

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS DIREKTIV 2009/17/EG

av den 23 april 2009

om ändring av direktiv 2002/59/EG om inrättande av ett övervaknings- och informationssystem för sjötrafik i gemenskapen

(Text av betydelse för EES)

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT DETTA DIREKTIV

för att säkerställa kopplingen mellan trafikstyrning för sjöfarten och trafikstyrning för andra trafiksätt, särskilt flodinformationstjänster.

med beaktande av fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen, särskilt artikel 80.2,

(3) Enligt detta direktiv bör medlemsstater som är kuststater kunna utbyta den information som de får i samband med övervakningen av sjötrafiken i sina behörighetsområden. Gemenskapens system för informationsutbyte, SafeSea-Net, som har utvecklats av kommissionen med medlemsstaternas samtycke, omfattar dels ett nät för datautbyte, dels en standardisering av de viktigaste uppgifterna om fartygen och deras last (förhandsanmälan och rapportering). Genom systemet kan man på detta sätt ta fram exakta och aktuella uppgifter från källan om fartyg i europeiska vatten, deras förflyttning, farlig eller förorenande last samt händelser till havs och skicka dem till samtliga myndigheter.

med beaktande av kommissionens förslag,

med beaktande av Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs yttrande ⁽¹⁾,

med beaktande av Regionkommitténs yttrande ⁽²⁾,

i enlighet med förfarandet i artikel 251 i fördraget ⁽³⁾, mot bakgrund av det gemensamma utkast som godkändes av förlikningskommittén den 3 februari 2009, och

(4) För att garantera att den insamlade informationen ska kunna användas på bästa sätt är det därför väsentligt att den infrastruktur som krävs för att samla in och utväxla uppgifter enligt detta direktiv och som medlemsstaternas myndigheter har byggt upp integreras i SafeSea-Net.

av följande skäl:

(1) Genom antagandet av Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/59/EG ⁽⁴⁾, förstärkte Europeiska unionen sin kapacitet för att förebygga situationer som kan innebära hot mot säkerheten för människoliv till sjöss och mot skyddet av havsmiljön.

(5) Av de uppgifter som anmäls och utbyts i enlighet med direktiv 2002/59/EG är de som beskriver farligt eller förorenande gods som transporteras till sjöss särskilt viktiga. Med hänsyn till detta och med tanke på de olyckor till havs som nyligen har inträffat, bör kustmyndigheterna lättare få tillgång till uppgifter om vilken sorts kolväten som transporteras till sjöss, vilket är av avgörande betydelse för att kunna välja den lämpligaste tekniken för att bekämpa skador, och de bör i akuta lägen kunna ta direkt kontakt med de operatörer som har de bästa kunskaperna om de transporterade produkterna.

(2) Eftersom detta direktiv gäller ändring av direktiv 2002/59/EG, kommer de flesta skyldigheterna i detta inte att vara tillämpliga i medlemsstater som saknar havsstränder och havshamnar. De enda skyldigheter som kommer att gälla för Österrike, Tjeckien, Ungern, Luxemburg eller Slovakien är följaktligen de skyldigheter som gäller fartyg som för dessa medlemsstaters flagg, utan att det påverkar medlemsstaternas skyldighet att samarbeta

(6) De automatiska identifieringssystem (AIS – Automatic Identification System) som avses i internationella konventionen av den 1 november 1974 om säkerheten för människoliv till sjöss gör det möjligt att förbättra möjligheterna att övervaka dessa fartyg, men gör dem framför allt också säkrare i närsituationer. AIS ingår följaktligen i bestämmelserna i direktiv 2002/59/EG. Med beaktande av de många sammanstötningar med fiskefartyg som uppenbarligen inte har uppmärksammat av handelsfartyg, eller som inte har uppmärksammat handelsfartyg i närheten, är det i hög grad önskvärt att den bestämmelsen utsträcks till fiskefartyg med en total längd

⁽¹⁾ EUT C 318, 23.12.2006, s. 195.

⁽²⁾ EUT C 229, 22.9.2006, s. 38.

⁽³⁾ Europaparlamentets yttrande av den 25 april 2007 (EUT C 74 E, 20.3.2008, s. 533), rådets gemensamma ståndpunkt av den 6 juni 2008 (EUT C 184 E, 22.7.2008, s. 1) och Europaparlamentets ståndpunkt av den 24 september 2008 (ännu ej offentliggjord i EUT), rådets beslut av den 26 februari 2009 och Europaparlamentets lagstiftningsresolution av den 11 mars 2009 (ännu ej offentliggjord i EUT).

⁽⁴⁾ EGT L 208, 5.8.2002, s. 10.

överstigande 15 meter. Ekonomiskt stöd kan tillhandahållas inom ramen för Europeiska fiskerifonden för att installera säkerhetsutrustning, till exempel AIS, ombord på fiskefartyg. Internationella sjöfartsorganisationen (IMO) har medgivit att det kunde bli till skada för fartygens och hamnanläggningarnas säkerhet om AIS-uppgifter, vilka översänts från fartyg, skulle läggas ut för kommersiella ändamål på Internet eller någon annanstans samt har uppmanat sina medlemsstaters regeringar att i enlighet med de möjligheter som den nationella lagstiftningen erbjuder hindra dem som gör AIS-uppgifter tillgängliga för utomstående så att de kan offentliggöras på Internet eller någon annanstans från detta. Dessutom bör sekretessen för de uppgifter som överlämnas till medlemsstaterna enligt detta direktiv säkerställas och medlemsstaterna bör använda dessa uppgifter i överensstämmelse med detta direktiv.

- (7) Skyldigheten att installera AIS bör även anses innebära att AIS hålls i drift vid varje tidpunkt utom i de fall det i internationella regler eller normer föreskrivs om skydd av navigationsuppgifter.
- (8) En medlemsstat som begär det bör ha rätt att erhålla uppgifter av en annan medlemsstat om ett fartyg eller det farliga eller förorenande godset ombord på fartyget. Dessa uppgifter bör vara tillgängliga genom SafeSeaNet och bör endast begäras med hänvisning till sjösäkerheten eller skydd av havsmiljön. Det är därför av avgörande betydelse att kommissionen undersöker eventuella problem med nät- och informationssäkerheten.
- (9) Enligt direktiv 2002/59/EG ska medlemsstaterna vidta särskilda åtgärder för fartyg som utgör en potentiell risk på grund av sitt uppträdande eller sitt skick. Till förteckningen över sådana fartyg vore det därför önskvärt att lägga fartyg som inte kan uppvisa tillfredsställande försäkringsskydd eller finansiella säkerheter liksom de som av lotsar eller hamnmyndigheter har rapporterats uppvisa uppenbara avvikelser som kan äventyra sjösäkerheten eller utgöra en miljörisk.
- (10) I enlighet med direktiv 2002/59/EG, tycks det vara nödvändigt, när det gäller risker som uppstår till följd av ytterst ogynnsamma väderförhållanden, att ta hänsyn till den potentiella fara för sjöfarten som isbildning innebär. Om medlemsstatens behöriga myndighet, på grundval av prognoser om is från en behörig meteorologisk informationstjänst, bedömer att förhållandena utgör en allvarlig risk för säkerheten för människoliv eller innebär allvarliga föroreningsrisker, bör myndigheten meddela be-

fälhavarna på de fartyg som befinner sig i deras behörighetsområden eller avser att anlöpa eller lämna hamnar i området i fråga. Den berörda myndigheten bör kunna vidta alla lämpliga åtgärder för att garantera säkerheten för människoliv till sjöss och skydda miljön. Medlemsstaterna bör även kunna undersöka huruvida de handlingar som krävs ombord visar att fartyget uppfyller de krav på kapacitet och maskinstyrka som är nödvändiga för isläget i området i fråga.

- (11) I direktiv 2002/59/EG föreskrivs att medlemsstaterna ska utarbeta planer för att, om situationen så kräver, ta emot fartyg i nöd i sina hamnar eller på annan skyddad plats på bästa möjliga sätt för att begränsa följderna av olyckor till sjöss. Med beaktande av Guidelines on places of refuge for ships in need of assistance, som utgör en bilaga till Internationella sjöfartsorganisationernas resolution A.949(23) av den 13 december 2003 (nedan kallad IMO:s resolution A.949(23)) vilka antogs efter direktiv 2002/59/EG och avser fartyg i behov av assistans, snarare än för fartyg i nöd, bör dock det direktivet ändras på motsvarande sätt. Detta direktiv påverkar inte tillämpliga bestämmelser om räddningsoperationer, exempelvis de som fastställts i Internationella sjöräddningskonvention om räddningsoperationer, när säkerheten för människoliv berörs.
- (12) I syfte att reglera situationen för fartyg i behov av assistans enligt IMO:s resolution A.949(23) bör en eller flera behöriga myndigheter utses att fatta beslut i syfte att minimera riskerna för den marina säkerheten, skydd för människoliv och miljön.
- (13) Det är nödvändigt att på grundval av IMO:s resolution A.949(23) och med hänsyn till det arbete som utförts gemensamt av kommissionen, Europeiska sjösäkerhetsbyrån (nedan kallad *byrån*) och medlemsstaterna, fastställa det grundläggande innehållet i planerna för mottagande av fartyg som behöver assistans för att säkerställa att genomförandet av denna åtgärd blir harmoniserat och verkningfullt, och omfattningen av medlemsstaternas skyldigheter tydliggörs.
- (14) IMO:s resolution A.949(23) ska utgöra grunden för planer som medlemsstaterna utarbetar för att verkningfullt möta de hot som fartyg i behov av assistans innebär. Medlemsstaterna får dock när de bedömer de risker som är förknippade med sådana hot med hänsyn till sina särskilda förhållanden beakta andra faktorer, till exempel användningen av havsvatten för framställning av dricksvatten och för elproduktion.

- (15) Sjöfolk har erkänts utgöra en särskild kategori arbetstare och med tanke på att linjefarten är världsomfattande och de olika jurisdiktioner som de kan komma i kontakt med behöver de särskilt skydd, särskilt när det gäller kontakter med offentliga myndigheter. För att säkerställa ökad sjösäkerhet bör sjöfolk kunna förvänta sig rättvis behandling vid en sjöolycka. Deras mänskliga rättigheter och värdighet bör hela tiden respekteras och alla säkerhetsutredningar bör genomföras rättvist och skyndsamt. Medlemsstaterna bör därför i enlighet med nationell lagstiftning ytterligare beakta relevanta bestämmelser i IMO:s riktlinjer för rättvis behandling av sjöfolk i fall av sjöolycka (Guidelines on the fair treatment of seafarers in the event of a maritime accident).
- (16) När ett fartyg behöver assistans kan det vara nödvändigt att fatta beslut om att ta emot fartyget på en skyddad plats. Detta är framför allt viktigt under omständigheter som kan leda till skeppsbrott eller innebära risker för miljön eller sjöfarten. I dessa fall är det viktigt att kunna hänvisa till en myndighet i en medlemsstat, beroende på medlemsstatens interna struktur, som har nödvändig expertis och behörighet att fatta oberoende beslut när det gäller mottagande av fartyg på skyddade platser. Det är även viktigt att beslutet fattas efter en preliminär lägesbedömning på grundval av informationen i den berörda planen om mottagande av fartyg på skyddade platser. Det är önskvärt att denna behöriga myndighet är ett permanent organ.
- (17) Planer för mottagande av fartyg i behov av assistans bör innehålla en exakt beskrivning av beslutsgången vid larm och agerande i dessa situationer. De berörda myndigheterna och deras befogenheter bör vara tydligt beskrivna, liksom medlen för kommunikation mellan de berörda parterna. Tillämpliga förfaranden bör säkerställa att lämpliga beslut kan fattas snabbt på grundval av särskild sakkunskap inom sjöfarten och adekvat information som den behöriga myndigheten har tillgång till.
- (18) Hamnar som tar emot fartyg bör kunna räkna med snabb ersättning för kostnader och eventuella skador i samband med verksamheten. Det är därför viktigt att relevanta internationella konventioner tillämpas. Medlemsstaterna bör anstränga sig för att inrätta en rättslig ram enligt vilken de kan, under särskilda omständigheter och i enlighet med gemenskapsrätten ersätta kostnader och ekonomiska förluster som en hamn eller annan enhet vållats genom att den tagit emot ett fartyg. Vidare bör kommissionen undersöka befintliga mekanismer i medlemsstaterna för ersättning av potentiella ekonomiska förluster som en hamn eller annan enhet vållats och den bör på grundval av denna undersökning presentera och utvärdera olika politiska alternativ.
- (19) Medlemsstaterna bör vid utarbetandet av planerna samla in information om möjliga skyddade platser längs kusten så att den behöriga myndigheten, vid en olycka eller ett tillbud till sjöss, enkelt och snabbt kan fastställa vilket område som är mest lämpat att ta emot fartyget i behov av assistans. I informationen bör ingå en beskrivning av vissa särdrag hos platserna och om utrustning och anläggningar som finns tillgängliga för att underlätta mottagande av fartyg i behov av assistans eller ta itu med följderna av en olycka eller förorening.
- (20) Det är viktigt att förteckningen över behöriga myndigheter med ansvar att fatta beslut om att ta emot fartyg på en skyddad plats och förteckningen över myndigheter med ansvar att ta emot och hantera larm offentliggörs på lämpligt sätt. Det kan även vara lämpligt att relevant information finns tillgänglig för dem som deltar i sjöräddningsinsatser, inklusive räddnings- och bogseringsföretag och myndigheterna i de grannmedlemsstater som kan komma att påverkas av en nödsituation till sjöss.
- (21) Att ett fartyg inte har finansiella säkerheter fritar inte en medlemsstat från plikten att genomföra en preliminär bedömning och besluta i fråga om mottagande på en skyddad plats. De behöriga myndigheterna får undersöka huruvida fartyget har försäkringsskydd eller annan form av verkningsfull finansiell säkerhet som kostnader och skador i samband med att fartyget tas emot på en skyddad plats, men dessa förfrågningar får dock inte leda till att räddningsoperationen fördröjs.
- (22) Det särskilda syftet med bestämmelserna om sjötrafikövervakning och sjötrafikreglerande åtgärder är att göra det möjligt för medlemsstaterna att få tillförlitlig information om de fartyg som uppehåller sig i vatten under deras jurisdiktion och på så sätt göra det möjligt för dem att mer effektivt förebygga eventuella risker om det är nödvändigt. Informationsutbyte om de insamlade uppgifterna förbättrar kvaliteten på dessa uppgifter och underlättar behandlingen.
- (23) I enlighet med direktiv 2002/59/EG har medlemsstaterna och kommissionen väsentligt förbättrat harmoniseringen av det elektroniska informationsutbytet, särskilt när det gäller transport av farligt eller förorenande gods. SafeSeaNet som började utvecklas 2002, bör nu bli referensnätverk på gemenskapsnivå. SafeSeaNet bör syfta till att minska administrativa bördor och kostnader för industrin och medlemsstaterna. Det bör också syfta till att i förekommande fall underlätta ett enhetligt genomförande av internationella rapporterings- och anmärkningsregler.

- (24) Framstegen när det gäller ny teknik, särskilt när det gäller rymdtillämpningar, till exempel övervakning av fartyg genom fyrar, bildsystem eller Global Navigation Satellite System (GNSS) gör att det nu är möjligt att övervaka sjötrafiken längre ut till havs och därigenom få bättre täckning av europeiska farvatten, bland annat genom Long Range Identification and Tracking systems (LRIT). För att dessa hjälpmedel ska bli en integrerad del av övervaknings- och informationssystemet för sjötrafik som inrättades genom direktiv 2002/59/EG måste arbetet ske inom ramen för ett fullt utbyggt samarbete inom gemenskapen.
- (25) För att spara kostnader och undvika onödig installering av utrustning ombord på fartyg i havsområden som ligger inom fasta AIS-stationers täckningsområde bör medlemsstaterna och kommissionen samarbeta för att fastställa krav när det gäller installering av utrustning för överföring av LRIT-uppgifter och de bör föreslå IMO lämpliga åtgärder.
- (26) Offentliggörandet av AIS- och LRIT uppgifter som överlämnas från fartyg bör inte utgöra en risk för säkerheten eller miljöskyddet.
- (27) För att den information som samlas in enligt direktiv 2002/59/EG om sjösäkerhet ska kunna utnyttjas på ett optimalt och harmoniserat sätt inom gemenskapen bör kommissionen vid behov kunna behandla och använda denna information och sprida den till de myndigheter som medlemsstaterna utsett.
- (28) I detta sammanhang har utvecklingen av databasen Equasis visat hur viktigt det är att främja en "sjösäkerhetskultur", särskilt bland fartygsoperatörer. Kommissionen bör kunna bidra till att sprida sjösäkerhetsinformation, särskilt med hjälp av detta system.
- (29) Genom Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 2099/2002 av den 5 november 2002 om inrättande av en kommitté för sjösäkerhet och förhindrande av förorening från fartyg (Coss) ⁽¹⁾ centraliseras arbetsuppgifterna för de kommittéer som inrättats i den del av gemenskapslagstiftningen som avser sjösäkerhet, förhindrande av förorening orsakad av fartyg och skydd av levnadsvillkor och arbetsförhållanden ombord. Den befintliga kommittén bör därför ersättas av Coss.
- (30) Hänsyn bör även tas till ändringar i nämnda internationella instrument.
- (31) De åtgärder som krävs för att genomföra direktivet bör antas i enlighet med rådets beslut 1999/468/EG av den 28 juni 1999 om de förfaranden som skall tillämpas vid utövandet av kommissionens genomförandebefogenheter ⁽²⁾.
- (32) Kommissionen bör särskilt ges behörighet att ändra direktiv 2002/59/EG i syfte att införliva senare antagna ändringar av internationella konventioner och tillhörande protokoll, koder och resolutioner. Eftersom dessa åtgärder har en allmän räckvidd och avser att ändra icke väsentliga delar av det direktivet, bland annat genom att komplettera det med nya icke väsentliga delar, måste de antas i enlighet med det föreskrivande förfarandet med kontroll i artikel 5a i beslut 1999/468/EG.
- (33) I enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1406/2002 av den 27 juni 2002 om inrättande av en europeisk sjösäkerhetsbyrå ⁽³⁾ ska byrån lämna kommissionen och medlemsstaterna erforderligt bistånd vid genomförandet av direktiv 2002/59/EG.
- (34) I enlighet med punkt 34 i det interinstitutionella avtalet om bättre lagstiftning ⁽⁴⁾ uppmanas medlemsstaterna att för egen del och i gemenskapens intresse upprätta egna tabeller som så långt det är möjligt visar överensstämmelsen mellan direktivet och införlivandeåtgärderna samt att offentliggöra dessa tabeller.
- (35) Direktiv 2002/59/EG bör därför ändras i enlighet med detta.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Ändringar

Direktiv 2002/59/EG ska ändras på följande sätt:

1. Artikel 2.2 ska ändras på följande sätt:

a) Inledningsfrasen ska ersättas med följande:

"Om inget annat anges ska detta direktiv inte tillämpas på:".

⁽¹⁾ EGT L 324, 29.11.2002, s. 1.

⁽²⁾ EGT L 184, 17.7.1999, s. 23.

⁽³⁾ EGT L 208, 5.8.2002, s. 1.

⁽⁴⁾ EUT C 321, 31.12.2003, s. 1.

b) Led c ska ersättas med följande:

”c) bunker på fartyg under 1 000 bruttotonnage och proviantförråd och utrustning ombord på alla fartyg.”

2. Artikel 3 ska ändras på följande sätt:

a) Led a ska ändras på följande sätt:

i) Inledningsfrasen ska ersättas med följande:

”relevanta internationella instrument: följande instrument (i uppdaterad version)”.

ii) Följande strecksatser ska läggas till:

— IMO:s resolution A.917(22): Internationella sjöfartsorganisationens resolution 917(22): med titeln Guidelines for the onboard use of AIS, ändrad genom IMO:s resolution A.956(23),

— IMO:s resolution A.949(23): Internationella sjöfartsorganisationens resolution 949(23): med titeln Guidelines on places of refuge for ships in need of assistance,

— IMO:s resolution A.950(23): Internationella sjöfartsorganisationens resolution 950(23): med titeln Maritime assistance services (MAS).

— IMO:s riktlinjer för rättvis behandling av sjöfolk i fall av sjöolycka: de riktlinjer som bifogas resolution LEG. 3(91) från IMO:s juridiska kommitté av den 27 april 2006, godkända av ILO:s styrelse vid dess 296:e session den 12–16 juni 2006.”

b) Led k ska ersättas med följande:

”k) *behöriga myndigheter*: de myndigheter och organisationer som medlemsstaterna utsett för att utföra uppgifter enligt detta direktiv.”

c) Följande led ska läggas till:

”s) *SafeSeaNet*: gemenskapens system för informationsutbyte inom sjöfarten, utvecklat av kommissionen i samarbete med medlemsstaterna för genomförandet av gemenskapslagstiftning.

t) *regelbunden trafik*: en rad överfarter mellan samma två eller flera hamnar, som antingen följer en ofentliggjord tidtabell eller som förekommer så regelbundet eller ofta att de utgör en igenkännlig systematisk serie.

u) *fiskefartyg*: alla fartyg som är utrustade för kommersiellt utnyttjande av levande akvatiska resurser,

v) *fartyg i behov av assistans*: utan att det påverkar tillämpningen av bestämmelserna i Internationella sjöräddningskonventionen om räddning av personer, ett fartyg i en situation som kan medföra förlust av fartyget eller fara för miljön eller sjöfarten.

w) *LRIT*: ett system för långdistansidentifiering och -spårning av fartyg, i enlighet med kapitel V, regel 19-1 i Solas-konventionen.”

3. Följande artiklar ska införas:

”Artikel 6a

Fiskefartygs användning av automatiska identifieringssystem (AIS)

Fiskefartyg med en total längd över 15 meter som för en medlemsstats flagg och är registrerat i gemenskapen, eller är verksamt på en medlemsstats inre vatten eller territorialhav, eller landar sina fångster i en medlemsstats hamn ska, i enlighet med den tidsplan som anges i bilaga II.I.3, vara utrustat med ett AIS (klass A) som uppfyller de prestandanormer som tagits fram av IMO.

Fiskefartyg utrustade med AIS ska ständigt hålla systemet i drift. Under exceptionella förhållanden får AIS slås av om befälhavaren anser att detta är nödvändigt för fartygets skydd eller säkerhet.

Artikel 6b

Användning av system för långdistansidentifiering och -spårning av fartyg (LRIT)

1. Fartyg för vilka kapitel V regel 19-1 i Solas-konventionen och de prestandanormer och funktionskrav som antagits av IMO är tillämpliga ska medföra LRIT-utrustning som överensstämmer med den regeln när de anlöper en medlemsstats hamn.

Medlemsstaterna och kommissionen ska samarbeta för att fastställa krav när det gäller installering av utrustning ombord för överföring av LRIT-uppgiften på fartyg i vatten som täcks av fasta AIS-stationer i medlemsstaterna samt föreslå IMO lämpliga åtgärder.

2. Kommissionen ska i samarbete med medlemsstaterna inrätta ett europeiskt datacenterum för LRIT-uppgifter, vilket ska ansvara för behandling av uppgifter från långdistans-identifiering och -spårning.”

4. Artikel 12 ska ersättas med följande:

”Artikel 12

Uppgiftskrav när det gäller transport av farligt gods

1. Inget farligt eller förorenande gods får lämnas till transport eller lastas ombord på ett fartyg, oavsett dess storlek, i en medlemsstats hamn, om inte en deklaration har överlämnats till befälhavaren eller fartygsoperatören, innan godset lastas ombord, med följande uppgifter:

- a) De uppgifter som förtecknas i bilaga I.2.
 - b) För de ämnen som avses i bilaga I till MARPOL-konventionen, säkerhetsdatabladet med produkternas fysikaliska och kemiska egenskaper i tillämpliga fall, inklusive viskositeten uttryckt i cSt vid 50 °C och densiteten vid 15 °C, liksom övriga uppgifter som i enlighet med IMO:s resolution MSC.150(77) finns med på säkerhetsdatabladet.
 - c) Larmnummer till avlastaren eller annan person eller annat organ med information om produkternas fysikaliska och kemiska egenskaper och om vilka åtgärder som ska vidtas i nödsituationer.
2. Fartyg som kommer från en hamn utanför gemenskapen med farligt eller förorenande gods och är på väg mot en hamn i en medlemsstat, ska ha en deklaration från avlastaren med de uppgifter som krävs enligt punkt 1 a–c i denna artikel.

3. Det är avlastarens uppgift och ansvar att överlämna en sådan deklaration till befälhavaren eller fartygsoperatören och att se till att den last som lämnas för transport verkligen överensstämmer med den som har deklarerats i enlighet med punkt 1.”

5. I artikel 14 andra stycket ska led c ersättas med följande:

”c) Medlemsstaterna måste på begäran, via SafeSeaNet och om det krävs för sjösäkerheten eller skyddet av den marina miljön, utan dröjsmål kunna översända uppgifter om fartyget och det farliga eller förorenade godset

ombord till nationella och lokala behöriga myndigheter i en annan medlemsstat.”

6. Artikel 15 ska ersättas med följande:

”Artikel 15

Undantag

1. Medlemsstaterna får undanta tidtabellsbunden trafik mellan hamnar inom sitt territorium från kraven i artiklarna 4 och 13 under förutsättning att följande villkor är uppfyllda:

- a) Det företag som bedriver denna tidtabellsbundna trafik ska upprätta och kontinuerligt uppdatera en lista över berörda fartyg och överlämna denna till den berörda behöriga myndigheten.
- b) För varje sjöresa ska de uppgifter som anges i bilaga I.1 eller bilaga I.3, i tillämpliga fall, på begäran hållas tillgängliga för den behöriga myndigheten. Företaget ska inrätta ett internt system för att se till att dessa uppgifter, på begäran och utan dröjsmål, dygnet runt kan överföras i elektronisk form till den behöriga myndigheten i enlighet med artikel 4.1 eller artikel 13.4, i tillämpliga fall.
- c) Alla avvikelser på mer än tre timmar från den beräknade ankomsttiden till destinationshamnen eller lotsstationen ska anmälas till anlöpsamnen eller behörig myndighet i enlighet med artikel 4 eller artikel 13, i tillämpliga fall.
- d) Undantag ska endast beviljas enskilda fartyg som trafikerar en särskild rutt.

Vid tillämpningen av första stycket ska trafik betraktas som tidtabellsbunden endast om den är avsedd att pågå i minst en månad.

Undantag från kraven i artiklarna 4 och 13 ska begränsas till tidtabellsbundna resor på maximalt 12 timmar.

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

3. Medlemsstaterna ska regelbundet kontrollera att villkoren i punkterna 1 och 2 är uppfyllda. Om något av dessa villkor inte längre uppfylls, ska medlemsstaterna omedelbart återkalla undantaget för det berörda företaget.

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

7. I artikel 16.1 ska följande led läggas till:

d) Fartyg som inte har anmält, eller som saknar, intyg om försäkring eller finansiell säkerhet enligt gemenskapslagstiftningen och internationella regler.

e) Fartyg som enligt en rapport från lots eller hamnmyndigheter uppvisar uppenbara avvikelser som kan äventyra sjösäkerheten eller innebära en miljörisk.”

8. Följande artikel ska införas:

”Artikel 18a

Åtgärder vid farligt isläge

1. Om de behöriga myndigheterna bedömer att isläget innebär ett allvarligt hot för människoliv till sjöss eller för skyddet av egna eller andra staters havs- eller kustområden gäller följande:

a) Myndigheterna ska ge befälhavarna på de fartyg som befinner sig inom deras behörighetsområde eller som avser att anlöpa eller lämna någon av deras hamnar lämpliga uppgifter om isläget, rekommenderade rutten och isbrytarnas verksamhet inom deras behörighetsområdet.

b) Myndigheterna får, utan att det påverkar skyldigheten att bistå ett fartyg i behov av assistans och andra skyldigheter enligt relevanta internationella regler, begära att fartyg som befinner sig i det berörda området och som avser att anlöpa eller lämna en hamn eller en terminal eller en ankarplats uppfyller de krav på kapacitet och maskinstyrka som är nödvändiga för isläget i det berörda området.

2. De åtgärder som vidtas enligt punkt 1 ska när det gäller uppgifter om isläget grundas på is- och väderprognoser från en kvalificerad meteorologisk informationstjänst som är erkänd av medlemsstaten.”

9. Artikel 19 ska ändras på följande sätt:

a) Följande stycke ska läggas till punkt 2:

”I detta syfte ska de på begäran översända de uppgifter som avses i artikel 12 till de behöriga nationella myndigheterna.”

b) Följande punkt ska läggas till:

”4. I enlighet med nationell lagstiftning ska medlemsstaterna beakta de relevanta bestämmelserna i IMO:s riktlinjer för rättvis behandling av sjöfolk i fall av sjöolycka i vatten under deras jurisdiktion.”

10. Artikel 20 ska ersättas med följande:

”Artikel 20

Behörig myndighet för mottagande av fartyg i behov av assistans

1. Medlemsstaterna ska utse en eller flera behöriga myndigheter som ska ha nödvändig sakkunskap och behörighet, vid tidpunkten för verksamheten, att på eget initiativ fatta oberoende beslut om mottagande av fartyg i behov av assistans.

2. Den myndighet eller de myndigheter som avses i punkt 1 får, i tillämpliga fall, och särskilt vid hot mot den marina säkerheten och skyddet av miljön vidta åtgärder som ingår i den icke uttömmande förteckningen i bilaga IV.

3. Den myndighet eller de myndigheter som avses i punkt 1 ska mötas regelbundet för att utbyta expertis och förbättra de åtgärder som vidtagits med stöd av denna artikel. De får mötas när som helst, till följd av särskilda omständigheter.”

11. Följande artiklar ska införas:

”Artikel 20a

Planer för att ta emot fartyg i behov av assistans

1. Medlemsstaterna ska utarbeta planer för att ta emot fartyg för att bemöta det hot som fartyg i behov av assistans i vatten under deras jurisdiktion utgör, inbegripet, i tillämpliga fall, hot mot människoliv och miljön. Den myndighet eller de myndigheter som avses i artikel 20.1 ska delta i utarbetandet och genomförandet av planerna.

2. De planer som avses i punkt 1 ska utarbetas efter samråd med berörda parter, på grundval av IMO-resolutionerna A.949(23) och A.950(23), och ska minst innehålla följande uppgifter:

- a) Vilken eller vilka myndigheter som ansvarar för att ta emot och hantera larm.
- b) Den myndighet som är behörig för lägesbedömning och för att fatta beslut om ett fartyg i behov av assistans ska godtas eller avvisas från en utvald skyddad plats.
- c) Information om kustlinjen i medlemsstaterna och alla element som möjliggör en snabb bedömning av och ett snabbt beslut om skyddad plats för ett fartyg, inklusive en beskrivning av de miljömässiga, ekonomiska och sociala faktorerna samt naturförhållandena.
- d) Bedömningsförfaranden för att ett fartyg i behov av assistans ska godtas på eller avvisas från en skyddad plats.
- e) Resurser och anläggningar som lämpar sig för assistans, räddning och bekämpning av föroreningar.
- f) Förfaranden för internationell samordning och beslutsfattande.
- g) Förfaranden för finansiella säkerheter och ansvar för fartyg som tas emot på en skyddad plats.

3. Medlemsstaterna ska offentliggöra namnet på och kontaktuppgifter för den eller de myndigheter som avses i

artikel 20.1 och på de myndigheter som utsetts för att ta emot och hantera larm.

Medlemsstaterna ska på begäran översända relevant information om planerna till grannmedlemsstaterna.

Vid genomförandet av de förfaranden som fastställs i planerna för mottagande av fartyg i behov av assistans ska medlemsstaterna se till att de som deltar i åtgärderna får tillgång till all relevant information.

Om medlemsstaterna begär det ska de som mottar information i överensstämmelse med andra och tredje stycket vara bundna av sekretess.

4. Medlemsstaterna ska senast den 30 november 2010 underrätta kommissionen om de åtgärder som vidtagits enligt denna artikel.

Artikel 20b

Beslut om mottagande av fartyg

Den eller de myndigheter som avses i artikel 20.1 ska fatta beslut om att ta emot ett fartyg på en skyddad plats efter det att en lägesbedömning gjorts i förväg på grundval av de planer som avses i artikel 20a. Den eller de myndigheterna ska se till att fartyg tas emot på en skyddad plats om de anser att ett sådant mottagande utgör den bästa åtgärden för att skydda människoliv eller miljön.

Artikel 20c

Finansiella säkerheter och ersättningar

1. Avsaknaden av intyg om försäkring i den mening som avses i artikel 6 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/20/EG av den 23 april 2009 om fartygsägares försäkringar för maritima krav (*) fritar inte medlemsstaten från att göra en preliminär lägesbedömning och fatta beslut enligt artikel 20b, och är inte heller i sig ett tillräckligt skäl för medlemsstaten att vägra ta emot ett fartyg på en skyddad plats.

2. Utan att det påverkar tillämpningen av punkt 1 får en medlemsstat, vid mottagande av ett fartyg på en skyddad plats, begära att fartygsoperatören, ombudet eller befälhavaren visar upp ett intyg om försäkring i den mening som avses i artikel 6 i direktiv 2009/20/EG. Förfrågningar om intyg får inte leda till att mottagandet av ett fartyg i behov av assistans fördröjs.

*Artikel 20d***Kommissionens undersökning**

Kommissionen ska undersöka befintliga mekanismer i medlemsstaterna för ersättning av potentiella ekonomiska förluster som en hamn eller annan enhet vållats till följd av beslut som fattats enligt artikel 20.1. Den ska på grundval av denna undersökning presentera och utvärdera olika politiska alternativ. Kommissionen ska senast den 31 december 2011 rapportera till Europaparlamentet och rådet resultaten av undersökningen.

(*) EUT L 131, 28.5.2009, p. 128”

12. Följande artikel ska införas:

*”Artikel 22a***SafeSeaNet**

1. Medlemsstaterna ska införa nationella eller lokala system för hanteringen av den sjöfartsrelaterade information som avses i detta direktiv.

2. De kommunikationssystem som upprättas enligt punkt 1 ska medge operativ användning av den insamlade informationen och särskilt uppfylla kraven i artikel 14.

3. För att garantera att informationsutbytet som anges i detta direktiv ska fungera väl ska medlemsstaterna se till att de nationella eller lokala system som ska samla in, hantera och bevara informationen kan kopplas samman med SafeSeaNet. Kommissionen ska se till att SafeSeaNet är i drift 24 timmar om dygnet. Beskrivningen av och principerna för SafeSeaNet har fastställts i bilaga III.

4. Utan att det påverkar tillämpningen av punkt 3 ska medlemsstaterna när de agerar inom ramen för överenskommelser inom gemenskapen eller inom ramen för gränsöverskridande, interregionala eller transnationella projekt inom gemenskapen se till att de informationssystem eller informationsnät som utvecklas följer kraven i detta direktiv samt är kompatibla med och anslutna till SafeSeaNet.”

13. Artikel 23 ska ändras på följande sätt:

a) Led c ska ersättas med följande:

”c) Öka täckningen för gemenskapens övervaknings- och informationssystem för sjötrafik och/eller upp-

datera det, för att utöka möjligheterna till identifiering och övervakning av fartyg, med beaktande av den informations- och kommunikationstekniska utvecklingen. För att uppnå detta ska medlemsstaterna och kommissionen samarbeta för att, där så erfordras, inrätta obligatoriska rapporteringssystem, obligatoriska sjöfartsinformationstjänster och lämpliga trafiksepareringssystem, med sikte på att lämna in dem till IMO för godkännande. De ska också samarbeta inom ramen för berörda regionala och internationella organ med utveckling av system med lång räckvidd för identifiering och spårning.”

b) Följande led ska läggas till:

”e) Se till att de nationella system som används för hantering av den information som anges i bilaga I är sammankopplingsbara och driftskompatibla samt utveckla och uppdatera SafeSeaNet.”

14. Följande artikel ska införas:

*”Artikel 23a***Hantering av sjösäkerhetsinformation**

1. Kommissionen ska vid behov se till att den information som samlas in enligt detta direktiv behandlas, används och sprids till de myndigheter som utsetts av medlemsstaterna.

2. Kommissionen ska i förekommande fall bidra till utveckling och drift av system för insamling och spridning av sjösäkerhetsdata, särskilt genom systemet Equasis eller andra, likvärdiga, offentliga system.”

15. Artikel 24 ska ersättas med följande:

*”Artikel 24***Sekretess**

1. Medlemsstaterna ska i enlighet med gemenskapslagstiftning eller nationell lagstiftning vidta nödvändiga åtgärder för att säkerställa sekretessen för de uppgifter som överlämnas till dem i enlighet med detta direktiv och de ska endast använda sådana uppgifter i överensstämmelse med detta direktiv.

2. Kommissionen ska undersöka eventuella problem för nät- och informationssäkerheten och föreslå lämpliga ändringar till bilaga III för att förbättra nätsäkerheten.”

16. Artiklarna 27 och 28 ska ersättas med följande:

”Artikel 27

Ändringar

1. Hänvisningarna till gemenskapsinstrument och IMO-instrument, definitionerna i artikel 3 samt bilagorna får ändras för att bringas i överensstämmelse med gemenskapsrätt eller internationell rätt som antagits, ändrats eller trätt i kraft, under förutsättning att sådana ändringar inte innebär att direktivets tillämpningsområde vidgas.

Dessa åtgärder, som avser att ändra icke väsentliga delar i detta direktiv, ska antas i enlighet med det föreskrivande förfarande med kontroll som avses i artikel 28.2.

2. Bilagorna I, III och IV får ändras mot bakgrund av erfarenheterna av detta direktiv, förutsatt att ändringarna inte vidgar dess tillämpningsområde.

Dessa åtgärder, som avser att ändra icke väsentliga delar i detta direktiv, ska antas i enlighet med det föreskrivande förfarande med kontroll som avses i artikel 28.2.

Artikel 28

Kommittéförfarande

1. Kommissionen ska biträdas av den kommitté för sjösäkerhet och förhindrande av förorening från fartyg (Coss) som inrättats genom Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 2099/2002 (*).

2. När det hänvisas till denna punkt ska artikel 5a.1–5a.4 och artikel 7 i beslut 1999/468/EG tillämpas, med beaktande av bestämmelserna i artikel 8 i det beslutet.

(*) EGT L 324, 29.11.2002, s. 1.”

17. I bilaga I punkt 4 ska strecksats X ersättas med följande:

”— X. Övrig information

— Typ och uppskattad mängd bunker, för fartyg över 1 000 bruttotonnage.

— Navigerings- och manöverförmåga.”

18. Följande punkt läggs till del I i bilaga II:

”3. Fiskefartyg

Fiskefartyg med en total längd över 15 meter omfattas av de krav på utrustning som avses i artikel 6a enligt följande tidsplan:

— Fiskefartyg med en total längd av minst 24 meter, men under 45 meter, senast den 31 maj 2012.

— Fiskefartyg med en total längd av minst 18 meter, men under 24 meter, senast den 31 maj 2013.

— Fiskefartyg med en total längd över 15 meter, men under 18 meter, senast den 31 maj 2014.

Nybyggda fiskefartyg med en total längd på mer än 15 meter omfattas av de krav på utrustning som avses i artikel 6a från och med den 30 november 2010.”

19. Bilaga III ska ersättas med den text som anges i bilagan till detta direktiv:

Artikel 2

Införlivande

1. Medlemsstaterna ska sätta i kraft de lagar och andra författningar som är nödvändiga för att följa detta direktiv senast den 30 november 2010. De ska genast överlämna texten till dessa bestämmelser till kommissionen.

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

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

Artikel 3

Ikraftträdande

Detta direktiv träder i kraft den tredje dagen efter det att det har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*.

*Artikel 4***Adressater**

Detta direktiv riktar sig till medlemsstaterna.

Utfärdat i Strasbourg den 23 april 2009.

På Europaparlamentets vägnar
H.-G. PÖTTERING
Ordförande

På rådets vägnar
P. NEČAS
Ordförande

BILAGA

"BILAGA III

ELEKTRONISKA MEDDELANDEN OCH SAFESEANET

1. Allmän beskrivning och uppbyggnad

Gemenskapens system för informationsutbyte inom sjöfarten, SafeSeaNet, ska möjliggöra mottagning, lagring, insamling och utbyte av information med avseende på sjöfartssäkerhet, hamn- och sjöfartsskydd, havsmiljöskydd samt sjötrafikens och sjötransporternas effektivitet.

SafeSeaNet är ett specialiserat system som upprättats för att underlätta uppgiftsutbyte i elektronisk form mellan medlemsstaterna och för att tillhandahålla kommissionen relevanta uppgifter i enlighet med gemenskapslagstiftningen. Det består av ett nätverk av nationella SafeSeaNet-system i medlemsstaterna och ett centralt SafeSeaNet-system som fungerar som knutpunkt.

SafeSeaNet-nätverket ska koppla samman alla nationella SafeSeaNet-system och inbegriper även det centrala SafeSeaNet-systemet.

2. Förvaltning, drift, utveckling och underhåll av SafeSeaNet

2.1 Ansvarsfördelning

2.1.1 Nationella SafeSeaNet-system

Medlemsstaterna ska utveckla och underhålla ett nationellt SafeSeaNet-system för utbyte av sjöfartsuppgifter mellan auktoriserade användare under ledning av en nationell behörig myndighet.

Den nationella behöriga myndigheten ska ansvara för förvaltningen av det nationella systemet, inbegripet nationell samordning av uppgiftsanvändare och uppgiftstillhandahållare, och se till att UN LOCODES anvisas och att nödvändig it-struktur och förfaranden som beskrivs i det kontrolldokument för gränssnitt och funktioner som avses i punkt 2.3 inrättas och upprätthålls.

Det nationella SafeSeaNet-systemet ska göra det möjligt för alla användare som fått tillstånd att använda det av den nationella behöriga myndigheten att koppla upp sig mot varandra och kan göras tillgängligt för identifierade sjöfartsaktörer (fartygsägare, agenter, befälhavare, avlastare m.fl.) som fått tillstånd att använda det av den nationella behöriga myndigheten, särskilt för att underlätta elektronisk rapportering i enlighet med gemenskapslagstiftning.

2.1.2 Centralt SafeSeaNet-system

Kommissionen ska på politisk nivå ansvara för förvaltningen och utvecklingen av det centrala SafeSeaNet-systemet och för översynen av SafeSeaNet-systemet, i samarbete med medlemsstaterna, medan byrån i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1406/2002 ⁽¹⁾ i samarbete med medlemsstaterna och kommissionen ska ansvara för det tekniska genomförandet.

Det centrala SafeSeaNet-systemet som fungerar som knutpunkt ska knyta samman alla nationella SafeSeaNet-system och ska upprätta nödvändig nationell it-infrastruktur och förfaranden enligt det kontrolldokument för gränssnitt och funktioner som avses i punkt 2.3.

2.2 Förvaltningsprinciper

Kommissionen ska inrätta en styrgrupp på hög nivå som ska anta sin arbetsordning, bestående av experter från medlemsstaterna och kommissionen, som ska

- lägga fram rekommendationer för att förbättra effektiviteten och säkerheten i SafeSeaNet,
- ge lämplig vägledning om utveckling av SafeSeaNet,
- bistå kommissionen vid översynen av SafeSeaNets prestanda,
- godkänna det kontrolldokument för gränssnitt och funktioner som avses i punkt 2.3, och framtida ändringar.

⁽¹⁾ EGT L 208, 5.8.2002, s. 1.

2.3 *Kontrolldokument för gränssnitt och funktioner och teknisk dokumentation om SafeSeaNet*

Kommissionen ska i nära samarbete med medlemsstaterna utarbeta och upprätthålla ett kontrolldokument för gränssnitt och funktioner (IFCD).

IFCD ska innehålla en detaljerad beskrivning av de prestandakrav och förfaranden som de centrala och nationella delarna av SafeSeaNet ska omfattas, vilka avser att säkerställa förenlighet med tillämplig gemenskapslagstiftning.

IFCD ska innehålla bestämmelser om

- åtkomsträttigheter, vägledning om kvalitetsstyrning av uppgifterna.
- säkerhetsspecifikationer för överföring och utbyte av uppgifter, samt
- arkivering av uppgifter på nationell och central nivå.

IFCD ska innehålla villkoren för lagring av och tillgång till information om farligt eller förorenande gods med avseende på regelbunden trafik som beviljats undantag i enlighet med artikel 15.

Byrån ska i samarbete med medlemsstaterna utarbeta och upprätthålla teknisk dokumentation om SafeSeaNet, exempelvis standarder för dataöverföringsformat, bruksanvisningar och nätsäkerhetsspecifikationer.

3. **Uppgiftsutbyte via SafeSeaNet**

Systemet ska använda industristandarder och kunna samverka med offentliga och privata system som används för att skapa, tillhandahålla eller ta emot information inom SafeSeaNet.

Kommissionen och medlemsstaterna ska samarbeta för att undersöka möjligheten att utforma de nationella systemens funktioner på ett sätt som så långt det är möjligt säkerställer att uppgiftslämnarna, exempelvis befälhavare, ägare, agenter, operatörer, avlastare och behöriga myndigheter, endast behöver lämna informationen en gång. Medlemsstaterna ska se till att informationen är tillgänglig för användning inom alla relevanta rapporterings- och anmälningsystem och övervaknings- och informationssystem för sjöfart.

Elektroniska meddelanden som överförs i enlighet med detta direktiv och med tillämplig gemenskapslagstiftning ska tillhandahållas via SafeSeaNet. Därför ska medlemsstaterna utarbeta och upprätthålla de gränssnitt som behövs för att uppgifterna ska kunna överföras automatiskt till SafeSeaNet på elektronisk väg.

Om internationellt antagna bestämmelser tillåter vidarebefordran av LRIT-information om fartyg från tredjeländer ska SafeSeaNet-nätverken användas för att tillhandahålla medlemsstaterna, med en tillfredsställande nivå av säkerhet, sådan LRIT-information som tagits emot i enlighet med artikel 6b i detta direktiv.

4. **Säkerhet och åtkomsträttigheter**

Den centrala och de nationella SafeSeaNet-systemen ska vara förenliga med sekretesskraven i detta direktiv och med de säkerhetsprinciper och säkerhetsspecifikationer som anges i IFCD, i synnerhet när det gäller åtkomsträttigheter.

Medlemsstaterna ska identifiera alla användare, som tilldelats en roll och ett antal åtkomsträttigheter i enlighet med kontrolldokumentet.”
