

EUROPAPARLAMENTS- OG RÅDS DIREKTIV 2009/17/EF

2016/EØS/47/96

av 23. april 2009

om endring av direktiv 2002/59/EF om opprettelse av et overvåkings- og informasjonssystem for sjøtrafikk i Fellesskapet(*)

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,

under henvisning til uttalelse fra Den europeiske økonomiske og sosiale komité⁽¹⁾,

under henvisning til uttalelse fra Regionkomiteen⁽²⁾,

etter framgangsmåten fastsatt i traktatens artikkel 251⁽³⁾, på grunnlag av Forlikskomiteens felles forslag av 3. februar 2009, og

ut fra følgende betraktninger:

- 1) Med vedtakelsen av europaparlaments- og rådsdirektiv 2002/59/EF⁽⁴⁾ fikk Den europeiske union flere midler til å forhindre situasjoner som utgjør trusler mot sikkerheten for menneskeliv til sjøs og mot vernet av havmiljøet.
- 2) Siden dette direktiv gjelder endring av direktiv 2002/59/EF, vil de fleste forpliktelsene det inneholder, ikke få anvendelse på medlemsstater uten kyst og sjøhavner. Derfor er de eneste forpliktelsene som får anvendelse på Østerrike, Tsjekia, Ungarn, Luxembourg eller Slovakia, de forpliktelsene som gjelder skip som seiler under disse medlemsstatenes flagg, uten at det berører medlemsstatenes plikt til å samarbeide for å sikre kontinuitet mellom maritime trafikkstyringstjenester og andre former for trafikkstyringstjenester, særlig vannveisinformasjonstjenester.

3) I henhold til dette direktiv bør medlemsstater som er kyststater, kunne utveksle opplysninger som de innhenter i forbindelse med den overvåkingen av sjøtrafikken som de utfører i sine ansvarsområder. Fellesskapets system for utveksling av maritim informasjon, SafeSeaNet, som er utviklet av Kommisjonen i samarbeid med medlemsstatene, omfatter dels et nett for datautveksling og dels en standardisering av de viktigste opplysningene om skip og deres last (forhåndsvarsel og rapportering). Med dette systemet er det dermed mulig å finne fram til nøyaktige og ajourførte opplysninger rett fra kilden om skip som befinner seg i europeiske farvann, om deres bevegelser og om farlig eller forurensende last samt om hendelser til sjøs, og å sende disse opplysningene til andre myndigheter.

4) For å sikre at de opplysningene som er samlet inn på denne måten, kan brukes operasjonelt, er det viktig at infrastrukturen som er nødvendig for å motta og utveksle opplysningene nevnt i dette direktiv, og som er iverksatt av nasjonale myndigheter, blir integrert i SafeSeaNet.

5) Blant de opplysningene som meldes og utveksles i henhold til direktiv 2002/59/EF, er opplysninger om de nøyaktige egenskapene til farlig eller forurensende last som transporteres til sjøs, særlig viktige. Derfor, og i lys av den senere tids sjulykker, er det nødvendig å gi kystmyndighetene lettere tilgang til opplysninger om egenskapene til hydrokarboner som transporteres sjøveien, da slike opplysninger er av avgjørende betydning for å kunne velge den beste teknikken for å begrense skader, og de bør i en nødsituasjon ha direkte forbindelse til operatørene som har best kunnskap om lasten som transporteres.

6) De automatiske identifikasjonssystemene for skip (AIS) som det vises til i Den internasjonale konvensjon om sikkerhet for menneskeliv til sjøs av 1. november 1974, forbedrer ikke bare mulighetene til å overvåke disse skipene, men gjør dem også sikrere når det er tett trafikk. AIS er derfor blitt innarbeidet i den dispositive delen av direktiv 2002/59/EF. På grunn av de mange kollisjonene med fiskefartøyer som åpenbart ikke er blitt sett av handelsskipene, eller som ikke har sett handelsskipene rundt seg, er det i høy grad ønskelig at dette tiltaket utvides til å omfatte fiskefartøyer på over 15 meter. Innenfor rammen av Det europeiske fiskerifond kan det gis finansieringsbistand til å montere sikkerhetsutstyr som AIS om bord på fiskefartøyer. Den internasjonale

(*) Denne unionsrettsakten, kunngjort i EUT L 131 av 28.5.2009, s. 101, er omhandlet i EØS-komiteens beslutning nr. 59/2012 av 30. mars 2012 om endring av EØS-avtalens vedlegg XIII (Transport), se EØS-tillegget til *Den europeiske unions tidende* nr. 43 av 2.8.2012, s. 47.

(1) EUT C 318 av 23.12.2006, s. 195..

(2) EUT C 229 av 22.9.2006, s. 38..

(3) Europaparlamentsuttalelse av 25. april 2007 (EUT C 74 E av 20.3.2008, s. 533), Rådets felles holdning av 6. juni 2008 (EUT C 184 E av 22.7.2008, s. 1), Europaparlamentets holdning av 24. september 2008 (ennå ikke offentliggjort i EUT), rådsbeslutning av 26. februar 2009 og Europaparlamentets regelverksresolusjon av 11. mars 2009 (ennå ikke offentliggjort i EUT).

(4) EFT L 208 av 5.8.2002, s. 10.

sjøfartsorganisasjon (IMO) har erkjent at offentliggjøring for kommersielle formål på internett eller andre steder av AIS-data fra skip kan være skadelig for skipenes og havneanleggenes sikkerhet og sikring, og har innstendig oppfordret IMO-medlemsstatenes regjeringer til, ved anvendelse av deres nasjonale lovgivning, å motvirke at AIS-data gjøres tilgjengelig for andre med henblikk på offentliggjøring på internett eller andre steder. En fortrolig behandling av de opplysningene som er sendt til medlemsstatene i samsvar med dette direktiv, bør dessuten sikres, og medlemsstatene bør bruke opplysningene i samsvar med dette direktiv.

- 7) Kravet om å montere AIS bør også forstås slik at AIS skal holdes i drift til enhver tid, unntatt når internasjonale regler og standarder fastsetter at navigasjonsopplysninger skal beskyttes.
- 8) En medlemsstat som anmoder om det, bør ha rett til å få opplysninger fra en annen medlemsstat om et skip og om farlig eller forurensende last om bord i skipet. Disse opplysningene bør være tilgjengelige gjennom SafeSeaNet, og det bør bare anmodes om opplysningene med begrunnelse i sjøsikkerhet, sjøfartssikkerhet og vern av havmiljøet. Det er derfor viktig at Kommisjonen undersøker eventuelle problemer med nett- og informasjonssikkerheten.
- 9) I direktiv 2002/59/EF er det fastsatt at medlemsstatene skal treffe særlige tiltak med hensyn til skip som utgjør en mulig fare på grunn av sin oppførsel eller sin tilstand. Det er derfor ønskelig å tilføye på listen de skipene som ikke har tilfredsstillende forsikringsdekning eller finansielle garantier, eller skip som er rapportert av losere eller havnemyndigheter for å ha åpenbare mangler som kan sette sikkerheten i fare under seiling eller utgjøre en fare for miljøet.
- 10) I samsvar med direktiv 2002/59/EF synes det å være nødvendig når det gjelder risiko på grunn av særlig dårlige værforhold, å ta hensyn til den mulige faren som isdannelse utgjør for skipsfarten. Når en vedkommende myndighet som er utpekt av en medlemsstat, på grunnlag av en ismelding fra en kvalifisert værvarslingstjeneste vurderer at seilingsforholdene utgjør en alvorlig trussel mot sikkerheten for menneskeliv eller en alvorlig fare for forurensning, bør den underrette skipsførerne på skip som befinner seg innenfor myndighetens ansvarsområde, eller som ønsker å gå inn i eller forlate havner i området. Den berørte myndigheten bør kunne treffe alle nødvendige

tiltak for å garantere sikkerheten for menneskeliv til sjøs og verne miljøet. Medlemsstatene bør også ha muligheten til å kontrollere at den nødvendige dokumentasjonen om bord inneholder bevis for at skipet oppfyller de kravene til motstandsdyktighet og maskinstyrke som issituasjonen i området tilsier.

- 11) I direktiv 2002/59/EF er det fastsatt at medlemsstatene skal utarbeide planer for å motta, dersom situasjonen krever det, skip i nød i sine havner eller i andre beskyttede områder på best mulig måte for å redusere følgene av ulykker til sjøs. Idet det tas hensyn til «Retningslinjer om nødhavner for skip med behov for hjelp», som er et vedlegg til Den internasjonale sjøfartsorganisasjons resolusjon A.949 (23) av 13. desember 2003 (heretter kalt IMO-resolusjon A.949 (23)), som ble vedtatt etter vedtakelsen av direktiv 2002/59/EF, og som viser til skip med behov for hjelp og ikke til skip i nød, bør derfor nevnte direktiv endres. Dette direktiv berører ikke de reglene som gjelder for redningsoperasjoner, slik som dem fastsatt i konvensjonen om ettersøking og redning til sjøs, når menneskeliv er i fare.
- 12) For å regulere situasjonen for skip med behov for hjelp som nevnt i IMO-resolusjon A.949 (23) bør det utpekes én eller flere vedkommende myndigheter som kan treffe beslutninger med henblikk på å begrense risikoene for sjøsikkerheten, menneskeliv og miljøet.
- 13) På grunnlag av IMO-resolusjon A.949 (23) og i lys av det arbeidet som Kommisjonen, Det europeiske sjøsikkerhetsbyrå (heretter kalt Byrået) og medlemsstatene har utført i fellesskap, er det nødvendig å fastsette det grunnleggende innholdet i planene for å motta skip med behov for hjelp for å sikre en harmonisert og effektiv gjennomføring av dette tiltaket og tydeliggjøre rekkevidden av medlemsstatenes forpliktelser.
- 14) IMO-resolusjon A.949 (23) skal danne grunnlag for alle planer utarbeidet av medlemsstatene med henblikk på en effektiv reaksjon på trusler forårsaket av skip med behov for hjelp. Når det foretas en vurdering av de risikoene som er forbundet med slike trusler, kan imidlertid medlemsstatene i lys av sine særlige omstendigheter ta hensyn til andre faktorer som for eksempel bruk av sjøvann til å framstille drikkevann og til å produsere elektrisitet.

- 15) Sjøfolk er anerkjent som en særskilt kategori arbeidstakere og trenger særlig vern fordi sjøfarten er verdensspennende og de kan komme i kontakt med forskjellige jurisdiksjoner, særlig ved kontakt med offentlige myndigheter. For å bedre sjøsikkerheten bør sjøfolk kunne regne med rettferdig behandling ved sjøulykker. Sjøfolks menneskerettigheter og verdighet bør til enhver tid sikres, og alle sikkerhetsundersøkelser bør gjennomføres raskt og på en rettferdig måte. Videre bør medlemsstatene for dette formål og i samsvar med sin nasjonale lovgivning ta hensyn til de relevante bestemmelsene i IMOs retningslinjer for rettferdig behandling av sjøfolk i forbindelse med sjøulykker.
- 16) Når et skip har behov for hjelp, kan det være nødvendig å treffe en beslutning om å motta skipet i en nødhavn. Dette er særlig viktig dersom det oppstår en situasjon som kan føre til forlis eller være en fare for miljøet eller sjøfarten. I slike tilfeller er det nødvendig å kunne vise til en myndighet i en medlemsstat, avhengig av medlemsstatens interne struktur, som har den nødvendige sakkunnskapen og myndigheten til å treffe uavhengige beslutninger om å motta et skip i en nødhavn. Det er dessuten viktig at beslutningen treffes etter en foreløpig evaluering av situasjonen ut fra opplysningene i gjeldende plan for å motta skip i nødhavn. Det er ønskelig at de vedkommende myndighetene er av permanent karakter.
- 17) Planene for å motta skip med behov for hjelp bør inneholde en nøyaktig beskrivelse av beslutningsgangen i forbindelse med varsling og håndtering av slike situasjoner. Det bør være en klar beskrivelse av de berørte myndighetene og deres ansvarsområder samt av kommunikasjonsmidlene mellom de berørte partene. De gjeldende framgangsmåtene bør sikre at det raskt kan treffes en hensiktsmessig beslutning på grunnlag av spesifikk sakkunnskap innen sjøfart og relevante opplysninger som er tilgjengelige for vedkommende myndighet.
- 18) Havner som mottar skip, bør kunne regne med rask erstatning for kostnader og eventuelle skader i forbindelse med virksomheten. Det er derfor viktig at de relevante internasjonale konvensjonene anvendes. Medlemsstatene bør bestrebe seg på å innføre en rettslig ramme som i ekstraordinære tilfeller og i samsvar med fellesskapsretten gir dem muligheten til å gi erstatning til en havn eller en annen enhet for kostnader eller økonomiske tap som følge av at de mottok et skip. Kommisjonen bør dessuten undersøke medlemsstatenes gjeldende ordninger for erstatning til havner eller andre organer for eventuelle økonomiske tap, og bør på grunnlag av denne undersøkelsen framlegge og vurdere ulike politiske valgmuligheter.
- 19) Når medlemsstatene utarbeider planene, bør de samle inn opplysninger om mulige nødhavner på kysten slik at når det inntreffer en ulykke eller en hendelse til sjøs, kan vedkommende myndighet raskt og tydelig utpeke de områdene som best egner seg til å motta skip med behov for hjelp. Disse relevante opplysningene bør omfatte en beskrivelse av visse særtrekk ved de aktuelle områdene og hvilket utstyr og hvilke anlegg som er tilgjengelig for å gjøre det lettere å motta skip med behov for hjelp eller å håndtere følgene av en ulykke eller forurensning.
- 20) Det er viktig at listen over vedkommende myndigheter med ansvar for å beslutte om et skip skal mottas i en nødhavn, og listen over myndigheter med ansvar for å motta og behandle varsler, blir offentliggjort på en hensiktsmessig måte. Det kan også være nyttig for deltakere i sjøredningsaksjoner, herunder for hjelpe- og tauingstjenester og myndigheter i nabomedlemsstater som kan bli berørt av en nødssituasjon til sjøs, å ha tilgang til relevante opplysninger.
- 21) Manglende finansiell sikkerhet skal ikke frita en medlemsstat fra forpliktelsen den har til å foreta en foreløpig vurdering og treffe en beslutning i spørsmålet om å motta et skip i en nødhavn. Selv om vedkommende myndigheter kan kontrollere om skipet er dekket av en forsikring eller har en annen effektiv finansiell sikkerhet som gjør det mulig å oppnå en passende erstatning for kostnader og skader i forbindelse med at skipet mottas i en nødhavn, skal en slik kontroll ikke forsinke redningsoperasjonen.
- 22) Den særlige hensikten med tiltakene for overvåking av sjøtrafikken og tilrettelegging av seilingsruter er å gjøre det mulig for medlemsstatene å få pålitelig informasjon om de skipene som seiler i farvann under deres jurisdiksjon, og dermed gjøre dem i stand til mer effektivt å forebygge eventuelle risikoer dersom det er nødvendig. Utveksling av innsamlede opplysninger bidrar til høyere kvalitet på informasjonen og gjør det lettere å behandle opplysningene.
- 23) I henhold til direktiv 2002/59/EF har medlemsstatene og Kommisjonen gjort vesentlige framskritt i arbeidet med å harmonisere den elektroniske datautvekslingen, særlig når det gjelder transport av farlig eller forurensende last. SafeSeaNet, som har vært under utvikling siden 2002, bør nå etableres som referansenettet på fellesskapsplan. Det bør tilstrebes at SafeSeaNet skal redusere den administrative byrden og kostnadene for næringen og medlemsstatene. Det bør også tas sikte på å fremme en ensartet gjennomføring, dersom det er relevant, av internasjonale regler om rapportering og melding.

- 24) Utviklingen innen ny teknologi, særlig anvendelsen av romteknologi i for eksempel overvåkingssystemer for skip basert på radiopeilesendere, satellittbildesystemer eller globale satellittnavigasjonssystemer (GNSS), gjør det i dag mulig å overvåke sjøtrafikken lenger ut til sjøs og oppnå bedre dekning av de europeiske farvannene, herunder ved hjelp av systemer for langtrekkende identifisering og sporing av skip (LRIT). Dersom disse verktøyene skal bli en sentral del av overvåkings- og informasjonssystemet for sjøtrafikk som fastsatt ved direktiv 2002/59/EF, må arbeidet skje innenfor rammen av et fullt utbygd samarbeid i Fellesskapet.
- 25) For å muliggjøre kostnadsbesparelser og unngå unødvendig montering av utstyr på skip som seiler innenfor dekningsområdet til faste AIS-stasjoner, bør medlemsstatene og Kommisjonen samarbeide om å fastsette kravene til montering av utstyr for overføring av LRIT-informasjon, og de bør framlegge alle hensiktsmessige tiltak for IMO.
- 26) Offentliggjøringen av AIS- og LRIT-data som er overført fra skip, bør ikke utgjøre noen risiko for sikkerheten eller miljøvernet.
- 27) For å sikre en mest mulig harmonisert bruk på fellesskapsplan av de opplysningene som er samlet inn i henhold til direktiv 2002/59/EF om sjøsikkerhet, bør Kommisjonen om nødvendig kunne behandle og bruke disse opplysningene og formidle dem til de myndighetene som medlemsstatene har utpekt.
- 28) I denne sammenhengen har utviklingen av «Equasis»-systemet vist hvor viktig det er å fremme en sikkerhetskultur for sjøfarten, særlig blant sjøtransportoperatørene. Kommisjonen bør kunne bidra til formidlingen, blant annet gjennom dette systemet, av alle opplysninger knyttet til sjøsikkerhet.
- 29) Europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 2099/2002 av 5. november 2002 om nedsettelse av en komité for sjøsikkerhet og hindring av forurensning fra skip (COSS) ⁽¹⁾ sentraliserer oppgavene til komiteene nedsatt i henhold til Fellesskapets regelverk for sjøsikkerhet, hindring av forurensning fra skip og leve- og arbeidsvilkår om bord. Den nåværende komiteen bør derfor erstattes av COSS.
- 30) Det bør også tas hensyn til endringene i de nevnte internasjonale dokumentene.
- 31) De tiltakene 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 gitt Kommisjonen⁽²⁾.
- 32) Kommisjonen bør særlig gis myndighet til å endre direktiv 2002/59/EF for å anvende senere endringer av internasjonale konvensjoner og tilhørende protokoller, regelverk og resolusjoner. Ettersom disse tiltakene er allmenne og har som formål å endre ikke-grunnleggende bestemmelser i nevnte direktiv, herunder ved å utfylle det med nye ikke-grunnleggende bestemmelser, skal de vedtas etter framgangsmåten med forskriftskomite med kontroll fastsatt i artikkel 5a i beslutning 1999/468/EF.
- 33) I samsvar med europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 1406/2002 av 27. juni 2002 om opprettelse av et europeisk sjøsikkerhetsbyrå⁽³⁾ skal Byrået gi Kommisjonen og medlemsstatene den nødvendige støtte til gjennomføringen av direktiv 2002/59/EF.
- 34) I samsvar med nr. 34 i den tverrinstitusjonelle avtalen om bedre regelverksutforming⁽⁴⁾ oppfordres medlemsstatene til, for eget formål og i Fellesskapets interesse, å utarbeide og offentliggjøre egne tabeller som så langt det er mulig viser sammenhengen mellom dette direktiv og innarbeidingstiltakene.
- 35) Direktiv 2002/59/EF bør derfor endres —

VEDTATT DETTE DIREKTIV:

Artikkel 1

Endringer

I direktiv 2002/59/EF gjøres følgende endringer:

1. I artikkel 2 nr. 2 gjøres følgende endringer:

a) Innledningen skal lyde:

«Med mindre annet er fastsatt, får dette direktiv ikke anvendelse på:»

⁽¹⁾ EFT L 324 av 29.11.2002, s. 1.

⁽²⁾ EFT L 184 av 17.7.1999, s. 23.

⁽³⁾ EFT L 208 av 5.8.2002, s. 1.

⁽⁴⁾ EUT C 321 av 31.12.2003, s. 1.

b) bokstav c) skal lyde:

«c) bunkers på skip med en bruttotonnasje på under 1 000, skipsforsyninger og utstyr til bruk om bord i alle skip.»

2. I artikkel 3 gjøres følgende endringer:

a) I bokstav a) gjøres følgende endringer:

i) Innledningen skal lyde:

«relevante internasjonale dokumenter», følgende dokumenter i ajourførte utgaver:»

ii) Nye strekpunkter skal lyde:

«— «IMO-resolusjon A.917 (22)», Den internasjonale sjøfartsorganisasjons resolusjon 917 (22) med tittelen «Retningslinjer for bruk av AIS om bord», endret ved IMO-resolusjon A.956 (23),

— «IMO-resolusjon A.949 (23)», Den internasjonale sjøfartsorganisasjons resolusjon 949 (23) med tittelen «Retningslinjer om nødhavner for skip med behov for hjelp»,

— «IMO-resolusjon A.9509 (23)», Den internasjonale sjøfartsorganisasjons resolusjon 950 (23) med tittelen «Maritime redningstjenester (MAS)»,

— «IMOs retningslinjer for rettferdig behandling av sjøfolk i forbindelse med sjøulykker», de retningslinjene som er vedlegg til resolusjon LEG. 3 (91) fra IMOs juridiske komité av 27. april 2006, og som er godkjent av ILOs styringsorgan på dets 296. møte 12.-16. juni 2006.»

b) Bokstav k) skal lyde:

«k) «vedkommende myndigheter», de myndighetene og organisasjonene som er utpekt av medlemsstatene til å utføre oppgaver i henhold til dette direktiv.»

c) Nye bokstaver skal lyde:

«s) «SafeSeaNet», Fellesskapets system for utveksling av maritim informasjon, utviklet av Kommisjonen i samarbeid med medlemsstatene for å sikre gjennomføringen av Fellesskapets regelverk,

t) «rutetraffikk», en rekke seilinger drevet for å sikre trafikkforbindelsen mellom de samme to eller flere havner, enten i henhold til en offentliggjort ruteplan eller med en slik regelmessighet eller hyppighet at de framstår som en systematisk rekke seilinger,

u) «fiskefartøy», ethvert fartøy som er utstyrt for kommersiell utnyttning av levende ressurser i vann,

v) «skip med behov for hjelp», med forbehold for SAR-konvensjonens bestemmelser om redning av personer, et skip i en situasjon som kan føre til forlis eller være en fare for miljøet eller sjøfarten,

w) «LRIT», et system for langtrekkende identifisering og sporing av skip i samsvar med kapittel V regel 19-1 i SOLAS-konvensjonen.»

3. Nye artikler skal lyde:

«Artikkel 6a

Fiskefartøyers bruk av automatiske identifikasjonssystemer (AIS)

Fiskefartøyer med en største lengde på over 15 meter som seiler under en medlemsstats flagg og er registrert i Fellesskapet, eller som opererer i en medlemsstats indre farvann eller sjøterritorium, eller som ilandfører sin fangst i en medlemsstats havn, skal etter tidsplanen i vedlegg II del I nr. 3 utstyres med AIS (klasse A) som oppfyller IMOs kvalitetsstandard.

Fiskefartøyer utstyrt med AIS skal til enhver tid holde systemet i drift. I ekstraordinære tilfeller kan AIS slås av når skipsføreren mener det er nødvendig for fartøyets sikkerhet.

Artikkel 6b

Bruk av systemer til langtrekkende identifisering og sporing av skip (LRIT)

1. Skip som omfattes av kapittel V regel 19-1 i SOLAS-konvensjonen og av kvalitetsstandard og funksjonskravene vedtatt av IMO, skal ha LRIT-utstyr om bord som er i overensstemmelse med nevnte regel, når de anløper en medlemsstats havn.

Medlemsstatene og Kommisjonen skal samarbeide om å fastsette kravene til montering av utstyr for overføring av LRIT-informasjon om bord på skip som seiler innenfor dekningsområdet til medlemsstatenes faste AIS-stasjoner, og skal framlegge alle hensiktsmessige tiltak for IMO.

2. Kommisjonen skal samarbeide med medlemsstatene om å opprette et europeisk LRIT-datasenter som skal ha ansvaret for behandlingen av LRIT-data.»

4. Artikkel 12 skal lyde:

«Artikkel 12

Krav til informasjon ved transport av farlig last

1. Farlig eller forurensende last skal ikke leveres til transport eller lastes om bord i skip, uansett størrelse, i en havn i en medlemsstat uten at en erklæring med følgende opplysninger er levert til skipsføreren eller operatøren for lasten tas om bord:

- a) de opplysningene som er nevnt i vedlegg I nr. 2,
- b) for stoffene som omhandles i vedlegg I til MARPOL-konvensjonen, sikkerhetsdatabladet med opplysninger om produktens fysiske og kjemiske egenskaper, herunder, dersom det er relevant, deres viskositet uttrykt i cSt ved 50 °C og deres tetthet ved 15 °C samt øvrige opplysninger som finnes i sikkerhetsdatabladet, i samsvar med IMO-resolusjon MSC.150 (77),
- c) nødnumre til avskiperen eller en annen person eller et annet organ som har opplysninger om produktets fysiske og kjemiske egenskaper, og om hvilke tiltak som skal treffes i en nødssituasjon.

2. Fartøyer som kommer fra en havn utenfor Fellesskapet, og som er på vei med farlig eller forurensende last til en havn i en medlemsstat, skal være i besittelse av en erklæring fra avskiperen med de opplysningene som kreves i henhold til nr. 1 bokstav a), b) og c).

3. Det skal være avskiperens plikt og ansvar 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 henhold til nr. 1.»

5. Artikkel 14 annet ledd bokstav c) skal lyde:

«c) en medlemsstat skal etter anmodning, og såfremt det er nødvendig av hensyn til sjøsikkerhet, sjøfartssikkerhet eller vern av havmiljøet, uten opphold kunne oversende, ved hjelp av SafeSeaNet, opplysninger om skipet og den farlige eller forurensende lasten om bord

til nasjonale og lokale vedkommende myndigheter i en annen medlemsstat.»

6. Artikkel 15 skal lyde:

«Artikkel 15

Unntak

1. Medlemsstatene kan unnta rutetrafikk mellom havner på sitt territorium fra kravene i artikkel 4 og 13 når følgende vilkår er oppfylt:

- a) rederiet som driver rutetrafikken, oppretter og ajourfører en liste over de berørte skipene og sender listen til den berørte vedkommende myndighet,
- b) for hver reise som foretas, gjøres opplysningene nevnt i vedlegg I del 1 eller del 3, etter hva som er relevant, tilgjengelige for vedkommende myndighet etter anmodning. Rederiet skal opprette et internt system for å sikre at disse opplysningene uten opphold kan oversendes elektronisk til vedkommende myndighet døgnet rundt, i samsvar med artikkel 4 nr. 1 eller artikkel 13 nr. 4, etter hva som er relevant,
- c) ethvert avvik fra forventet ankomsttid til bestemmelsehavnen eller losstasjonen på tre timer eller mer meldes til bestemmelsehavnen eller vedkommende myndighet i samsvar med artikkel 4 eller artikkel 13, etter hva som er relevant,
- d) unntak gis bare til enkeltfartøyer på en særskilt rute.

Med hensyn til første ledd skal en rute bare anses som rutetrafikk dersom den skal drives i minst én måned.

Unntak fra kravene i artikkel 4 og 13 skal begrenses til reiser av en planlagt varighet på inntil tolv timer.

2. Når det drives internasjonal rutetrafikk mellom to eller flere stater, hvorav minst én er en medlemsstat, kan hver av de berørte medlemsstatene anmode de øvrige medlemsstatene om å gi unntak for denne trafikken. Alle berørte medlemsstater, herunder 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 rederiene og skipene som har fått unntak i henhold til denne artikkel, samt enhver ajourføring av denne listen.»

7. I artikkel 16 nr. 1 skal følgende nye bokstaver lyde:

«d) skip som ikke har meldt eller ikke er i besittelse av forsikringsattest eller finansielle garantier i henhold til Fellesskapets regelverk og internasjonale regler,

e) skip som er rapportert av losere eller havnemyndigheter for å ha åpenbare mangler som kan sette sikkerheten i fare under seiling eller utgjøre en fare for miljøet.»

8. Ny artikkel skal lyde:

«Artikkel 18a

Tiltak i tilfelle farlige isforhold

1. Dersom vedkommende myndigheter mener at isforholdene utgjør en alvorlig trussel mot sikkerheten for menneskeliv til sjøs eller mot vernet av deres eller andre staters havområder eller kystsoner

a) skal de gi føreren av et skip som befinner seg i deres ansvarsområde, eller som ønsker å gå inn i eller forlate en av havnene deres, de nødvendige opplysningene om isforholdene, anbefalte ruter og isbrytertjenester i deres ansvarsområde,

b) kan de, uten at det berører verken plikten til å yte bistand til skip med behov for hjelp eller andre forpliktelser ifølge relevante internasjonale regler, forlange at et skip som befinner seg i det aktuelle området, og som ønsker å gå inn i eller forlate en havn eller terminal eller å forlate et ankringsområde, skal dokumentere at det oppfyller de kravene til motstandsdyktighet og maskinstyrke som issituasjonen i området tilsier.

2. Tiltakene i henhold til nr. 1 skal, når det gjelder data om isforholdene, bygge på is- og værmeldinger fra en kvalifisert værvarslingstjeneste som er anerkjent av medlemsstaten.»

9. I artikkel 19 gjøres følgende endringer:

a) i nr. 2 skal nytt ledd lyde:

«For dette formål skal de på anmodning oversende opplysningene nevnt i artikkel 12 til vedkommende nasjonale myndigheter.»

b) Nytt nummer skal lyde:

«4. I samsvar med sin nasjonale lovgivning skal medlemsstatene ta hensyn til de relevante bestemmelsene i IMOs retningslinjer for rettferdig behandling av sjøfolk i forbindelse med sjøulykker i farvann under deres jurisdiksjon.»

10. Artikkel 20 skal lyde:

«Artikkel 20

Vedkommende myndighet som skal motta skip med behov for hjelp

1. Medlemsstatene skal utpeke én eller flere vedkommende myndigheter som skal ha den nødvendige sakkunnskapen og myndigheten til, på tidspunktet for hendelsen, på eget initiativ å kunne treffe uavhengige beslutninger om å motta skip med behov for hjelp.

2. Myndigheten eller myndighetene nevnt i nr. 1 kan, dersom det er relevant, og særlig ved en trussel mot sjøsikkerheten og miljøvernet, treffe ethvert tiltak som er oppført på den ikke uttømmende listen i vedlegg IV.

3. Myndigheten eller myndighetene nevnt i nr. 1 skal møtes regelmessig for å utveksle sakkunnskaper og forbedre de tiltakene som er truffet i samsvar med denne artikkel. De kan møtes når som helst, dersom det oppstår særlige omstendigheter.»

11. Nye artikler skal lyde:

«Artikkel 20a

Planer for å motta skip med behov for hjelp

1. Medlemsstatene skal utarbeide planer for å motta skip for å kunne gripe inn ved trusler som skyldes skip med behov for hjelp i farvann under deres jurisdiksjon, herunder eventuelle trusler mot menneskeliv og miljøet. Myndigheten eller myndighetene nevnt i artikkel 20 nr. 1 skal delta i utarbeidingen og gjennomføringen av planene.

2. Planene nevnt i nr.1 skal utarbeides etter samråd med de berørte partene på grunnlag av IMO-resolusjon A.949 (23) og A.950 (23) og skal inneholde minst følgende:

- a) hvilken myndighet eller hvilke myndigheter som har ansvaret for å motta og behandle varslene,
- b) hvilken vedkommende myndighet som har ansvaret for å vurdere situasjonen og treffe beslutningen om et skip med behov for hjelp skal mottas i den utvalgte nødhavnen eller nektes adgang til denne,
- c) opplysninger om medlemsstatenes kystlinje og alle andre opplysninger som kan muliggjøre en forhåndsvurdering og en rask beslutning om valg av nødhavn for et skip, herunder en beskrivelse av de miljømessige, økonomiske og samfunnsmessige faktorene samt naturforholdene,
- d) framgangsmåter for vurderingen av om et skip med behov for hjelp skal mottas i eller nektes adgang til en nødhavn,
- e) midler og installasjoner som egner seg til bistand, redning og bekjempelse av forurensing,
- f) framgangsmåter for internasjonal samordning og beslutningstaking,
- g) framgangsmåter for finansiell garanti og erstatningsansvar som gjelder for skip som mottas i en nødhavn.

3. Medlemsstatene skal offentliggjøre navn og kontaktadresse til den eller de myndighetene som er nevnt i

artikkel 20 nr. 1, og til de myndighetene som er utpekt for å motta og behandle varsler.

Medlemsstatene skal på anmodning sende relevante opplysninger om planene til nabomedlemsstater.

Ved gjennomføringen av framgangsmåtene fastsatt i planene for å motta skip med behov for hjelp skal medlemsstatene sikre at de relevante opplysningene gjøres tilgjengelig for de partene som deltar i tiltakene.

Dersom medlemsstatene ber om det, er mottakerne av opplysningene angitt i annet og tredje ledd underlagt taushetsplikt.

4. Medlemsstatene skal innen 30. november 2010 underrette Kommisjonen om tiltakene som treffes i henhold til denne artikkel.

Artikkel 20b

Beslutning om å motta skip

Den eller de myndighetene som er nevnt i artikkel 20 r. 1, skal treffe beslutning om et skip skal mottas i en nødhavn etter en forhåndsvurdering av situasjonen på grunnlag av planene nevnt i artikkel 20a. Myndigheten eller myndighetene skal sikre at skip får adgang til en nødhavn dersom den eller de mener at dette er den beste framgangsmåten for å beskytte menneskeliv og miljøet.

Artikkel 20c

Økonomisk sikkerhet og erstatning

1. Selv om det mangler et forsikringssertifikat i henhold til artikkel 6 i europaparlaments- og rådsdirektiv 2009/20/EF av 23. april 2009 om skipsrederes forsikring mot sjørettslige krav(*), fritas ikke medlemsstatene fra å foreta en foreløpig vurdering og treffe beslutningen nevnt i artikkel 20b, og en slik mangel skal i seg selv ikke anses som tilstrekkelig grunn til at en medlemsstat kan nekte å motta et skip i en nødhavn.

2. Med forbehold for nr. 1 kan den medlemsstaten som mottar et skip i en nødhavn, be skipets operatør, agent eller skipsfører om å framlegge et forsikringssertifikat i henhold til artikkel 6 i direktiv 2009/20/EF. En slik anmodning om sertifikat skal ikke forsinke mottaket av skipet.

*Artikkel 20d***Kommisjonens undersøkelse**

Kommisjonen skal undersøke gjeldende ordninger i medlemsstatene for erstatning til havner eller andre organer for eventuelle økonomiske tap som følge av en beslutning truffet i henhold til artikkel 20 nr. 1. På grunnlag av en slik undersøkelse skal Kommisjonen framlegge og vurdere ulike politiske valgmuligheter. Kommisjonen skal innen 31. desember 2011 oversende en rapport til Europaparlamentet og Rådet om resultatet av undersøkelsen.

(*) EUT L 131 av 28.5.2009, s. 128.»

12. Ny artikkel skal lyde:

*«Artikkel 22a***SafeSeaNet**

1. Medlemsstatene skal opprette maritime informasjonssystemer på nasjonalt eller lokalt plan for behandling av opplysningene nevnt i dette direktiv.

2. De systemene som opprettes i henhold til nr. 1, skal muliggjøre en operasjonell utnyttelse av de innsamlede opplysningene og skal særlig oppfylle kravene fastsatt i artikkel 14.

3. For å sikre en effektiv utveksling av opplysningene nevnt i dette direktiv skal medlemsstatene sikre at nasjonale eller lokale systemer som er opprettet for å samle inn, behandle og oppbevare disse opplysningene, kan sammenkoples med SafeSeaNet. Kommisjonen skal sørge for at SafeSeaNet er i drift døgnet rundt. Beskrivelsen av og prinsippene for SafeSeaNet er fastsatt i vedlegg III.

4. Med forbehold for nr. 3 skal medlemsstatene når de handler innenfor rammen av avtaler innenfor Fellesskapet eller innenfor rammen av grensekryssende, interregionale eller tverrmasjonale prosjekter innenfor Fellesskapet, sikre at de utviklede informasjonssystemene eller nettene oppfyller kravene i dette direktiv og er kompatible med og tilkoblet SafeSeaNet.»

13. I artikkel 23 gjøres følgende endringer:

a) Bokstav c) skal lyde:

«c) utvide dekningsområdet for Fellesskapets overvåkings- og informasjonssystem for sjøtrafikk og/eller ajourføre det med sikte på å forbedre

identifisering og overvåkingen av skip, idet det tas hensyn til utviklingen innenfor informasjons- og kommunikasjonsteknologien. For dette formål skal medlemsstatene og Kommisjonen samarbeide for eventuelt å opprette obligatoriske meldingssystemer, obligatoriske sjøtrafikkjenester og egnede systemer for seilingsruter, med sikte på å framlegge dem for IMO til godkjenning. De skal også samarbeide i de regionale eller internasjonale organer om å utvikle systemer for langtrekkende identifisering og sporing.»

b) Ny bokstav skal lyde:

«e) sikre sammenkopling og samvirkingsevne mellom nasjonale systemer for å behandle opplysningene som er nevnt i vedlegg I, og utvikle og ajourføre SafeSeaNet.»

14. Ny artikkel skal lyde:

*«Artikkel 23a***Behandling og forvaltning av opplysninger om sjøsikkerhet**

1. Kommisjonen skal ved behov sikre at de opplysningene som er samlet inn i henhold til dette direktiv, behandles, brukes og spres til de myndighetene som er utpekt av medlemsstatene.

2. Når det er hensiktsmessig, skal Kommisjonen bidra til utvikling og drift av systemene for å samle inn og spre data knyttet til sjøsikkerhet, særlig gjennom «Equasis»-systemet eller andre tilsvarende offentlige systemer.»

15. Artikkel 24 skal lyde:

*«Artikkel 24***Fortrolig behandling av opplysninger**

1. Medlemsstatene skal i samsvar med Fellesskapets regelverk eller nasjonal lovgivning treffe de nødvendige tiltakene for å sikre fortrolig behandling av de opplysningene som sendes dem i henhold til dette direktiv, og skal bare bruke opplysningene i samsvar med dette direktiv.

2. Kommisjonen skal undersøke mulige problemer med nett- og informasjonssikkerheten og foreslå relevante endringer av vedlegg III for å forbedre nettsikkerheten.»

16. Artikkel 27 og 28 skal lyde:

«Artikkel 27

Endringer

1. Henvisninger til fellesskaps- og IMO-dokumenter i dette direktiv, definisjonene i artikkel 3 samt vedleggene kan endres for å bringe dem i samsvar med bestemmelsene i fellesskapsretten eller folkeretten som er blitt vedtatt, endret eller er trådt i kraft, så lenge disse endringene ikke utvider dette direktivs virkeområde.

Disse tiltakene, som har som formål å endre ikke-grunnleggende bestemmelser i dette direktiv, skal vedtas etter framgangsmåten med forskriftskomiteé med kontroll fastsatt i artikkel 28 nr. 2.

2. Vedlegg I, III og IV kan endres i lys av erfaringene som er gjort med dette direktiv, så lenge disse endringene ikke utvider direktivets virkeområde.

Disse tiltakene, som har som formål å endre ikke-grunnleggende bestemmelser i dette direktiv, skal vedtas etter framgangsmåten med forskriftskomiteé med kontroll fastsatt i artikkel 28 nr. 2.

Artikkel 28

Komiteéframgangsmåte

1. Kommisjonen skal bistås av Komiteen for sjøsikkerhet og hindring av forurensning fra skip (COSS), nedsatt ved europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 2099/2002(*).

2. Når det vises til dette nummer, får artikkel 5a nr. 1–4 og artikkel 7 i beslutning 1999/468/EF anvendelse, samtidig som det tas hensyn til bestemmelsene i beslutningens artikkel 8.

(* EFT L 324 av 29.11.2002, s. 1.)»

17. Vedlegg I punkt 4 strekpunkt X skal lyde:

«— X. Diverse:

- bunkeroljens egenskaper og anslåtte mengde, for skip med en bruttotonnasje på over 1 000

— navigasjonsstatus»

18. I vedlegg II del I skal nytt nummer lyde:

«3. Fiskefartøyer

Fiskefartøyer med en største lengde på over 15 meter omfattes av utstyrskravet fastsatt i artikkel 6a i henhold til følgende tidsplan:

- fiskefartøyer med en største lengde på 24 meter og over, men under 45 meter: senest 31. mai 2012,
- fiskefartøyer med en største lengde på 18 meter og over, men under 24 meter: senest 31. mai 2013,
- fiskefartøyer med en største lengde på over 15 meter, men under 18 meter: senest 31. mai 2014,

Nybygde fiskefartøyer med en største lengde på over 15 meter omfattes av utstyrskravet fastsatt i artikkel 6a fra og med 30. november 2010.»

19. Vedlegg III erstattes med teksten i vedlegget til dette direktiv.

Artikkel 2

Innarbeiding i nasjonal lovgivning

1. Medlemsstatene skal innen 30. november 2010 sette i kraft de lover og forskrifter som er nødvendige for å etterkomme dette direktiv. De skal umiddelbart oversende Kommisjonen teksten til disse bestemmelsene.

Når disse bestemmelsene vedtas av medlemsstatene, skal de 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 viktigste internrettslige bestemmelser som de vedtar på det området dette direktiv omhandler.

Artikkel 3

Ikrafttredelse

Dette direktiv trer i kraft den tredje dag etter at det er kunngjort i *Den europeiske unions tidende*.

Artikkel 4

Adressater

Dette direktiv er rettet til medlemsstatene.

Utfærdiget i Strasbourg, 23. april 2009.

For Europaparlamentet

H.G. PÖTTERING.

President

For Rådet

P. NEČAS

Formann

VEDLEGG

«VEDLEGG III

ELEKTRONISKE MELDINGER OG SAFESEANET**1. Generelt konsept og oppbygning**

Fellesskapets system for utveksling av maritim informasjon, SafeSeaNet, skal gjøre det mulig å motta, lagre, spore og utveksle informasjon med henblikk på sjøsikkerhet, havne- og sjøfartssikkerhet, vern av havmiljøet og effektivitet i sjøtrafikken og sjøtransporten.

SafeSeaNet er et spesialisert system som er opprettet for å gjøre det lettere å utveksle informasjon elektronisk mellom medlemsstatene og forsyne Kommisjonen med relevant informasjon i samsvar med Fellesskapets regelverk. Det består av et nettverk av nasjonale SafeSeaNet-systemer i medlemsstatene og et sentralt SafeSeaNet-system som fungerer som et knutepunkt.

SafeSeaNet-nettverket skal forbinde alle nasjonale SafeSeaNet-systemer og skal omfatte også det sentrale SafeSeaNet-systemet.

2. Forvaltning, drift, utvikling og vedlikehold av SafeSeaNet**2.1. Ansvarsområder****2.1.1. Nasjonale SafeSeaNet-systemer**

Medlemsstatene skal opprette og vedlikeholde et nasjonalt SafeSeaNet-system som gjør at godkjente brukere kan utveksle maritim informasjon under ledelse av en vedkommende nasjonal myndighet.

Vedkommende nasjonale myndighet skal være ansvarlig for forvaltningen av det nasjonale systemet, som skal omfatte ansvar for nasjonal koordinering av databrukere og dataleverandører og for å sikre at UN/LOCODE-områder utpekes og den nødvendige nasjonale IT-infrastrukturen og de framgangsmåtene som er beskrevet i grensesnitt- og funksjonskontrolldokumentet nevnt i nr. 2.3, innføres og vedlikeholdes.

Det nasjonale SafeSeaNet-systemet skal gjøre det mulig å kople sammen brukere godkjent av vedkommende nasjonale myndighet, og det kan gjøres tilgjengelig for identifiserte aktører innen skipsfart (redere, agenter, skipsførere, avskipere osv.) når de er godkjent av vedkommende nasjonale myndighet, særlig for å lette elektronisk innlevering av rapporter i samsvar med Fellesskapets regelverk.

2.1.2. Sentralt SafeSeaNet-system

Kommisjonen har ansvaret for forvaltningen og utviklingen på politisk plan av det sentrale SafeSeaNet-systemet og for tilsynet med SafeSeaNet-systemet, i samarbeid med medlemsstatene, mens Byrået, i samarbeid med medlemsstatene og Kommisjonen og i samsvar med europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 1406/2002⁽¹⁾, har ansvaret for den tekniske gjennomføringen.

Det sentrale SafeSeaNet-systemet skal som et knutepunkt kople sammen alle nasjonale SafeSeaNet-systemer og opprette nødvendig IT-infrastruktur og nødvendige framgangsmåter som beskrevet i grensesnitt- og funksjonskontrolldokumentet nevnt i nr. 2.3.

2.2. Forvaltningsprinsipper

Kommisjonen skal opprette en styringsgruppe på høyt nivå som består av representanter fra medlemsstatene og Kommisjonen, og som fastsetter sin forretningsorden for å:

— gi anbefalinger til forbedring av SafeSeaNets effektivitet og sikkerhet,

— gi relevant veiledning om utvikling av SafeSeaNet,

— bistå Kommisjonen med vurdering av SafeSeaNets yteevne,

— godkjenne grensesnitt- og funksjonskontrolldokumentet nevnt i nr. 2.3 og eventuelle endringer av dette.

⁽¹⁾ EFT L 208 av 5.8.2002, s. 1.

2.3. *Grensesnitt- og funksjonskontrolldokument samt teknisk dokumentasjon om SafeSeaNet*

Kommisjonen skal i nært samarbeid med medlemsstatene utarbeide og vedlikeholde et grensesnitt- og funksjonskontrolldokument (IFCD).

Dette dokumentet skal inneholde en detaljert beskrivelse av ytelseskravene og framgangsmåtene som gjelder for de nasjonale og sentrale delene av SafeSeaNet, og som skal sikre samsvar med det relevante fellesskapsregelverket.

Dokumentet skal inneholde regler for

- veiledning om tilgangsrettigheter for datakvalitetsstyring,
- sikkerhetsspesifikasjoner for overføring og utveksling av data og
- arkivering av informasjon på nasjonalt og sentralt plan.

Dokumentet skal angi metodene for lagring av og tilgang til informasjon om farlig eller forurensende last i forbindelse med rutetrafikk som det er gitt unntak for i samsvar med artikkel 15.

Teknisk dokumentasjon for SafeSeaNet, for eksempel standarder for datautvekslingsformat, brukerhåndbøker og spesifikasjoner for nettverkssikkerhet, skal utarbeides og vedlikeholdes av Byrået i samarbeid med medlemsstatene.

3. **Utteksling av data gjennom SafeSeaNet**

Systemet skal bruke industristandarder og kunne fungere sammen med de offentlige og private systemene som brukes til å utarbeide, levere eller motta informasjon innenfor SafeSeaNet.

Kommisjonen og medlemsstatene skal samarbeide for å undersøke gjennomførbarheten og utviklingen av funksjonalitet som så langt det er mulig vil sikre at dataleverandørene, herunder redere, eiere, agenter, operatører, avskipere og relevante myndigheter, bare behøver å sende inn informasjon én gang. Medlemsstatene skal sikre at den innsendte informasjonen er tilgjengelig for bruk i alle relevante systemer for rapportering og melding samt i alle relevante overvåkings- og informasjonssystemer for sjøtrafikk.

Elektroniske meldinger som utveksles i samsvar med dette direktiv og relevant fellesskapsregelverk, skal formidles gjennom SafeSeaNet. For dette formål skal medlemsstatene utvikle og vedlikeholde de nødvendige grensesnittene for automatisk elektronisk overføring av data til SafeSeaNet.

Når det etter internasjonalt vedtatte regler er tillatt å videresende LRIT-informasjon om fartøyer fra tredjestater, skal SafeSeaNet-nettverkene brukes til å formidle til medlemsstatene, med et tilstrekkelige sikkerhetsnivå, den LRIT-informasjonen som er mottatt i samsvar med artikkel 6b i dette direktiv.

4. **Sikkerhet og tilgangsrettigheter**

Det sentrale SafeSeaNet-systemet og de nasjonale SafeSeaNet-systemene skal oppfylle de kravene til fortrolig behandling av informasjon som er fastsatt i dette direktiv, og de sikkerhetsprinsippene og spesifikasjonene som er beskrevet i grensesnitt- og funksjonskontrolldokumentet, særlig når det gjelder tilgangsrettigheter.

Medlemsstatene skal identifisere alle brukere som har fått tildelt en rolle og tilgangsrettigheter i samsvar med grensesnitt- og funksjonskontrolldokumentet.»
