrekning bestemmelsene i dette direktiv, slik de er gjennomført av medlemsstatene, bidrar til å styrke sikkerheten og effektiviteten i sjøtransporten og til å hindre forurensning fra skip.

3. Kommisjonen skal vurdere behovet for og gjennomførbarheten av tiltak på fellesskapsplan med sikte på å gjøre det lettere å få dekket eller erstattet kostnader og skader i forbindelse med mottak av skip i nød, herunder egnede krav om forsikring og annen økonomisk sikkerhet.

Kommisjonen skal innen 5. februar 2007 avlegge rapport til Europaparlamentet og Rådet om resultatene av denne undersøkelsen.

## **SLUTTBESTEMMELSER**

#### *Artikkel 27*

#### **Framgangsmåte ved endring**

1. Definisjonene i artikkel 3, henvisningene til fellesskaps- og IMO-dokumenter og vedleggene kan endres i samsvar med framgangsmåten fastsatt i artikkel 28 nr. 2 for å bringe dem i samsvar med fellesskapsrett eller folkerett som er vedtatt, endret eller trådt i kraft, såfremt slike endringer ikke utvider dette direktivs virkeområde.

2. Videre kan vedlegg I, III og IV endres i samsvar med framgangsmåten fastsatt i artikkel 28 nr. 2, i lys av den erfaring som vinnes med dette direktiv, såfremt slike endringer ikke utvider direktivets virkeområde.

#### *Artikkel 28*

#### **Komité**

1. Kommisjonen skal bistås av en komité.
2. Når det vises til dette nummer, får artikkel 5 og 7 i beslutning 1999/468/EF anvendelse, samtidig som det tas hensyn til bestemmelsene i beslutningens artikkel 8.

Tidsrommet fastsatt i artikkel 5 nr. 6 i beslutning 1999/468/EF skal være to måneder.

3. Komiteen fastsetter sin forretningsorden.

#### *Artikkel 29*

1. Medlemsstatene skal innen 5. februar 2004 sette i kraft de lover og forskrifter som er nødvendige for å etterkomme dette direktiv. De skal umiddelbart underrette Kommisjonen om dette.

Disse bestemmelsene skal, når de vedtas av medlemsstatene, inneholde en henvisning til dette direktiv, eller det skal vises til direktivet når de kunngjøres. Nærmere regler for henvisningen fastsettes av medlemsstatene.

2. Medlemsstatene skal oversende Kommisjonen teksten til de internrettslige bestemmelser som de vedtar på det området dette direktiv omhandler.

#### *Artikkel 30*

Rådsdirektiv 93/75/EF oppheves 5. februar 2004.

*Artikkel 31*

Utferdiget i Luxembourg, 27. juni 2002.

Dette direktiv trer i kraft den dag det kunngjøres i *De Europeiske Fellesskaps Tidende*.

*Artikkel 32*

Dette direktiv er rettet til medlemsstatene.

*For Europaparlamentet*

P. COX

*President**For Rådet*

M. ARIAS CAÑETE

*Formann*

## VEDLEGG I

## LISTE OVER OPPLYSNINGER SOM SKAL MELDES

1. **Opplysninger som skal meldes i henhold til artikkel 4 – Alminnelige opplysninger**

- a) Identifikasjon av skipet (navn, kjenningssignal, IMO-identifikasjonsnummer eller MMSI-nummer)
- b) Bestemmelseshavn
- c) Beregnet ankomsttid i bestemmelseshavnen eller ved losstasjonen, slik vedkommende myndighet krever, og beregnet avreisetid fra denne havnen
- d) Samlet antall personer om bord

2. **Opplysninger som skal meldes i henhold til artikkel 12 – Opplysninger om lasten**

- a) Den korrekte tekniske betegnelse på den farlige eller forurensende lasten, eventuelle FN-numre, IMO-fareklasse i samsvar med IMDG-kodeksen, IBC- og IGC-regelverket og eventuelt skipets klasse som kreves for lasten i henhold til INF-regelverket som definert i regel VII/14.2, mengden av slik last og, dersom den transporteres i andre transportenheter enn tanker, disses identifikasjonsnumre
- b) Adressen der detaljerte opplysninger om lasten kan fås

3. **Opplysninger som skal meldes i henhold til artikkel 13**

## A. Alminnelige opplysninger

- a) Identifikasjon av skipet (navn, kjenningssignal, IMO-identifikasjonsnummer eller MMSI-nummer)
- b) Bestemmelseshavn
- c) For et skip som forlater en havn i en medlemsstat: beregnet avreisetid fra avreisehavnen eller losstasjonen, slik vedkommende myndighet krever, og beregnet ankomsttid i bestemmelseshavnen
- d) For et skip som kommer fra en havn utenfor Fellesskapet og har kurs for en havn i en medlemsstat: beregnet ankomsttid i bestemmelseshavnen eller ved losstasjonen, slik vedkommende myndighet krever.
- e) Samlet antall personer om bord

## B. Opplysninger om lasten

- a) Den korrekte tekniske betegnelsen på den farlige eller forurensende lasten, eventuelle FN-numre, IMO-fareklasse i samsvar med IMDG-kodeksen, IBC- og IGC-regelverket og eventuelt skipets klasse i henhold til INF-regelverket, mengden av slik last og dens plassering om bord og, dersom den transporteres i andre transportenheter enn tanker, disses identifikasjonsnumre
- b) Bekreftelse av at det om bord på skipet foreligger en liste, et manifest eller en lasteplan som i detalj angir den farlige eller forurensende lasten som transporteres om bord og dens plassering i skipet
- c) Adressen der detaljerte opplysninger om lasten kan fås

4. **Opplysninger nevnt i artikkel 5**

- A. Identifikasjon av skipet (navn, kjenningssignal, IMO-identifikasjonsnummer eller MMSI-nummer)
- B. Dato og klokkeslett

- C eller D. Posisjon i breddegrad og lengdegrad eller rettvise peiling og avstand i sjømil fra et tydelig identifisert landemerke
  - E. Kurs
  - F. Hastighet
  - I. Bestemmelseshavn og beregnet ankomstid
  - P. Last og, dersom det finnes farlig last om bord, mengde og IMO-klasse
  - T. Adresse for formidling av opplysninger om lasten
  - W. Samlet antall personer om bord
  - X. Diverse opplysninger:
    - bunkersoljens egenskaper og mengde, for skip som fører mer enn 5 000 tonn bunkersolje
    - navigasjonsstatus
5. Skipsføreren må straks underrette vedkommende myndighet eller den berørte havnemyndighet om enhver endring i opplysninger som er meldt i henhold til dette vedlegg.
-

## VEDLEGG II

**KRAV TIL UTSTYR OM BORD****1. Automatiske identifikasjonssystemer (AIS)**

## 1. Skip bygd 1. juli 2002 eller senere

Passasjerskip, uansett størrelse, og alle skip på 300 bruttotonn og mer som er bygd 1. juli 2002 eller senere og som anløper en havn i en medlemsstat i Fellesskapet, omfattes av kravet om å føre AIS fastsatt i artikkel 6.

## 2. Skip bygd før 1. juli 2002

Passasjerskip, uansett størrelse, og alle skip på 300 bruttotonn og mer som er bygd før 1. juli 2002 og som anløper en havn i en medlemsstat i Fellesskapet, omfattes av kravet om å føre AIS fastsatt i artikkel 6 i henhold til følgende tidsplan:

- a) passasjerskip: senest 1. juli 2003,
- b) tankskip: senest ved første besiktelse av sikkerhetsutstyr etter 1. juli 2003,
- c) andre skip enn passasjerskip og tankskip, på 50 000 bruttotonn og mer: senest 1. juli 2004,
- d) andre skip enn passasjerskip og tankskip, på 10 000 bruttotonn og mer, men mindre enn 50 000 bruttotonn: senest 1. juli 2005 eller, for skip som går i utenriksfart, en tidligere dato som vedtas innenfor rammen av IMO,
- e) andre skip enn passasjerskip og tankskip, på 3 000 bruttotonn og mer, men mindre enn 10 000 bruttotonn: senest 1. juli 2006 eller, for skip som går i utenriksfart, en tidligere dato som vedtas innenfor rammen av IMO,
- f) andre skip enn passasjerskip og tankskip, på 300 bruttotonn og mer, men mindre enn 3 000 bruttotonn: senest 1. juli 2007 eller, for skip som går i utenriksfart, en tidligere dato som vedtas innenfor rammen av IMO.

Medlemsstatene kan unnta passasjerskip på mindre enn 300 bruttotonn som går i innenriksfart, fra anvendelsen av kravene om AIS fastsatt i dette vedlegg.

**II. Ferdskriver (VDR)**

## 1. Skip i følgende kategorier skal, når de anløper en havn i en medlemsstat i Fellesskapet, være utstyrt med ferdskriver som tilfredsstillende kvalitetsstandardene i IMO-resolusjon A.861(20) og prøvingsstandardene fastsatt i standard nr. 61996 fra Den internasjonale elektrotekniske standardiseringsorganisasjon (IEC):

- a) passasjerskip bygd 1. juli 2002 eller senere: senest 5. august 2002,
- b) roro-passasjerskip bygd før 1. juli 2002: senest ved første besiktelse 1. juli 2002 eller senere,
- c) andre passasjerskip enn roro-passasjerskip, bygd før 1. juli 2002: senest 1. januar 2004,
- d) andre skip enn passasjerskip, på 3 000 bruttotonn og mer, bygd 1. juli 2002 eller senere: senest 5. august 2002.

2. Skip i følgende kategorier bygd før 1. juli 2002 skal, når de anløper en havn i en medlemsstat i Fellesskapet, være utstyrt med ferdskrifer som tilfredsstiller de relevante IMO-standardene:
  - a) lasteskip på 20 000 bruttotonn og mer: senest på den dato som IMO fastsetter eller, i mangel på IMO-vedtak, senest 1. januar 2007,
  - b) lasteskip på 3 000 bruttotonn og mer, men mindre enn 20 000 bruttotonn: senest på den dato som IMO fastsetter eller, i mangel på IMO-vedtak, senest 1. januar 2008.
3. Medlemsstatene kan unnta passasjerskip som bare går i innenriksfart i andre havområder enn dem som omfattes av klasse A i henhold til artikkel 4 i rådsdirektiv 98/18/EF av 17. mars 1998 om sikkerhetsstandarder for passasjerskip<sup>(1)</sup> fra kravene til ferdskrifer fastsatt i dette direktiv.

---

---

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



*VEDLEGG III***ELEKTRONISKE MELDINGER**

1. Medlemsstatene skal utvikle og vedlikeholde den nødvendige infrastruktur for å muliggjøre oversending, mottak og konvertering av data mellom systemer som bruker XML- eller EDIFACT-syntaks, basert på Internett eller X.400-kommunikasjonsutstyr.
2. Kommisjonen skal, i samråd med medlemsstatene, utvikle og vedlikeholde et «dokument for grensesnittkontroll» som beskriver anleggene i systemet med hensyn til meldingsscenariet, meldingsfunksjonene og forholdet mellom meldingene. Tidspunktet for og ytelsen i oversendingen av meldingene, samt protokollene og parameterne for datautveksling, skal beskrives i detalj. Dokumentet for grensesnittkontroll skal videre angi datainnholdet i de foreskrevne meldingsfunksjoner og beskrive disse meldingene.
3. Disse framgangsmåtene og infrastrukturene bør, der det er praktisk mulig, omfatte plikten til rapportering og informasjonsutveksling som følger av andre direktiver, som f.eks. europaparlaments- og rådsdirektiv 2000/59/EF av 27. november 2000 om mottaksanlegg i havner for avfall og lasterester fra skip<sup>(1)</sup>.

---

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

*VEDLEGG IV***Tiltak som medlemsstatene kan treffe i tilfelle trussel mot sjøsikkerhet og miljøvern**

(i henhold til artikkel 19 nr. 1)

Når et skip er berørt av en hendelse eller omstendigheter av den type som er beskrevet i artikkel 17 og vedkommende myndighet i den berørte medlemsstat anser at det er nødvendig, innenfor rammen av folkeretten, å forhindre, redusere eller fjerne en alvorlig og overhengende trussel mot statens kyst eller tilknyttede interesser, sikkerheten for andre skip og deres besetning og passasjerer eller personer på land eller for å beskytte havmiljøet, kan den blant annet:

- a) begrense skipets bevegelser eller pålegge det å følge en bestemt kurs. Dette kravet berører ikke skipsførerens ansvar for sikker håndtering av skipet,
  - b) gi offisielt varsel til skipsføreren om å sørge for å fjerne trusselen mot miljøet eller sjøsikkerheten,
  - c) sende en evalueringsgruppe om bord på skipet for å vurdere faregraden, hjelpe skipsføreren med å avbøte situasjonen og holde vedkommende kyststasjon underrettet om dette,
  - d) pålegge skipsføreren å søke nødhavn i tilfelle av overhengende fare, eller pålegge skipet losing eller sleping.
-