

RICHTLIJN 2009/17/EG VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD**van 23 april 2009****tot wijziging van Richtlijn 2002/59/EG betreffende de invoering van een communautair monitoring- en informatiesysteem voor de zeescheepvaart****(Voor de EER relevante tekst)**

HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD VAN DE EUROPESE UNIE,

Gelet op het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap, en met name op artikel 80, lid 2,

Gezien het voorstel van de Commissie,

Gezien het advies van het Europees Economisch en Sociaal Comité ⁽¹⁾,

Gezien het advies van het Comité van de Regio's ⁽²⁾,

Handelend volgens de procedure van artikel 251 van het Verdrag ⁽³⁾ en gezien de gemeenschappelijke tekst die op 3 februari 2009 door het bemiddelingscomité is goedgekeurd,

Overwegende hetgeen volgt:

(1) Door de vaststelling van Richtlijn 2002/59/EG van het Europees Parlement en de Raad ⁽⁴⁾ heeft de Europese Unie haar vermogens versterkt om bedreigende situaties voor de veiligheid van mensenlevens op zee en de bescherming van het mariene milieu te voorkomen.

(2) Aangezien deze richtlijn betrekking heeft op de wijziging van Richtlijn 2002/59/EG, geldt het gros van de daarin neergelegde verplichtingen niet voor lidstaten zonder kusten en zeehavens. Derhalve gelden voor Oostenrijk, de Tsjechische Republiek, Hongarije, Luxemburg of Slowakije alleen de verplichtingen betreffende schepen die de vlag van die lidstaten voeren, onverminderd de plicht van lidstaten tot samenwerking om te zorgen voor continuïteit tussen de beheersdiensten voor zeevervoer en die voor andere vervoersmodi, met name informatiediensten voor de binnenvaart.

⁽¹⁾ PB C 318 van 23.12.2006, blz. 195.

⁽²⁾ PB C 229 van 22.9.2006, blz. 38.

⁽³⁾ Standpunt van het Europees Parlement van 25 april 2007 (PB C 74 E van 20.3.2008, blz. 533), gemeenschappelijk standpunt van de Raad van 6 juni 2008 (PB C 184 E van 22.7.2008, blz. 1), standpunt van het Europees Parlement van 24 september 2008 (nog niet bekendgemaakt in het Publicatieblad), besluit van de Raad van 26 februari 2009 en wetgevingsresolutie van het Europees Parlement van 11 maart 2009 (nog niet bekendgemaakt in het Publicatieblad).

⁽⁴⁾ PB L 208 van 5.8.2002, blz. 10.

(3) Krachtens deze richtlijn moeten de lidstaten die kuststaten zijn informatie kunnen uitwisselen die zij verzamelen in het kader van de monitoringopdrachten van de zeescheepvaart waarvoor zij in hun bevoegdheidsgebied zorg dragen. Het door de Commissie in overeenstemming met de lidstaten ontwikkelde communautaire maritieme informatie-uitwisselingssysteem „SafeSeaNet”, omvat enerzijds een netwerk voor de uitwisseling van gegevens en anderzijds een standaardisatie van de voornaamste beschikbare gegevens over schepen en hun lading (aankomstmeldingen en verslagen). Daarmee wordt het mogelijk nauwkeurige en actuele gegevens over de schepen in de Europese wateren en de bewegingen en de gevaarlijke of verontreinigende ladingen daarvan, alsmede over scheepvaartincidenten, tot aan de bron te traceren en aan alle betrokken instanties mee te delen.

(4) Teneinde te garanderen dat de aldus verzamelde gegevens operationeel kunnen worden gebruikt, is het dan ook essentieel dat de door de nationale autoriteiten opgezette infrastructuur voor de inzameling en uitwisseling van de in deze richtlijn bedoelde gegevens in SafeSeaNet wordt opgenomen.

(5) Van de gegevens die uit hoofde van Richtlijn 2002/59/EG worden aangemeld en uitgewisseld, zijn met name die met betrekking tot de precieze kenmerken van over zee vervoerde gevaarlijke of verontreinigende stoffen van belang. In dit verband en gezien de recente ongevallen in de zeescheepvaart is het noodzakelijk de kustautoriteiten gemakkelijker toegang te verschaffen tot de kenmerken van over zee vervoerde koolwaterstoffen, een essentiële factor voor de keuze van de meest geschikte bestrijdingstechnieken, en ervoor te zorgen dat zij in geval van nood rechtstreeks contact kunnen opnemen met de exploitanten, aangezien die het best geïnformeerd zijn over de vervoerde producten.

(6) Met de in het Internationaal Verdrag voor de beveiliging van mensenlevens op zee van 1 november 1974 bedoelde systemen voor automatische identificatie van schepen (AIS — Automatic Identification System) kan niet alleen de monitoring van deze schepen worden verbeterd, maar ook de veiligheid van schepen die in elkaars nabijheid varen. Daarom is AIS in de bepalingen van Richtlijn 2002/59/EG opgenomen. Gezien het hoge aantal aanvaringen met vissersvaartuigen die kennelijk niet door koopvaardischepen zijn opgemerkt of die koopvaardischepen in hun omgeving niet hebben opgemerkt, is uitbreiding van die maatregel tot vissersvaartuigen met een lengte van meer dan 15 meter uiterst wenselijk. In het kader van het Europees Visserijfonds kan financiële

bijstand worden verstrekt voor de uitrusting van vissersvaartuigen met een veiligheidsuitrusting zoals AIS. De Internationale Maritieme Organisatie (IMO) heeft erkend dat de publicatie voor commerciële doeleinden op het internet of elders van door schepen doorgestuurde AIS-gegevens een risico kan inhouden voor de veiligheid en beveiliging van schepen en havenfaciliteiten en heeft er bij de regeringen van haar leden op aangedrongen om, afhankelijk van hun nationale wetgeving, degenen die de AIS-gegevens aan derden ter beschikking stellen voor publicatie op het internet of elders, daarvan te weerhouden. Bovendien dient de vertrouwelijkheid van overeenkomstig deze richtlijn aan lidstaten gestuurde informatie te worden gegarandeerd en dienen de lidstaten deze informatie met inachtneming van deze richtlijn te gebruiken.

- (7) De verplichting tot uitrusting met AIS houdt tevens in dat het AIS te allen tijde operationeel moet worden gehouden, behalve wanneer internationale regels of normen in de bescherming van navigatiegegevens voorzien.
- (8) Een lidstaat die erom verzoekt, dient de mogelijkheid te hebben om informatie op te vragen bij een andere lidstaat over een schip en de zich aan boord bevindende gevaarlijke of verontreinigende stoffen. Deze informatie dient via SafeSeaNet ter beschikking te worden gesteld en enkel te kunnen worden opgevraagd om redenen van maritieme veiligheid of beveiliging dan wel bescherming van het mariene milieu. Het is derhalve noodzakelijk dat de Commissie eventuele problemen inzake de netwerken informatiebeveiliging onderzoekt.
- (9) Richtlijn 2002/59/EG bepaalt dat de lidstaten bijzondere maatregelen moeten vaststellen ten aanzien van schepen die een risico vormen vanwege hun gedrag of hun toestand. Daarom is het wenselijk aan de lijst van deze schepen die schepen toe te voegen die niet over de nodige verzekeringen of financiële zekerheden beschikken of die volgens de loodsen of havenautoriteiten klaarblijkelijke anomalieën vertonen welke de veiligheid van de scheepvaart in gevaar kunnen brengen of een bedreiging voor het milieu kunnen vormen.
- (10) Naar analogie van Richtlijn 2002/59/EG lijkt het in verband met de risico's van uitzonderlijk slecht weer noodzakelijk rekening te houden met de risico's van ijsgang voor de scheepvaart. Daarom dient een door een lidstaat aangewezen bevoegde instantie, wanneer zij op grond van ijsgangsvoorspellingen van een bevoegde meteorologische dienst van mening is dat de vaaromstandigheden een ernstig risico voor de veiligheid van mensenlevens of een ernstig risico van verontreiniging opleveren, de kapiteins van de schepen die zich binnen haar bevoegdheidsgebied bevinden of die de haven of havens in dit gebied willen binnen- of uitvaren, te waarschuwen. In dit ver-

band is het noodzakelijk dat die instantie de nodige maatregelen kan treffen om de veiligheid van mensenlevens op zee en de bescherming van het milieu te waarborgen. De lidstaten moeten eveneens de mogelijkheid hebben om te verifiëren of uit de noodzakelijke documentatie aan boord blijkt dat het schip voldoet aan sterkte- en vermogens-eisen die op de ijsgang in het betrokken gebied zijn afgestemd.

- (11) Richtlijn 2002/59/EG bepaalt dat de lidstaten plannen moeten opstellen om, wanneer de situatie dat vereist, schepen in nood in zo goed mogelijke omstandigheden te kunnen opvangen in hun havens of op andere beschutte plaatsen teneinde de consequenties van ongevallen op zee te beperken. Rekening houdend met de Richtsnoeren inzake toevluchtsoorden voor schepen die bijstand behoeven die als bijlage zijn gevoegd bij Resolutie A.949(23) van de Internationale Maritieme Organisatie van 13 december 2003 („IMO-Resolutie A.949(23)”), die volgend op Richtlijn 2002/59/EG werden aangenomen en die betrekking hebben op schepen die bijstand behoeven in plaats van op schepen in nood, dient die richtlijn echter dienovereenkomstig te worden aangepast. Deze richtlijn laat onverlet de regels die van toepassing zijn op reddingsoperaties zoals voorzien in het Internationale Verdrag inzake opsporing en redding op zee, wanneer de veiligheid van mensenlevens in het geding is.
- (12) Om te zorgen voor schepen die bijstand behoeven als bedoeld in IMO-Resolutie A.949(23), dienen één of meer bevoegde instanties te worden aangewezen om beslissingen te nemen met het oog op het zo klein mogelijk houden van de risico's voor de maritieme veiligheid en de veiligheid van mensenlevens en van het milieu.
- (13) Op basis van IMO-Resolutie A.949(23) en naar aanleiding van de werkzaamheden die de Commissie in samenwerking met het Europees Agentschap voor maritieme veiligheid („het agentschap”) en de lidstaten heeft verricht, is het noodzakelijk de essentiële voorschriften die in de plannen voor de opvang van schepen die bijstand behoeven, moeten worden opgenomen, vast te stellen teneinde voor een geharmoniseerde en doeltreffende toepassing van deze plannen te zorgen en de strekking van de verplichtingen van de lidstaten te verduidelijken.
- (14) IMO-Resolutie A.949(23) dient de basis te vormen voor alle plannen die de lidstaten opstellen om doeltreffend te kunnen reageren op dreigingen die uitgaan van schepen die bijstand behoeven. Bij de beoordeling van de risico's die verbonden zijn aan zulke dreigingen kunnen de lidstaten, gelet op specifieke omstandigheden, evenwel rekening houden met andere factoren zoals het gebruik van zeewater voor de productie van drinkwater en voor de opwekking van elektriciteit.

- (15) Zeelieden worden erkend als een speciale categorie van werknemers en, gezien de mondiale aard van de scheepvaartsector en de verschillende jurisdicties waarmee zij geconfronteerd kunnen worden, hebben zij nood aan een bijzondere bescherming, met name wat contacten met overheden betreft. In het belang van een grotere maritieme veiligheid dienen zeelieden te kunnen rekenen op een billijke behandeling bij een ongeval op zee. Hun mensenrechten en hun menselijke waardigheid dienen steeds te worden in acht genomen en alle veiligheidsonderzoeken moeten op een eerlijke en prompte manier worden gevoerd. Het is in dit opzicht dat lidstaten overeenkomstig hun nationaal recht met de relevante bepalingen van de IMO-richtsnoeren betreffende de billijke behandeling van zeelieden bij een ongeval op zee nader rekening moeten houden.
- (16) Wanneer een schip bijstand heeft, kan een besluit over de opvang van dat schip in een toevluchtsoord noodzakelijk blijken. Dit is vooral belangrijk bij een situatie die gevaar voor verlies van het schip of voor het milieu of de scheepvaart kunnen opleveren. In die gevallen is het noodzakelijk, naargelang de interne staatsstructuur van die lidstaat, een beroep te kunnen doen op een instantie in een lidstaat, die de nodige deskundigheid en bevoegdheden heeft om onafhankelijke beslissingen aangaande de opvang van een schip in een toevluchtsoord te nemen. Het is ook belangrijk dat deze beslissing wordt genomen na een voorafgaande beoordeling van de situatie op basis van de gegevens die in het relevante plan voor de opvang van schepen in een toevluchtsoord zijn opgenomen. Het is wenselijk dat de bevoegde instantie een permanent karakter heeft.
- (17) De plannen voor de opvang van schepen die bijstand behoeven, moeten een nauwkeurige beschrijving geven van de besluitvormingsketen met betrekking tot de alarmering en de handelwijze in de desbetreffende situaties. De betrokken instanties en hun taken, alsmede de communicatiekanalen tussen de betrokken partijen dienen duidelijk te worden omschreven. De toepasselijke procedures moeten garanderen dat er snel een passend besluit kan worden genomen op basis van specifieke maritieme deskundigheid en adequate informatie waarover de bevoegde instantie beschikt.
- (18) Havens die een schip opvangen, moeten kunnen rekenen op een prompte vergoeding van de kosten en eventuele schade die de operatie meebrengt. Hiertoe is het van belang dat de relevante internationale verdragen worden toegepast. De lidstaten moeten ervoor ijveren een wettelijk kader in te stellen waardoor zij, in uitzonderlijke omstandigheden en overeenkomstig de Gemeenschapswetgeving, de kosten en economische schade die een haven of een andere entiteit heeft geleden als gevolg van de opvang van een schip, kunnen vergoeden. De Commissie dient voorts de mechanismen te onderzoeken die reeds in de lidstaten bestaan voor de vergoeding van potentiële economische schade van een haven of entiteit, en dient op basis van dit onderzoek verschillende beleidsopties voor te stellen en te beoordelen.
- (19) Tevens is het wenselijk dat de lidstaten bij de uitwerking van hun plannen informatie inwinnen over de mogelijke toevluchtsoorden langs de kust, zodat de bevoegde instantie bij een ongeval of incident op zee duidelijk en snel kan bepalen welke zones het meest geschikt zijn voor de opvang van een schip dat bijstand heeft. Die informatie dient een omschrijving te omvatten van bepaalde kenmerken van de overwogen locaties en de uitrusting en installaties die beschikbaar zijn om de opvang van schepen die bijstand behoeven of de bestrijding van de consequenties van een ongeval of van verontreiniging te vergemakkelijken.
- (20) Het is van belang dat de lijst van instanties die bevoegd zijn een besluit te nemen over de opvang van een schip in een toevluchtsoord, alsmede de lijst van instanties die belast zijn met de ontvangst en behandeling van noodsignalen op passende wijze worden gepubliceerd. Ook kan het nuttig blijken relevante informatie toegankelijk te maken voor de partijen die betrokken zijn bij een hulpverleningsoperatie op zee, waaronder hulpverlenings- en sleepbedrijven, en voor de autoriteiten van aangrenzende lidstaten die door een noodsituatie op zee kunnen worden getroffen.
- (21) Het ontbreken van financiële verzekeringen onthefte een lidstaat niet van de verplichting om een voorafgaande beoordeling te maken en te beslissen over de toelating van een schip in een toevluchtsoord. De bevoegde instanties mogen wel nagaan of voor het schip verzekeringen zijn afgesloten of andere effectieve vormen van financiële zekerheden zijn gesteld, waarmee de kosten en schade kunnen worden vergoed die door de opvang in een toevluchtsoord kunnen ontstaan. Het opvragen van deze informatie mag echter de reddingsoperatie niet vertragen.
- (22) De specifieke functie van de monitoring van de zeescheepvaart en scheepsrouteringsmaatregelen is de lidstaten in staat te stellen feitelijke kennis te verwerven van de schepen die in de onder hun jurisdictie vallende wateren varen, teneinde wanneer nodig eventuele risico's effectiever te kunnen vermijden. In het kader hiervan kan door uitwisseling van informatie de kwaliteit van de verzamelde gegevens worden verbeterd en de verwerking ervan worden vergemakkelijkt.
- (23) Overeenkomstig Richtlijn 2002/59/EG hebben de lidstaten en de Commissie aanzienlijke vooruitgang geboekt bij de harmonisatie van de elektronische gegevensuitwisseling, in het bijzonder wat betreft het vervoer van gevaarlijke en verontreinigende goederen. SafeSeaNet, waarvan de ontwikkeling in 2002 is gestart, zou thans moeten worden vastgesteld als referentienetwerk op Gemeenschapsniveau. SafeSeaNet dient gericht te zijn op de vermindering van administratieve lasten of kosten voor het bedrijfsleven en de lidstaten. Het dient ook gericht te zijn op het vergemakkelijken van een uniforme toepassing, voor zover aangewezen, van internationale regels inzake verslaglegging en kennisgeving.

- (24) Dankzij de vooruitgang op het gebied van nieuwe technologieën en met name op het gebied van toepassingen in de ruimte, zoals monitoringsystemen voor de scheepvaart met behulp van bakens, beeldsystemen en het wereldwijd satellietnavigatiesysteem (GNSS), kan de monitoring van de zeescheepvaart worden uitgebreid tot op open zee waardoor de communautaire wateren beter worden gedekt, onder meer met behulp van Long-Range Identification and Tracking systemen (identificatie- en volgsysteem voor de lange afstand, LRIT). Teneinde te zorgen voor een volledige integratie van dergelijke hulpmiddelen in het bij Richtlijn 2002/59/EG ingevoerde monitoring- en informatiesysteem voor de scheepvaart is het noodzakelijk dat bij deze werkzaamheden wordt samengewerkt binnen de gehele Gemeenschap.
- (25) Om kostenbesparing mogelijk te maken en onnodige plaatsing van apparatuur aan boord van schepen die in zeewateren varen die onder het bereik van vaste AIS-controlestations vallen te vermijden, moeten de lidstaten en de Commissie samenwerken om de vereisten betreffende het aanbrengen van uitrusting voor verzending van LRIT-gegevens vast te stellen en dienen zij in het kader van de IMO passende maatregelen voor te stellen.
- (26) Openbaarmaking van de door schepen doorgegeven AIS-en LRIT-gegevens mogen geen risico vormen voor de veiligheid, de beveiliging of de bescherming van het milieu.
- (27) Teneinde te zorgen voor een optimale en in communautair verband geharmoniseerde gebruikmaking van de krachtens Richtlijn 2002/59/EG verzamelde informatie inzake maritieme veiligheid, moet de Commissie deze gegevens zo nodig kunnen verwerken en gebruiken en bij de door de lidstaten aangewezen instanties kunnen verspreiden.
- (28) In dit verband heeft de ontwikkeling van het Equasis-systeem aangetoond hoe belangrijk de bevordering van een op maritieme veiligheid gerichte cultuur is, met name onder de exploitanten in de zeescheepvaartsector. De Commissie moet een bijdrage kunnen leveren aan de verspreiding, met name via dit systeem, van alle informatie met betrekking tot maritieme veiligheid.
- (29) Verordening (EG) nr. 2099/2002 van het Europees Parlement en de Raad van 5 november 2002 betreffende de oprichting van het Comité voor maritieme veiligheid en voorkoming van verontreiniging door schepen (COSS) ⁽¹⁾ centraliseert de taken van de diverse comités die zijn opgericht in het kader van de relevante Gemeenschaps-wetgeving op het gebied van maritieme veiligheid, voorkoming van verontreiniging door schepen en bescherming van de leef- en werkomstandigheden aan boord. Derhalve is het dienstig dat het huidige comité wordt vervangen door het COSS.
- (30) Tevens dient rekening te worden gehouden met de wijzigingen van de genoemde internationale instrumenten.
- (31) De voor de uitvoering van deze richtlijn vereiste maatregelen moeten worden vastgesteld overeenkomstig Besluit 1994/468/EG van de Raad van 28 juni 1999 tot vaststelling van de voorwaarden voor de uitoefening van de aan de Commissie verleende uitvoeringsbevoegdheden ⁽²⁾.
- (32) In het bijzonder moet de Commissie de bevoegdheid worden gegeven Richtlijn 2002/59/EG te wijzigen om latere wijzigingen van daarmee verband houdende internationale verdragen, protocollen, codes en resoluties toe te passen. Daar het maatregelen van algemene strekking betreft tot wijziging van niet-essentiële onderdelen van die richtlijn, onder meer door haar aan te vullen met nieuwe niet-essentiële onderdelen, moeten zij worden vastgesteld volgens de in artikel 5 bis van Besluit 1999/468/EG bepaalde regelgevingsprocedure met toetsing.
- (33) Overeenkomstig Verordening (EG) nr. 1406/2002 van het Europees Parlement en de Raad van 27 juni 2002 tot oprichting van een Europees Agentschap voor maritieme veiligheid ⁽³⁾ biedt het agentschap de Commissie en de lidstaten de nodige hulp bij de uitvoering van Richtlijn 2002/59/EG.
- (34) In overeenstemming met punt 34 van het Interinstitutioneel Akkoord inzake beter wetgeven ⁽⁴⁾ worden de lidstaten ertoe aangespoord voor zichzelf en in het belang van de Gemeenschap hun eigen tabellen op te stellen, die, voor zover mogelijk, het verband weergeven tussen de richtlijnen en de omzettingsmaatregelen, en deze openbaar te maken.
- (35) Richtlijn 2002/59/EG dient derhalve dienovereenkomstig te worden gewijzigd,

HEBBEN DE VOLGENDE RICHTLIJN VASTGESTELD:

Artikel 1

Wijzigingen

Richtlijn 2002/59/EG wordt als volgt gewijzigd:

1) Artikel 2, lid 2, wordt als volgt gewijzigd:

a) de aanhef wordt vervangen door:

„Tenzij anders bepaald, is deze richtlijn niet van toepassing op:”;

⁽²⁾ PB L 184 van 17.7.1999, blz. 23.

⁽³⁾ PB L 208 van 5.8.2002, blz. 1.

⁽⁴⁾ PB C 321 van 31.12.2003, blz. 1.

⁽¹⁾ PB L 324 van 29.11.2002, blz. 1.

b) punt c) wordt vervangen door:

„c) bunkers op schepen tot 1 000 ton en scheepsvoorraden en uitrusting aan boord van alle schepen.”.

2) Artikel 3 wordt als volgt gewijzigd:

a) punt a) wordt als volgt gewijzigd:

i) de aanhef wordt vervangen door:

„„relevante internationale instrumenten”: de volgende instrumenten, in hun bijgewerkte versie:”;

ii) de volgende streepjes worden toegevoegd:

— „— Resolutie A.917(22) van de IMO: Resolutie A.917(22) van de Internationale Maritieme Organisatie, getiteld: „Guidelines for the onboard use of AIS”, zoals gewijzigd bij Resolutie A.956(23) van de IMO;

— Resolutie A.949(23) van de IMO: Resolutie A.949(23) van de Internationale Maritieme Organisatie, getiteld: „Guidelines on places of refuge for ships in need of assistance”;

— Resolutie A.950(23) van de IMO: Resolutie A.950(23) van de Internationale Maritieme Organisatie, getiteld: „Maritime assistance services (MAS)”;

— IMO-richtsnoeren betreffende de billijke behandeling van zeelieden bij een ongeval op zee (IMO guidelines on the fair treatment of seafarers in the event of a maritime accident): de richtsnoeren in bijlage bij Resolutie LEG.3(91) van de juridische commissie van de IMO van 27 april 2006 en goedgekeurd door de raad van bestuur van de Internationale Arbeidsorganisatie op haar 296ste zitting van 12 tot 16 juni 2006.”;

b) punt k) wordt vervangen door:

„k) „bevoegde instantie”: de instantie of organisatie die door een lidstaat is aangewezen om de uit hoofde van deze richtlijn te vervullen taken te verrichten.”;

c) de volgende punten worden toegevoegd:

„s) „SafeSeaNet”: het communautaire systeem voor de uitwisseling van maritieme informatie dat door de Commissie in samenwerking met de lidstaten is ontwikkeld ter uitvoering van de Gemeenschapswetgeving;

t) „lijndienst”, een reeks overtochten door schepen waarmee de verbinding tussen dezelfde twee of

meer havens wordt onderhouden, hetzij volgens een gepubliceerde dienstregeling, hetzij met een zodanige regelmaat of frequentie dat zij een herkenbare systematische reeks vormen;

u) „vissersvaartuig”: elk vaartuig dat is uitgerust voor commerciële exploitatie van levende aquatische hulpbronnen;

v) „schip dat bijstand behoeft”: een schip in omstandigheden die gevaar voor verlies van het schip, voor het milieu of voor de scheepvaart kunnen opleveren, onverminderd de bepalingen van het SAR-verdrag inzake opsporing en redding op zee;

w) „LRIT”: een systeem voor het op lange afstand identificeren en volgen van schepen in overeenstemming met Voorschrift 19-1 van hoofdstuk V van het SOLAS-verdrag.”.

3) De volgende artikelen worden ingevoegd:

„Artikel 6 bis

Gebruik van automatische identificatiesystemen (AIS) door vissersvaartuigen

Elk vissersvaartuig met een lengte over alles van meer dan 15 meter dat de vlag van een lidstaat voert en in de Gemeenschap is geregistreerd, of dienstdoet in de binnenwateren of territoriale wateren van een lidstaat, of zijn vangst aan land brengt in een haven van een lidstaat, moet volgens het in bijlage II, deel I, punt 3), aangegeven tijdschema worden uitgerust met een AIS (klasse A) dat voldoet aan de door de IMO ontwikkelde prestatienormen.

Vissersvaartuigen die zijn uitgerust met een AIS houden dit systeem te allen tijde operationeel. In uitzonderlijke omstandigheden mag het AIS worden uitgeschakeld, wanneer dat volgens de kapitein noodzakelijk is voor de veiligheid of de beveiliging van zijn vaartuig.

Artikel 6 ter

Gebruikmaking van een systeem voor het op lange afstand identificeren en volgen van schepen (LRIT)

1. Schepen waarop Voorschrift 19-1 van hoofdstuk V van het SOLAS-verdrag en de door de IMO aangenomen prestatienormen en functionele eisen van toepassing zijn, worden, indien zij een haven van een lidstaat aandoen, uitgerust met een LRIT-uitrusting die aan dat voorschrift voldoet.

De lidstaten en de Commissie werken samen om de vereisten vast te stellen betreffende het aanbrengen van uitrusting voor verzending van LRIT-gegevens aan boord van schepen die varen in wateren die onder het bereik van vaste AIS-stations van lidstaten vallen, en stellen de IMO passende maatregelen voor.

2. De Commissie werkt samen met de lidstaten om een Europees datacentrum voor LRIT op te richten dat tot taak heeft de identificatie- en volgegevens op lange afstand te verwerken.”.

4) Artikel 12 wordt vervangen door:

„Artikel 12

Informatievereisten aangaande het vervoer van gevaarlijke stoffen

1. Gevaarlijke of verontreinigende stoffen mogen in een haven van een lidstaat niet voor vervoer worden aangeboden noch aan boord van een schip worden genomen, ongeacht de grootte van het schip, tenzij aan de kapitein of de exploitant, vooraleer de goederen aan boord worden genomen, een verklaring met de volgende informatie werd overhandigd:

- a) de in bijlage I, punt 2, genoemde informatie;
 - b) voor de in bijlage I bij het MARPOL-verdrag genoemde stoffen, het veiligheidsinformatieblad waarop de fysisch-chemische eigenschappen van de producten zijn vermeld, waar van toepassing, met inbegrip van hun viscositeit, uitgedrukt in cSt bij 50 °C en hun dichtheid bij 15 °C, alsook de andere gegevens die conform Resolutie MSC.150(77) van de IMO op het veiligheidsinformatieblad staan;
 - c) de alarmnummers van de verlader of enige andere persoon of organisatie die beschikt over informatie over de fysisch-chemische eigenschappen van de producten en over de bij een calamiteit te nemen maatregelen.
2. Vaartuigen komende van een haven buiten de Gemeenschap die een haven van een lidstaat aandoen en gevaarlijke of verontreinigende stoffen aan boord hebben, beschikken over een verklaring van de verlader met de informatie vereist volgens lid 1, onder a), b) en c).

3. Het is de taak en verantwoordelijkheid van de verlader om deze verklaring aan de kapitein of de exploitant te bezorgen en ervoor te zorgen dat de voor vervoer aangeboden vracht werkelijk die is waarover overeenkomstig de eerste alinea een verklaring werd afgelegd.”.

5) In artikel 14, tweede alinea, wordt punt c) vervangen door:

„c) lidstaten moeten in staat zijn via SafeSeaNet onverwijld informatie over het schip en over de gevaarlijke of verontreinigende stoffen aan boord door te sturen naar de nationale en lokale bevoegde instanties van een andere lidstaat, indien zij daarom worden verzocht en indien dit noodzakelijk is voor de maritieme veilig-

heid of beveiliging, dan wel voor de bescherming van het mariene milieu.”.

6) Artikel 15 wordt vervangen door:

„Artikel 15

Vrijstellingen

1. De lidstaten kunnen voor lijndiensten tussen havens op hun grondgebied vrijstelling verlenen van de eisen van de artikelen 4 en 13, wanneer aan de volgende voorwaarden wordt voldaan:

- a) de maatschappij die die lijndiensten exploiteert, houdt een lijst bij van de betrokken schepen en deelt die lijst mee aan de betrokken bevoegde instantie, en werkt deze bij;
- b) telkens als de reis wordt uitgevoerd, wordt de in bijlage I, punt 1, dan wel bijlage I, punt 3, indien toepasselijk, genoemde informatie ter beschikking gehouden van de bevoegde instantie, indien deze daarom verzoekt. De maatschappij zet een intern systeem op waarmee genoemde inlichtingen 24 uur per dag direct nadat daarom door de bevoegde instantie is gevraagd, elektronisch aan de bevoegde instantie kunnen worden doorgegeven, in overeenstemming met artikel 4, lid 1, dan wel artikel 13, lid 4, indien toepasselijk;
- c) alle afwijkingen van de verwachte tijd van aankomst in de haven van bestemming of bij het loodsstation van drie uur of meer worden overeenkomstig artikel 4 dan wel artikel 13, indien toepasselijk, meegedeeld aan de haven van aankomst of aan de bevoegde instantie;
- d) vrijstellingen worden alleen verleend aan individuele vaartuigen op een specifieke dienst.

Voor de toepassing van de eerste alinea wordt de dienst alleen als lijndienst beschouwd als het de bedoeling is dat hij ten minste één maand wordt geëxploiteerd.

Vrijstellingen van de in de artikelen 4 en 13 neergelegde eisen blijven beperkt tot reizen met een geplande duur van maximaal 12 uur.

2. Wanneer een internationale lijndienst tussen twee of meer staten wordt geëxploiteerd, waarvan ten minste één een lidstaat is, kan ieder van de betrokken lidstaten de overige lidstaten vragen voor die dienst vrijstelling te verlenen. Alle betrokken lidstaten met inbegrip van de betrokken kuststaten werken samen om een vrijstelling voor de betreffende dienst overeenkomstig de voorwaarden van lid 1 te verlenen.

3. De lidstaten controleren regelmatig of aan de voorwaarden van de leden 1 en 2 wordt voldaan. Wanneer niet meer wordt voldaan aan minstens een van deze voorwaarden, trekken de lidstaten onmiddellijk de aan de betrokken maatschappij verleende vrijstelling in.

4. De lidstaten delen een lijst van de maatschappijen en schepen waaraan op grond van dit artikel een vrijstelling is verleend, alsmede iedere bijstelling van die lijst mede aan de Commissie.”.

7) Aan artikel 16, lid 1, worden de volgende punten toegevoegd:

„d) schepen die geen kennisgeving hebben gedaan of niet beschikken over verzekeringscertificaten of financiële zekerheden als voorgeschreven bij de geldende communautaire wetgeving en internationale voorschriften;

e) schepen ten aanzien waarvan door de loodsen of havenautoriteiten is gemeld dat zij klaarblijkelijke gebreken vertonen die de veiligheid van hun navigatie in gevaar kunnen brengen of een risico voor het milieu kunnen vormen.”.

8) Het volgende artikel wordt ingevoegd:

„Artikel 18 bis

Maatregelen in geval van gevaarlijke ijsgang

1. Wanneer de bevoegde instanties van mening zijn dat de ijsgang een ernstige bedreiging vormt voor de veiligheid van mensenlevens op zee of voor de bescherming van hun zee- of kustgebieden of de zee- of kustgebieden van andere staten:

a) verstrekken zij aan de kapiteins van een schip dat zich in hun bevoegdheidsgebied bevindt of een van hun havens wil binnen- of uitvaren, alle nodige informatie over de ijsgang, de aanbevolen routes en de ijsbreekdiensten in hun bevoegdheidsgebied;

b) mogen zij, onverminderd de plicht tot bijstandsverlening aan schepen die bijstand behoeven en andere uit de toepasselijke internationale voorschriften voortvloeiende verplichtingen, verlangen dat schepen die zich in het betrokken gebied bevinden en die een haven of terminal willen binnen- of uitvaren of een ankerplaats

willen verlaten, met documenten kunnen aantonen dat zij aan sterkte- en vermogens-eisen voldoen die op de ijsgang in het betrokken gebied zijn afgestemd.

2. De uit hoofde van lid 1 getroffen maatregelen worden, wat de gegevens over de ijsgang betreft, gebaseerd op de ijsberichten en de weersvoorspelling van een door de lidstaat erkende gekwalificeerde meteorologische dienst.”.

9) Artikel 19 wordt als volgt gewijzigd:

a) de volgende alinea wordt toegevoegd aan lid 2:

„Daartoe verstrekken zij de nationale bevoegde instanties op verzoek de in artikel 12 bedoelde informatie.”;

b) het volgende lid wordt toegevoegd:

„4. Overeenkomstig hun nationale recht, houden de lidstaten rekening met de relevante bepalingen van de IMO-richtsnoeren betreffende de billijke behandeling van zeelieden bij een ongeval op zee in de onder hun jurisdictie vallende wateren.”.

10) Artikel 20 wordt vervangen door:

„Artikel 20

Bevoegde instantie voor de opvang van schepen die bijstand behoeven

1. Lidstaten wijzen een of meerdere bevoegde instanties aan, die de vereiste deskundigheid en bevoegdheid hebben op het ogenblik van de operatie om onafhankelijk en autonoom beslissingen te nemen betreffende de opvang van schepen die bijstand behoeven.

2. De in lid 1 bedoelde instantie of instanties mogen in voorkomend geval, en met name wanneer de maritieme veiligheid of de bescherming van het milieu in het gedrang komt, alle maatregelen nemen die in de niet-exhaustieve lijst van bijlage IV zijn opgenomen.

3. De in lid 1 bedoelde instantie of instanties komen regelmatig bijeen om ervaringen uit te wisselen en de uit hoofde van dit artikel genomen maatregelen te verbeteren. Zij kunnen steeds samenkomen naar aanleiding van specifieke omstandigheden.”.

11) De volgende artikelen worden ingevoegd:

„Artikel 20 bis

Plannen voor de opvang van schepen die bijstand behoeven

1. De lidstaten stellen plannen op voor de opvang van schepen teneinde te reageren op de dreigingen die uitgang van bijstand behoevende schepen welke zich in de onder hun jurisdictie vallende wateren bevinden, in voorkomend geval met inbegrip van dreigingen voor mensenlevens en het milieu. De in artikel 20, lid 1, bedoelde instantie of instanties nemen deel aan de opstelling en uitvoering van die plannen.

2. De in lid 1 bedoelde plannen worden na raadpleging van de betrokkenen opgesteld, op basis van Resoluties A.949(23) en A.950(23) van de IMO, en omvatten ten minste de volgende informatie:

- a) de identificatiegegevens betreffende de instantie of instanties die met de ontvangst en de behandeling van noodsignalen zijn belast;
- b) de identificatiegegevens betreffende de instantie die verantwoordelijk is voor de beoordeling van de omstandigheden, en voor het nemen van de beslissing inzake het bieden of weigeren van toegang aan een bijstand behoevend schip tot het gekozen toevluchtsoord;
- c) informatie over de kustlijn van de lidstaten en alle elementen die een voorafgaande beoordeling en een snelle besluitvorming over de keuze van een toevluchtsoord voor een schip moeten mogelijk maken, inclusief een beschrijving van de milieu-, economische en sociale factoren en de natuurlijke omstandigheden;
- d) de beoordelingsprocedures voor het aan een bijstand behoevend schip bieden of weigeren van toegang tot het toevluchtsoord;
- e) de middelen en uitrustingen die geschikt zijn voor hulpverlening, redding en bestrijding van verontreiniging;
- f) procedures voor internationale coördinatie en besluitvorming;
- g) de geldende procedures inzake financiële zekerheden en aansprakelijkheid voor de opvang van schepen in toevluchtsoorden.

3. De lidstaten publiceren de naam en contactadressen van de in artikel 20, lid 1, bedoelde instantie of instanties,

alsmede van de voor de ontvangst en behandeling van noodsignalen aangewezen instanties.

De lidstaten verstrekken, op verzoek, de relevante informatie over de plannen aan de aangrenzende lidstaten.

Bij de toepassing van de procedures op basis van de plannen voor de opvang van bijstand behoevende schepen zorgen de lidstaten ervoor dat relevante informatie ter beschikking van de bij de operaties betrokken partijen wordt gesteld.

Indien een lidstaat daarom verzoekt, geldt voor degenen die overeenkomstig de eerste en tweede alinea informatie ontvangen een plicht tot vertrouwelijkheid.

4. De lidstaten informeren de Commissie uiterlijk op 30 november 2010 over de maatregelen die zij krachtens dit artikel hebben genomen.

Artikel 20 ter

Beslissing over de opvang van schepen

De instantie of instanties zoals bedoeld in artikel 20, lid 1, beslissen over de aanvaarding van een schip in een toevluchtsoord op grond van een voorafgaande beoordeling van de omstandigheden, verricht op basis van de in artikel 20 bis bedoelde plannen. De instantie of instanties zorgen ervoor dat schepen tot een toevluchtsoord worden toegelaten indien zij van oordeel zijn dat een dergelijke opvang de beste oplossing biedt voor de bescherming van mensenlevens en het milieu.

Artikel 20 quater

Financiële zekerheden en vergoeding

1. Het ontbreken van een verzekeringscertificaat zoals bedoeld in artikel 6 van Richtlijn 2009/20/EG van het Europees Parlement en de Raad van 23 april 2009 betreffende de verzekering van scheepseigenaren tegen maritieme vorderingen (*) ontheft een lidstaat niet van de voorafgaande beoordeling en beslissing bedoeld in artikel 20 ter en wordt op zich niet als een voldoende reden voor een lidstaat beschouwd om te weigeren een schip op te vangen in een toevluchtsoord.

2. Zonder afbreuk te doen aan lid 1, kan een lidstaat, wanneer hij een schip opvangt in een toevluchtsoord, de exploitant, agent of kapitein van het schip vragen een verzekeringscertificaat over te leggen als bedoeld in artikel 6 van Richtlijn 2009/20/EG. Het opvragen van dit certificaat mag niet leiden tot vertraging bij de opvang van een schip dat bijstand behoeft.

*Artikel 20 quinquies***Onderzoek door de Commissie**

De Commissie onderzoekt de in de lidstaten bestaande mechanismen voor de vergoeding van potentiële economische schade van een haven of entiteit als gevolg van een beslissing genomen volgens artikel 20, lid 1. Op basis van dit onderzoek stelt zij verschillende beleidsopties voor en beoordeelt deze. De Commissie brengt bij het Europees Parlement en de Raad uiterlijk 31 december 2011 verslag uit over de resultaten van het onderzoek.

(*) PB L 131 van 28.5.2009, blz. 128.”

12) Het volgende artikel wordt ingevoegd:

*„Artikel 22 bis***SafeSeaNet**

1. De lidstaten zetten nationale of lokale beheersystemen voor maritieme informatie op ter verwerking van de in deze richtlijn bedoelde informatie.

2. De uit hoofde van lid 1 opgezette systemen moeten het mogelijk maken de verzamelde informatie voor operationele doeleinden te gebruiken en dienen met name te voldoen aan de voorwaarden van artikel 14.

3. Teneinde een goede uitwisseling van de in deze richtlijn bedoelde informatie te garanderen, zorgen de lidstaten ervoor dat de voor de inzameling, verwerking en opslag van de in deze richtlijn bedoelde informatie opgezette nationale of lokale systemen kunnen worden gekoppeld aan SafeSeaNet. De Commissie draagt er zorg voor dat SafeSeaNet 24 uur per dag operationeel is. De beschrijving en grondbeginselen van SafeSeaNet zijn vastgelegd in bijlage III.

4. Onverminderd lid 3 zorgen de lidstaten ervoor wanneer zij samenwerken in het kader van intracommunautaire overeenkomsten of grensoverschrijdende, interregionale of transnationale projecten binnen de Gemeenschap, dat de ontwikkelde informatiesystemen of -netwerken voldoen aan de eisen van deze richtlijn en verenigbaar zijn met en gekoppeld zijn aan SafeSeaNet.”.

13) Artikel 23 wordt als volgt gewijzigd:

a) punt c) wordt vervangen door:

„c) uitbreiding van de dekking en/of aanpassing van het communautaire monitoring- en informatiesysteem voor de scheepvaart, teneinde de identificatie en

monitoring van schepen te verbeteren door rekening te houden met de ontwikkelingen in de informatie- en communicatietechnologie. Met het oog daarop werken de lidstaten en de Commissie samen bij de invoering, waar nodig, van verplichte scheepsrapportagesystemen, verplichte verkeersbegeleidingsdiensten en passende scheepsrouteringssystemen, die zij ter goedkeuring aan de IMO zullen voorleggen. Voorts werken zij binnen de betrokken regionale of internationale instanties samen aan de ontwikkeling van identificatie- en volgsystemen voor de lange afstand;”;

b) het volgende punt wordt toegevoegd:

„e) garantie van de interconnectie en interoperabiliteit van de nationale systemen voor het beheer van de in bijlage I bedoelde informatie, en de ontwikkeling en actualisering van SafeSeaNet;”.

14) Het volgende artikel wordt ingevoegd:

*„Artikel 23 bis***Verwerking en beheer van informatie betreffende de veiligheid van de zeescheepvaart**

1. De Commissie zorgt, waar nodig, voor de verwerking, het gebruik en de verspreiding onder de door de lidstaten aangewezen instanties van de informatie die uit hoofde van deze richtlijn is verzameld.

2. Waar passend draagt de Commissie bij tot de ontwikkeling en de werking van systemen voor de inzameling en verspreiding van gegevens met betrekking tot de veiligheid van de zeescheepvaart, met name door middel van het Equasis-systeem of een gelijkwaardig systeem met een publiek karakter.”.

15) Artikel 24 wordt vervangen door:

*„Artikel 24***Vertrouwelijkheid van de informatie**

1. De lidstaten nemen overeenkomstig de communautaire of nationale wetgeving de nodige maatregelen om de vertrouwelijkheid van de hen uit hoofde van deze richtlijn toegezonden informatie te garanderen en gebruiken deze informatie uitsluitend overeenkomstig deze richtlijn.

2. De Commissie onderzoekt mogelijke problemen op het gebied van netwerk- en informatiebeveiliging en stelt passende wijzigingen van bijlage III voor om de beveiliging van het netwerk te verbeteren.”.

16) De artikelen 27 en 28 worden vervangen door:

„Artikel 27

Wijzigingen

1. Verwijzingen naar communautaire en IMO-instrumenten in deze richtlijn, de definities in artikel 3 en de bijlagen van deze richtlijn kunnen worden gewijzigd, ten einde ze in overeenstemming te brengen met aangenomen, gewijzigde of in werking getreden bepalingen van communautair of internationaal recht, mits deze wijzigingen geen uitbreiding inhouden van het toepassingsgebied van de richtlijn.

Deze maatregelen die niet-essentiële onderdelen van deze richtlijn beogen te wijzigen, worden volgens de in artikel 28, lid 2, bedoelde regelgevingsprocedure met toetsing vastgesteld.

2. Bijlagen I, III en IV van deze richtlijn kunnen in het licht van de met deze richtlijn opgedane ervaring worden gewijzigd, mits deze wijzigingen geen uitbreiding inhouden van het toepassingsgebied van deze richtlijn.

Deze maatregelen die niet-essentiële onderdelen van deze richtlijn beogen te wijzigen, worden volgens de in artikel 28, lid 2, bedoelde regelgevingsprocedure met toetsing vastgesteld.

Artikel 28

Comitéprocedure

1. De Commissie wordt bijgestaan door het bij Verordening (EG) nr. 2099/2002 van het Europees Parlement en de Raad (*) ingestelde Comité voor maritieme veiligheid en voorkoming van verontreiniging door schepen (COSS).

2. Wanneer naar dit lid wordt verwezen, zijn de artikel 5 bis en artikel 7 van Besluit 1999/468/EG van toepassing, met inachtneming van artikel 8 van dat besluit.

(*) PB L 324 van 29.11.2002, blz. 1.”

17) In deel 4 van bijlage I wordt streepje X vervangen door:

„— X. Diversen:

- kenmerken en geschatte hoeveelheid bunkerbrandstof voor schepen van meer dan 1 000 t,
- navigatiestatus.”

18) Aan bijlage II, deel I, wordt het volgende punt toegevoegd:

„3. Vissersvaartuigen

Elk vissersvaartuig met een lengte over alles van meer dan 15 meter moet aan de uitrustingsplicht als bedoeld in artikel 6 bis voldoen overeenkomstig het volgende tijdschema:

- vissersvaartuigen met een lengte over alles van 24 meter of meer, doch minder dan 45 meter: uiterlijk op 31 mei 2012;
- vissersvaartuigen met een lengte over alles van 18 meter of meer, doch minder dan 24 meter: uiterlijk op 31 mei 2013;
- vissersvaartuigen met een lengte over alles van meer dan 15 meter, doch minder dan 18 meter: uiterlijk op 31 mei 2014.

Pasgebouwde vissersvaartuigen met een lengte over alles van meer dan 15 meter moeten aan de uitrustingsplicht, als bedoeld in artikel 6 bis, voldoen met ingang van 30 november 2010.”.

19) Bijlage III wordt vervangen door de tekst zoals in de bijlage bij deze richtlijn.

Artikel 2

Omzetting

1. De lidstaten doen de nodige wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen in werking treden om uiterlijk 30 november 2010 aan deze richtlijn te voldoen. Zij stellen de Commissie onverwijld in kennis van de tekst van deze bepalingen.

Wanneer de lidstaten die bepalingen aannemen, wordt in de bepalingen zelf of bij de officiële bekendmaking daarvan naar deze richtlijn verwezen. De regels voor de verwijzing worden vastgesteld door de lidstaten.

2. De lidstaten delen de Commissie de tekst van belangrijkste bepalingen van intern recht mee die zij op het onder deze richtlijn vallende gebied vaststellen.

Artikel 3

Inwerkingtreding

Deze richtlijn treedt in werking op de derde dag volgende op die van haar bekendmaking in het *Publicatieblad van de Europese Unie*.

*Artikel 4***Adressaten**

Deze richtlijn is gericht tot de lidstaten.

Gedaan te Straatsburg, 23 april 2009.

Voor het Europees Parlement

De voorzitter

H.-G. PÖTTERING

Voor de Raad

De voorzitter

P. NEČAS

BIJLAGE

„BIJLAGE III

ELEKTRONISCHE BERICHTEN EN SAFESEANET

1. **Algemene opzet en architectuur**

Het communautaire systeem voor de uitwisseling van maritieme informatie SafeSeaNet, dient voor ontvangst, opslag, opening en uitwisseling van informatie ten behoeve van de maritieme veiligheid, de veiligheid in de haven en op zee, de bescherming van het mariene milieu, en de efficiëntie in het scheepsverkeer en het zeevervoer.

SafeSeaNet is een gespecialiseerd systeem dat is opgezet om de uitwisseling van informatie in elektronisch formaat tussen de lidstaten te vergemakkelijken en om de Commissie in overeenstemming met de Gemeenschapswetgeving relevante informatie te bezorgen. Het bestaat uit een netwerk van de nationale SafeSeaNet-systemen die in de lidstaten zijn geplaatst en een centraal SafeSeaNet systeem dat als knooppunt fungeert.

Het SafeSeaNet-netwerk verbindt alle nationale SafeSeaNet-systemen en omvat het centrale SafeSeaNet-systeem.

2. **Beheer, bediening, ontwikkeling en onderhoud van SafeSeaNet**2.1. *Taken*2.1.1. *Nationale SafeSeaNet-systemen*

De lidstaten dienen een nationaal SafeSeaNet-systeem op te zetten en te onderhouden waarmee maritieme informatie wordt uitgewisseld tussen gemachtigde gebruikers, onder de verantwoording van een nationale bevoegde autoriteit (NCA).

De NCA is verantwoordelijk voor het beheer van het nationale systeem, met inbegrip van de nationale coördinatie van de gebruikers respectievelijk verstrekkers van de gegevens, zorgen ervoor dat UN LOCODES worden aangegeven en dat de nodige nationale IT-infrastructuur en de procedures zoals beschreven in het in punt 2.3 bedoelde „Interface and Functionalities Control Document” worden aangelegd en onderhouden.

Het nationale SafeSeaNet maakt de verbinding mogelijk van de onder de verantwoordelijkheid van de NCA gemachtigde gebruikers en kan voor geïdentificeerde scheepvaartactoren worden opengesteld (scheepseigenaren, agenten, kapiteins, verladers e.a.), indien zij daartoe door de NCA worden gemachtigd, met name om de elektronische indiening van verslagen overeenkomstig het Gemeenschapsrecht te vergemakkelijken.

2.1.2. *Het centrale SafeSeaNet-systeem*

De Commissie is, in samenwerking met de lidstaten, verantwoordelijk voor het beheer en de ontwikkeling op beleidsniveau van het centrale SafeSeaNet-systeem, alsmede voor het toezicht op het SafeSeaNet-systeem, terwijl het agentschap, overeenkomstig Verordening (EG) nr. 1406/2002 van het Europees Parlement en de Raad ⁽¹⁾, in samenwerking met de lidstaten en de Commissie, verantwoordelijk is voor de technische tenuitvoerlegging ervan.

Het centrale SafeSeaNet fungeert als een knooppunt, verbindt alle nationale SafeSeaNet-systemen en richt de noodzakelijke IT-infrastructuur en procedures op, zoals beschreven in het in punt 2.3 bedoelde „Interface and Functionalities Control Document”.

2.2. *Regels voor het beheer*

De Commissie wijst een stuurgroep op hoog niveau aan die zijn eigen reglement opstelt, is samengesteld uit vertegenwoordigers van de lidstaten en van de Commissie en die dient om:

- aanbevelingen te doen met het oog op verbetering van de effectiviteit en de beveiliging van SafeSeaNet,
- passende begeleiding te bieden bij de ontwikkeling van SafeSeaNet,
- de Commissie bij te staan bij de evaluatie van de capaciteit van SafeSeaNet,
- het in punt 2.3 bedoelde „Interface and Functionalities Control Document” en de toekomstige wijzigingen ervan goed te keuren.

⁽¹⁾ PB L 208 van 5.8.2002, blz. 1.

2.3. *Het „Interface and Functionalities Control Document” en de technische documentatie bij SafeSeaNet*

De Commissie ontwikkelt en onderhoudt, in nauwe samenwerking met de lidstaten, een „Interface and Functionalities Control Document” (IFCD).

Het IFCD bevat een beschrijving van de capaciteitsvereisten, en de procedures die gelden voor de nationale en centrale onderdelen van SafeSeaNet die bedoeld zijn om te zorgen voor de naleving van de desbetreffende communautaire wetgeving.

Het IFCD bevat regels voor:

- gebruikerstoegang, richtsnoeren voor kwaliteitsbeheer voor de gegevens;
- veiligheidsvoorschriften voor datadoorgifte en -uitwisseling, alsmede
- de archivering van informatie op nationaal en centraal niveau.

Het IFCD geeft de middelen weer voor opslag en beschikbaarheid van informatie over gevaarlijke of verontreinigende stoffen met betrekking tot geregelde diensten waarvoor overeenkomstig artikel 15 een uitzondering is toegestaan.

Technische documentatie in verband met SafeSeaNet, zoals normen voor het formaat voor gegevensuitwisseling, gebruikshandleidingen en voorschriften voor beveiliging van het netwerk, wordt ontwikkeld en bijgehouden door het Agentschap, in samenwerking met de lidstaten.

3. **Gegevensuitwisseling via SafeSeaNet**

Het systeem gebruikt de normen uit de industrie en is compatibel met openbare en particuliere systemen die voor het genereren, verschaffen of ontvangen van informatie binnen het SafeSeaNet-systeem worden gebruikt.

De Commissie en de lidstaten werken samen om de haalbaarheid en de ontwikkeling te bestuderen van functies die het mogelijk moeten maken dat degenen die gegevens aanleveren, waaronder kapiteins, reders, agenten, exploitanten, verladers en betrokken autoriteiten hun informatie slechts eenmaal hoeven in te voeren. De lidstaten zorgen ervoor dat de ingevoerde informatie beschikbaar is voor gebruik in alle betrokken rapportage-, meldings- en VTMISS-systemen.

Elektronische boodschappen die overeenkomstig deze richtlijn en de desbetreffende gemeenschapswetgeving worden uitgewisseld, worden via SafeSeaNet verstuurd. Hiertoe dienen de lidstaten de nodige verbindingen aan te leggen en te onderhouden voor de automatische doorgifte van data langs elektronische weg naar SafeSeaNet.

Wanneer internationaal vastgestelde regels de routing toelaten van LRIT-informatie met betrekking tot schepen van derde landen, worden SafeSeaNet-netwerken gebruikt voor verspreiding van de overeenkomstig artikel 6 ter van deze richtlijn ontvangen LRIT-informatie onder de lidstaten die een passend beveiligingsniveau hebben.

4. **Beveiliging en toegangsrechten**

De centrale en nationale SafeSeaNet-systemen moeten voldoen aan de vereisten van deze richtlijn wat betreft de vertrouwelijkheid van informatie en de beveiligingsbeginselen en specificaties zoals omschreven in het IFCD, met name wat toegangsrechten betreft.

De lidstaten leggen de identiteit vast van alle gebruikers aan wie overeenkomstig het IFCD een rol en een reeks toegangsrechten zijn toegewezen.”
