

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV 2009/17/EF

af 23. april 2009

om ændring af direktiv 2002/59/EF om oprettelse af et trafikovervågnings- og trafikinformationssystem for skibsfarten i Fællesskabet

(EØS-relevant tekst)

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION
HAR —

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

under henvisning til forslag fra Kommissionen,

under henvisning til udtalelse fra Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg ⁽¹⁾,under henvisning til udtalelse fra Regionsudvalget ⁽²⁾,efter proceduren i traktatens artikel 251, på grundlag af Forligsudvalgets fælles udkast af 3. februar 2009 ⁽³⁾, og

ud fra følgende betragtninger:

(1) Med vedtagelsen af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2002/59/EF ⁽⁴⁾ fik Den Europæiske Union flere midler til at forebygge trusler mod sikkerheden for menneskeliv på søen og beskyttelsen af havmiljøet.

(2) Dette direktiv vedrører ændring af direktiv 2002/59/EF, og de fleste af direktivets forpligtelser gælder derfor ikke for medlemsstater uden kyster og kysthavne. Derfor er de eneste forpligtelser, der gælder for Østrig, Tjekkiet, Ungarn, Luxembourg og Slovakiet, de forpligtelser, der påhviler skibe, som fører disse medlemsstaters flag, uden at det berører medlemsstaternes samarbejdsforpligtelse med henblik på at sikre kontinuitet mellem maritime og andre trafikreguleringstjenester, navnlig flodinformationstjenester.

(3) I henhold til dette direktiv bør medlemsstater, der er kyststater, kunne udveksle de oplysninger, de kommer i besiddelse af under overvågning af søtrafikken i det område, hvor de har kompetence. Fællesskabets maritime informationsudvekslingssystem »SafeSeaNet«, som Kommissionen har udviklet i samarbejde med medlemsstaterne, omfatter dels et net til udveksling af data, dels standarder for de vigtigste oplysninger om skibe og laster (forudgående anmeldelser og indberetninger). Med dette system er det således muligt at finde frem til nøjagtige og aktuelle oplysninger ved kilden om, hvilke skibe der befinder sig i de europæiske farvande, om deres bevægelser og om deres farlige eller forurenende laster, samt om ulykker til søs, og at sende oplysningerne til andre myndigheder.

(4) For at sikre, at de således indsamlede oplysninger udnyttes operationelt, er det vigtigt, at den infrastruktur, der er nødvendig for at modtage og udveksle de i dette direktiv omhandlede oplysninger, og som de nationale myndigheder har tilvejebragt, integreres i SafeSeaNet.

(5) Blandt de oplysninger, der fremsendes og udveksles i medfør af direktiv 2002/59/EF, er oplysninger om de nøjagtige egenskaber ved farligt eller forurenende gods, der transporteres til søs, særlig vigtige. Derfor er det i betragtning af den senere tids søulykker nødvendigt at give kystmyndighederne lettere adgang til oplysninger om egenskaberne ved kulbrinter, der transporteres ad søvejen, idet sådanne oplysninger er en afgørende faktor for valget af de bedst egnede bekæmpelsesmetoder, og i nødstilfælde angivet med en direkte forbindelse til operatørerne, der har det bedste kendskab til det transporterede gods.

(6) Det udstyr til automatisk identifikation af skibe (AIS — Automatic Identification System), der er omhandlet i den internationale konvention om sikkerhed for menneskeliv på søen af 1. november 1974, kan ikke blot forbedre mulighederne for at overvåge disse skibe, men navnlig at øge deres sikkerhed i tæt trafik. AIS er derfor blevet indarbejdet i den dispositive del af direktiv 2002/59/EF. På grund af det store antal fiskerfartøjer, der er impliceret i kollisioner, hvor det er tydeligt, at handelsskibene ikke har opdaget dem, eller at de ikke har opdaget handelsskibene omkring sig, har det stor betydning, at denne foranstaltning udvides til at omfatte fiskerfartøjer på over 15 meter. Inden for rammerne af Den Europæiske

⁽¹⁾ EUT C 318 af 23.12.2006, s. 195.⁽²⁾ EUT C 229 af 22.9.2006, s. 38.⁽³⁾ Europa-Parlamentets udtalelse af 25.4.2007 (EUT C 74 E af 20.3.2008, s. 533), Rådets fælles holdning af 6.6.2008 (EUT C 184 E af 22.7.2008, s. 1), Europa-Parlamentets holdning af 24.9.2008 (endnu ikke offentliggjort i EUT), Rådets afgørelse af 26.2.2009 og Europa-Parlamentets lovgivningsmæssige beslutning af 11.3.2009 (endnu ikke offentliggjort i EUT).⁽⁴⁾ EFT L 208 af 5.8.2002, s. 10.

Fiskerifond kan der ydes tilskud til installation af sikkerhedsudstyr såsom AIS om bord på fiskerfartøjer. Den Internationale Søfartsorganisation (IMO) har erkendt, at offentliggørelse i kommercielt øjemed på internettet eller andetsteds af AIS-data fra skibe kan være til skade for skibes og havneanlægs sikkerhed og sikring, og har indtrængende opfordret IMO-medlemslandenes regeringer til under anvendelse af deres nationale lovgivning at modvirke, at AIS-data gøres tilgængelige for andre med henblik på offentliggørelse på internettet eller andetsteds. Fortroligheden af de oplysninger, der sendes til medlemsstaterne i henhold til dette direktiv, bør ligeledes sikres, og medlemsstaternes brug af disse oplysninger bør være i overensstemmelse med dette direktiv.

- (7) Når der kræves installation af AIS, bør denne forpligtelse også omfatte krav om at holde af AIS-systemet i drift konstant, undtagen når internationale regler og standarder bestemmer, at navigationsoplysninger skal beskyttes.
- (8) En medlemsstat, der anmoder om det, bør have ret til at søge oplysninger fra en anden medlemsstat om et skib og dets farlige eller forurenende gods. Sådanne oplysninger bør være tilgængelige ved hjælp af SafeSeaNet, og der bør kun anmodes om sådanne oplysninger, hvis det er begrundet i hensynet til sikkerheden til søs, maritim sikring eller beskyttelse af havmiljøet. Det er i denne sammenhæng vigtigt, at Kommissionen undersøger eventuelle problemer med net- og informationsikkerhed.
- (9) I henhold til direktiv 2002/59/EF skal medlemsstaterne træffe særlige foranstaltninger over for skibe, der kan frembyde fare på grund af deres adfærd eller tilstand. Det er derfor ønskværdigt på listen at medtage skibe, der ikke har tilstrækkelig forsikringsdækning eller finansiell sikkerhed, samt skibe, som lodser eller havnemyndigheder har indberettet på grund af åbenbare uregelmæssigheder, der kan indebære fare for søfartssikkerheden eller miljøet.
- (10) I overensstemmelse med direktiv 2002/59/EF forekommer det nødvendigt i forbindelse med farer på grund af usædvanligt ugunstige vejrforhold at tage hensyn til den fare, islag udgør for søfarten. Når en kompetent myndighed, som en medlemsstat har udpeget, på grundlag af isvarslere fra en kvalificeret meteorologisk informationstjeneste vurderer, at sejladsforholdene indebærer alvorlig fare for menneskeliv eller for forurening, bør den derfor underrette skibsførerne på skibe, der befinder sig inden for myndighedens kompe-

tenceområde eller ønsker at anløbe eller forlade havne i området. I denne forbindelse bør den kompetente myndighed kunne træffe alle fornødne foranstaltninger for at sikre menneskeliv på søen og beskytte miljøet. Medlemsstaterne bør også have mulighed for at kontrollere, at den nødvendige dokumentation om bord indeholder bevis for, at skibet opfylder de krav til modstandsdygtighed og kraft, som issituationen i området tilsiger.

- (11) I henhold til direktiv 2002/59/EF skal medlemsstaterne for at mindske følgerne af søulykker navnlig udarbejde planer, der gør det muligt at modtage nødstedte skibe i deres havne eller andre afskærmede områder på de bedst mulige vilkår, hvis situationen kræver det. Dette direktiv bør imidlertid ændres under hensyn til »Guidelines on Places of Refuge for Ships in Need of Assistance« (retningslinjer for nødømråder for skibe med behov for assistance), vedlagt som bilag til resolution A.949 (23) af 13. december 2003 fra Den Internationale Søfartsorganisation (»IMO-resolution A.949 (23)«), som er vedtaget efter direktiv 2002/59/EF, og som i stedet for nødstedte skibe vedrører skibe med behov for hjælp. Når der er fare for menneskeliv, bør nærværende direktiv ikke berøre de gældende regler for redningsoperationer såsom dem, der er fastsat i den internationale konvention om maritim eftersøgning og redning.
- (12) For at tage hensyn til skibe med behov for hjælp som omhandlet i IMO-resolution A.949 (23), bør der udpeges en eller flere kompetente myndigheder, der kan træffe beslutninger med henblik på at begrænse risici for søfartssikkerheden, menneskeliv og miljøet.
- (13) På grundlag af IMO-resolution A.949 (23), og i lyset af det arbejde, som Kommissionen, Det Europæiske Agentur for Søfartssikkerhed (»agenturet«) og medlemsstaterne har udført i fællesskab, er det nødvendigt at fastlægge det væsentligste indhold af, hvad planerne for modtagelse af skibe med behov for hjælp bør indeholde for at sikre en harmoniseret og effektiv iværksættelse af disse planer og tydeliggøre rækkevidden af medlemsstaternes pligter.
- (14) IMO-resolution A.949 (23) skal danne grundlag for alle planer udarbejdet af medlemsstaterne med henblik på en effektiv reaktion på trusler fra skibe med behov for hjælp. Når der foretages en vurdering af de risici, der er forbundet med sådanne trusler, kan medlemsstaterne under hensyn til de særlige omstændigheder, der gør sig gældende, inddrage andre faktorer i deres overvejelser, f.eks. brug af havvand til fremstilling af drikkevand samt frembringelse af elektricitet.

- (15) Søfarende anerkendes som en særlig kategori af arbejdstagere og kan som følge af søfartserhvervets internationale karakter og de forskellige retsområder, som de kommer i kontakt med, have behov for særlig beskyttelse, især ved kontakt med offentlige myndigheder. For at forbedre søfartssikkerheden bør søfarende kunne regne med fair behandling i forbindelse med en skibulykke. De søfarendes menneskerettigheder og værdighed bør til enhver tid sikres, og alle sikkerhedsundersøgelser bør gennemføres hurtigt og på en fair måde. Medlemsstaterne bør på denne baggrund og i overensstemmelse med deres nationale lovgivning anvende de relevante bestemmelser i IMO-retningslinjerne for fair behandling af søfarende i forbindelse med skibulykker.
- (16) Når et skib har behov for hjælp, kan det være nødvendigt at træffe en beslutning angående modtagelse af det pågældende skib i et nødområde. Dette er særlig vigtigt i tilfælde, hvor der opstår en situation, der kan medføre forlis eller fare for miljøet eller søfarten. I sådanne tilfælde er det nødvendigt, afhængigt af medlemsstatens administrative opbygning, i hver medlemsstat at kunne rette henvendelse til en myndighed, der har den nødvendige sagkundskab og de nødvendige beføjelser til at træffe uafhængige beslutninger om modtagelse af et skib i et nødområde. Det er endvidere vigtigt, at beslutningen træffes efter en forhåndsvurdering af situationen ud fra oplysningerne i den gældende plan for modtagelse af skibe i nødområder. Det er ønskeligt, at de kompetente myndigheder er af permanent karakter.
- (17) Planerne for modtagelse af skibe med behov for hjælp bør indeholde en præcis beskrivelse af beslutningsgangen i forbindelse med en alarm og med behandlingen af de pågældende situationer. Der bør være en klar beskrivelse af de berørte myndigheder og deres beføjelser samt af midlerne til at kommunikere mellem de berørte parter. De gældende procedurer bør sikre, at der træffes passende afgørelse hurtigt på grundlag af specifik maritim sagkundskab og passende information, der er til rådighed for den kompetente myndighed.
- (18) Havne, der modtager skibe med behov for hjælp, bør kunne regne med hurtigt at få godtgjort de omkostninger og den eventuelle skade, som indsatsen afstedkommer. I den forbindelse er det vigtigt, at de relevante internationale konventioner anvendes. Medlemsstaterne bør bestræbe sig på at indføre retlige rammer, der i særlige situationer og i overensstemmelse med fællesskabslovgivningen giver dem mulighed for at yde kompensation til en havn eller en anden enhed for omkostninger eller økonomiske tab som følge af modtagelsen af et skib. Endvidere bør Kommissionen undersøge eksisterende mekanismer i medlemsstaterne for kompensation til havne og andre enheder for eventuelle økonomiske tab, og den bør på grundlag af en sådan undersøgelse forelægge og evaluere forskellige politiske valgmuligheder.
- (19) Derudover bør medlemsstaterne som led i udarbejdelsen af planerne indsamle oplysninger om potentielle nødområder på kysten, så den kompetente myndighed, når der indtræffer en ulykke eller hændelse på søen, hurtigt og klart kan udpege de områder, der egner sig bedst til at modtage skibe med behov for hjælp. Disse relevante oplysninger bør navnlig omfatte en beskrivelse af visse forhold i de anførte områder og om, hvilket udstyr og hvilke anlæg der findes på stedet, som kan hjælpe med at modtage skibe med behov for hjælp eller bekæmpe følgerne af en ulykke eller forurening.
- (20) Det er vigtigt, at der på passende måde offentliggøres en fortegnelse over de myndigheder, der har ansvar for at beslutte, om et skib skal modtages i et nødområde, og over myndigheder med ansvar for at modtage og behandle alarmkald. Det kan også være nyttigt for deltagere i søredningsaktioner, herunder for bjærgnings- og bugseringsselskaber, og for myndighederne i nabomedlemsstater, der kan blive berørt af en nødsituation på søen, at have adgang til relevante oplysninger.
- (21) Manglende finansiel forsikring fritager ikke en medlemsstat fra forpligtelsen til at foretage en forhåndsvurdering og træffe beslutning om at acceptere at modtage et skib i et nødområde. De kompetente myndigheder kan kontrollere, om skibet er dækket af en forsikring eller anden effektiv finansiel sikkerhed, der gør det muligt at opnå passende erstatning for de omkostninger og skader, som modtagelsen i et nødområde kan medføre; en sådan kontrol må dog ikke forsinke redningsindsatsen.
- (22) Foranstaltningerne til overvågning af søtrafikken og tilrettelæggelse af skibsruiter har særligt til formål at gøre det muligt for medlemsstaterne at få et reelt kendskab til de skibe, der besejler farvande under deres jurisdiktion, og dermed blive bedre i stand til om nødvendigt at træffe mere effektive foranstaltninger til at imødegå de potentielle risici. I denne forbindelse vil bedre informationsudveksling kunne højne kvaliteten og lette behandlingen af de indsamlede oplysninger.
- (23) I overensstemmelse med direktiv 2002/59/EF har medlemsstaterne og Kommissionen gjort store fremskridt med at harmonisere den elektroniske dataudveksling, især om transport af farligt og forurenende gods. SafeSeaNet, som har været under udvikling siden 2002, bør nu etableres som referencenet på fællesskabsplan. Det bør tilstræbes, at SafeSeaNet nedbringer de administrative byrder og omkostningerne for de berørte erhverv og medlemsstaterne. Det bør endvidere sigte mod at fremme en ensartet gennemførelse, hvis det er relevant, af internationale regler om rapportering og underretning.

- (24) Den teknologiske udvikling, ikke mindst inden for anvendelse af rumteknologi til f.eks. radiobøjebaseret skibs- overvågning, billeddannelsessystemer og GNSS («Global Navigation Satellite System» (det globale satellitnavigations- system)), gør det muligt i dag at overvåge søtrafikken længere til havs og dermed opnå en bedre dækning af de europæiske farvande, herunder ved hjælp af LRIT («Long Range Identification and Tracking» (systemer til langtræk- kende identifikation og sporing af skibe)). Hvis sådanne redskaber skal integreres fuldstændigt i trafikovervå- gnings- og trafikinformationssystemet for skibsfarten som oprettet ved direktiv 2002/59/EF, må dette arbejde gøres til genstand for fuldt samarbejde inden for Fælles- skabet.
- (25) For at muliggøre besparelser og undgå unødvendig instal- lering af udstyr om bord på skibe, der sejler i farvande, der er dækket af landbaserede AIS-stationer, bør medlemsstaterne og Kommissionen samarbejde om at fastsætte krav til installering af udstyr til transmission af LRIT-oplysninger, og de bør forelægge passende foran- staltninger for IMO.
- (26) Offentliggørelse af AIS- og LRIT-data afsendt fra skibe bør ikke udgøre en risiko for sikkerheden til søs, maritim sikring og beskyttelse af miljøet.
- (27) For at sikre en optimal brug, der er harmoniseret på fællesskabsplan, af de oplysninger, der indsamles i henhold til direktiv 2002/59/EF om sikkerhed til søs, bør Kommissionen om nødvendigt kunne behandle og bruge disse oplysninger og formidle dem til de myndig- heder, medlemsstaterne har udpeget.
- (28) Her har systemet »Equasis« vist, hvor vigtigt det er at fremme en søfartssikkerhedskultur, navnlig blandt søtransportoperatørerne. Kommissionen bør kunne bidrage til formidlingen, bl.a. gennem dette system, af alle oplysninger i forbindelse med sikkerhed til søs.
- (29) Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 2099/2002 af 5. november 2002 om oprettelse af et udvalg for sikkerhed til søs og forebyggelse af forurening fra skibe (USS) ⁽¹⁾ centraliserer arbejdsopgaverne i de udvalg, der er nedsat i henhold til fællesskabslovgiv- ningen om sikkerhed til søs, om forebyggelse af forure- ning fra skibe og om beskyttelse af leve- og arbejdsfor- hold om bord. Det nuværende udvalg bør derfor afløses af USS.
- (30) Der bør tillige tages hensyn til ændringerne i de relevante internationale instrumenter.
- (31) De nødvendige foranstaltninger til gennemførelse af dette direktiv bør vedtages i overensstemmelse med Rådets afgørelse 1999/468/EF af 28. juni 1999 om fastsættelse af de nærmere vilkår for udøvelsen af de gennemførel- sesbeføjelser, der tillægges Kommissionen ⁽²⁾.
- (32) Kommissionen bør navnlig tillægges beføjelse til at ændre direktiv 2002/59/EF med henblik på at anvende efterføl- gende ændringer på internationale konventioner, proto- koller, koder og resolutioner knyttet hertil. Da der er tale om generelle foranstaltninger, der har til formål at ændre ikke-væsentlige bestemmelser i direktiv 2002/59/EF, herunder ved at supplere det med nye ikke-væsentlige bestemmelser, skal foranstaltningerne vedtages efter for- skriftsproceduren med kontrol i artikel 5a i afgørelse 1999/468/EF.
- (33) I overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1406/2002 af 27. juni 2002 om oprettelse af et europæisk agentur for søfartssikkerhed ⁽³⁾ skal agenturet yde Kommissionen og medlemsstaterne den fornødne bistand med gennemførelsen af direktiv 2002/59/EF.
- (34) I overensstemmelse med punkt 34 i den interinstitutio- nelle aftale om bedre lovgivning ⁽⁴⁾ tilskyndes medlems- staterne til, både i egen og Fællesskabets interesse, at udarbejde og offentliggøre deres egne oversigter, der så vidt muligt viser overensstemmelsen mellem dette direktiv og gennemførelsesforanstaltningerne.
- (35) Direktiv 2002/59/EF bør derfor ændres i overensstem- melse hermed —

UDSTEDT FØLGENDE DIREKTIV:

Artikel 1

Ændringer

I direktiv 2002/59/EF foretages følgende ændringer:

1) Artikel 2, stk. 2, ændres således:

a) Indledningen affattes således:

»Medmindre andet bestemmes, finder dette direktiv ikke anvendelse på.«.

⁽²⁾ EFT L 184 af 17.7.1999, s. 23.

⁽³⁾ EFT L 208 af 5.8.2002, s. 1.

⁽⁴⁾ EUT C 321 af 31.12.2003, s. 1.

⁽¹⁾ EFT L 324 af 29.11.2002, s. 1.

b) Litra c) affattes således:

»c) bunkers på skibe med en bruttotonnage under 1 000 og storesrum og udstyr til brug om bord på skibe.«

2) I artikel 3 foretages følgende ændringer:

a) Litra a) ændres således:

i) Indledningen affattes således:

»relevante internationale instrumenter«: følgende instrumenter som senest ændret:«.

ii) Følgende led tilføjes:

— »IMO-resolution A.917 (22)«: Den Internationale Søfartsorganisations resolution 917 (22) med titlen »Guidelines for the Onboard Use of AIS« som ændret ved IMO-resolution A.956 (23)

— »IMO-resolution A.949 (23)«: Den Internationale Søfartsorganisations resolution 949 (23) med titlen »Guidelines on Places of Refuge for Ships in Need of Assistance«

— »IMO-resolution A.950 (23)«: Den Internationale Søfartsorganisations resolution 950 (23) med titlen »Maritime Assistance Services (MAS)«

— »IMO's retningslinjer for fair behandling af søfarende i forbindelse med en skibssulykke«: retningslinjerne i bilaget til IMO-resolution LEG.3(91), der blev vedtaget af IMO's retsudvalg den 27. april 2006, og som blev godkendt af ILO's styrelsesråds 296. møde den 12. til 16. juni 2006.«

b) Litra k) affattes således:

»k) »kompetent myndighed«: en myndighed eller organisation, som af medlemsstaten er udpeget til at udføre opgaver i henhold til dette direktiv.«

c) Følgende litraer indsættes:

»s) »SafeSeaNet«: Fællesskabets maritime informationsudvekslingssystem, som Kommissionen har udviklet i samarbejde med medlemsstaterne til gennemførelse af fællesskabslovgivningen

t) »rutefart«: en række sejlads mellem de samme to eller flere havne, enten i henhold til en offentliggjort fartplan eller med en sådan regelmæssighed eller

hyppighed, at de fremtræder som en systematisk række sejlads

u) »fiskerfartøj«: ethvert fartøj udstyret til kommerciel udnyttelse af levende akvatiske ressourcer

v) »skib med behov for hjælp«: med forbehold af SAR-konventionens bestemmelser om redning af personer, et skib, der befinder sig i en situation, som kan medføre forlis eller fare for miljøet eller søfarten

w) »LRIT«: et system til langtrækkende identifikation og sporing af skibe i overensstemmelse med regel 19, kapitel V/1, i Solaskonventionen.«

3) Følgende artikler indsættes:

»Artikel 6a

Fiskerfartøjers brug af automatiske identifikations-systemer (AIS)

Fiskerfartøjer med en længde overalt på over 15 meter, der fører en medlemsstats flag og er registreret i Fællesskabet, eller som opererer i internationalt farvand eller i en medlemsstats territorialfarvande, eller som lander deres fangst i en medlemsstats havn, skal efter tidsplanen i bilag II, afsnit I, punkt 3, udstyres med et automatisk identifikationssystem (AIS) (klasse A), der opfylder IMO's krav til ydeevne.

I fiskerfartøjer, der er udstyret med AIS, skal systemet holdes i drift konstant. Under ekstraordinære omstændigheder kan AIS afbrydes, såfremt skibsføreren skønner det nødvendigt af hensyn til fartøjets sikkerhed.

Artikel 6b

Brug af systemer til langtrækkende identifikation og sporing af skibe (LRIT)

1. Skibe, der er omfattet af regel 19, kapitel V/1, i Solaskonventionen, og af ydelsesstandarder og funktionskrav, der er vedtaget af IMO, skal have LRIT-udstyr om bord, som er i overensstemmelse med nævnte regel, når de anløber en medlemsstats havn.

Medlemsstaterne og Kommissionen samarbejder om fastsættelse af kravene til installation af udstyr til transmission af LRIT-data om bord på skibe, der sejler inden for dækningsområdet af medlemsstaternes landbaserede AIS-stationer, og forelægger alle passende foranstaltninger for IMO.

2. Kommissionen og medlemsstaterne samarbejder om at etablere et europæisk LRIT-datacenter, som skal varetage behandlingen af langtrækkende identifikations- og sporingsdata.«

4) Artikel 12 affattes således:

»Artikel 12

Informationskrav vedrørende transport af farligt gods

1. Uanset deres størrelse må skibe ikke i en havn i en medlemsstat tilbyde at transportere eller laste farligt eller forurenende gods, medmindre der er afgivet en erklæring til skibsføreren eller operatøren, inden skibet lastes, med følgende oplysninger:

- a) de oplysninger, som er nævnt i bilag I, punkt 2
- b) for de i bilag I til MARPOL-konventionen omhandlede stoffer, sikkerhedsdatabladet med oplysning om produkternes fysisk-kemiske kendetegn, herunder, hvis det er relevant, deres viskositet udtrykt i cSt ved 50 °C og deres densitet ved 15 °C samt de øvrige oplysninger, der er i overensstemmelse med IMO-resolution MSC.150(77)
- c) numre til nødopkald af afskiberen eller en anden person eller et andet organ, der ligger inde med oplysninger om produkternes fysisk-kemiske kendetegn og om, hvilke foranstaltninger der skal træffes i en nødsituation.

2. Skibe, der afgår fra en havn uden for Fællesskabet, og som er på vej til en havn i en medlemsstat med farligt eller forurenende gods, skal være i besiddelse af en erklæring fra afskiberen med de oplysninger, der kræves i henhold til stk. 1, litra a), b) og c).

3. Det er afskiberens pligt og ansvar at afgive en sådan erklæring til skibsføreren eller til operatøren og sikre, at den last, der ønskes transporteret, er identisk med den, hvorom der er afgivet erklæring, jf. stk. 1.«

5) Artikel 14, stk. 2, litra c), affattes således:

- »c) En medlemsstat skal efter anmodning ved hjælp af SafeSeaNet, og såfremt det er strengt nødvendigt af hensyn til sikkerheden til søs, maritim sikring eller beskyttelse af havmiljøet, straks kunne sende oplysninger om et skib og dets farlige eller forurenende

gods til en anden medlemsstats kompetente nationale eller lokale myndighed.«

6) Artikel 15 affattes således:

»Artikel 15

Undtagelser

1. Medlemsstaterne kan undtage skibe i rutefart mellem havne på deres eget område fra bestemmelserne i artikel 4 og artikel 13, hvis følgende betingelser er opfyldt:

- a) Det pågældende rederi fører en liste over dets skibe i rutefart og sender den til den pågældende kompetente myndighed.
- b) For hver enkelt rejse stilles de i bilag I, punkt 1, eller i givet fald bilag I, punkt 3, angivne oplysninger til rådighed for den kompetente myndighed på dennes forlangende. Rederiet skal oprette et internt system, der sikrer, at de nævnte oplysninger døgnet rundt kan sendes direkte til den kompetente myndighed i elektronisk form i overensstemmelse med artikel 4, stk. 1, eller i givet fald artikel 13, stk. 4.
- c) Enhver forskel i forhold til det forventede tidspunkt for ankomst til bestemmelseshavnen eller lodsstationen på eller over tre timer meddeles bestemmelseshavnen eller den kompetente myndighed i overensstemmelse med artikel 4 eller i givet fald artikel 13.
- d) Undtagelser indrømmes kun individuelle skibe på en specifik rute.

Ved anvendelsen af første afsnit anses en rute kun for rutefart, hvis den skal drives i mindst en måned.

Undtagelser fra bestemmelserne i artikel 4 og artikel 13 er begrænset til rejser af en planlagt varighed af højst 12 timer.

2. Hvis en international rute drives mellem to eller flere stater, hvoraf mindst én er en medlemsstat, kan hver enkelt af de berørte medlemsstater anmode de øvrige medlemsstater om at indrømme en undtagelse for denne rute. Alle involverede medlemsstater, herunder de berørte kyststater, arbejder sammen om at indrømme en undtagelse for den pågældende rute i overensstemmelse med betingelserne i stk. 1.

3. Medlemsstaterne kontrollerer regelmæssigt, at betingelserne i stk. 1 og 2 er opfyldt. Hvis blot én af betingelserne ikke længere er opfyldt, inddrager medlemsstaten rederiets undtagelse med øjeblikkelig virkning.

4. Medlemsstaterne sender Kommissionen listen over rederier og skibe, der er indrømmet en undtagelse i henhold til denne artikel, samt alle ajourføringer af listen.»

7) I artikel 16, stk. 1, indsættes følgende litraer:

»d) skibe, der ikke har anmeldt eller ikke er i besiddelse af et forsikringscertifikat eller af finansiel sikkerhed i henhold til eventuel fællesskabslovgivning og eventuelle internationale regler

e) skibe, som lodser eller havnemyndigheder har indberettet på grund af åbenbare uregelmæssigheder, der kan indebære fare for søfartssikkerheden eller miljøet.«

8) Følgende artikel indsættes:

»Artikel 18a

Foranstaltninger i tilfælde af farlige isforhold

1. Hvis de kompetente myndigheder finder, at der på grund af isforholdene er alvorlig risiko for menneskeliv til søs eller for beskyttelsen af deres eller andre staters hav- eller kystområder:

a) giver de føreren af de skibe, der befinder sig i deres myndighedsområde, eller som ønsker at anløbe eller forlade en af deres havne, de fornødne oplysninger om isforholdene, anbefalede sejlruiter og isbryderassistans i deres myndighedsområde

b) kan de, uden at det berører hverken pligten til at bistå skibe med behov for hjælp eller andre forpligtelser ifølge relevante internationale regler, forlange, at et skib, der befinder sig i det pågældende område, og som ønsker at anløbe eller forlade en havn eller en terminal eller at forlade et opankringsområde, kan dokumentere, at det opfylder de krav til modstandsdygtighed og kraft, som issituationen i området tilsiger.

2. Foranstaltningerne i henhold til stk. 1 skal så vidt angår oplysningerne om isforholdene bygge på isvarsler og vejrudsigter fra en kvalificeret meteorologisk informationstjeneste, der er anerkendt af medlemsstaten.«

9) Artikel 19 ændres således:

a) I stk. 2 tilføjes følgende afsnit:

»Med henblik herpå sender de på forlangende de oplysninger, der er omhandlet i artikel 12, til de kompetente nationale myndigheder.«

b) Følgende stykke tilføjes som stk. 4:

»4. Medlemsstaterne tager i overensstemmelse med deres nationale lovgivning hensyn til de relevante bestemmelser i IMO-retningslinjerne for fair behandling af søfarende i forbindelse med skibssulykker i farvande under deres jurisdiktion.«

10) Artikel 20 affattes således:

»Artikel 20

Den kompetente myndighed for modtagelse af skibe med behov for hjælp

1. Medlemsstaterne udpeger en eller flere kompetente myndigheder, der har den nødvendige sagkundskab og beføjelse til på tidspunktet for en redningsindsats på eget initiativ at træffe beslutning om modtagelse af skibe med behov for hjælp.

2. Den eller de i stk. 1 nævnte myndigheder kan, hvis det er relevant, og navnlig i tilfælde af en trussel mod sikkerheden til søs eller beskyttelse af miljøet træffe enhver af de foranstaltninger, der er anført på listen i bilag IV, der ikke er udtømmende.

3. Den eller de i stk. 1 nævnte myndigheder mødes regelmæssigt for at udveksle ekspertise og forbedre de foranstaltninger, der træffes i medfør af denne artikel. De kan mødes når som helst, hvis der opstår særlige situationer.«

11) Følgende artikler indsættes:

»Artikel 20a

Planer for modtagelse af skibe med behov for hjælp

1. Medlemsstaterne udarbejder planer for modtagelse af skibe for at imødegå trusler, der skyldes skibe med behov for hjælp i farvande under deres jurisdiktion, herunder trusler mod menneskeliv og miljøet. Den eller de i artikel 20, stk. 1, nævnte myndigheder deltager i udarbejdelsen og gennemførelsen af planerne.

2. De i stk. 1 omhandlede planer udarbejdes efter høring af de berørte parter på grundlag af IMO-resolution A.949 (23) og A.950 (23) og skal mindst indeholde:

- a) oplysninger om, hvilken myndighed eller hvilke myndigheder der har ansvaret for at tage imod og behandle alarmkaldene
- b) oplysning om, hvilken kompetent myndighed der har ansvaret for at vurdere situationen og træffe beslutning om at modtage et skib med behov for hjælp i det udpegede nødområde eller nægte skibet adgang hertil
- c) oplysninger om medlemsstaternes kystlinje og alle andre oplysninger, der kan lette en forhåndsvurdering og en hurtig beslutning om valg af nødområde for et skib, herunder en beskrivelse af de miljømæssige, økonomiske og samfundsmæssige faktorer og naturforholdene
- d) oplysninger om procedurerne for vurdering med henblik på at modtage et skib med behov for hjælp i eller nægte det adgang til et nødområde
- e) oplysninger om egnede midler og faciliteter til bistand, redning og forureningsbekæmpelse
- f) oplysninger om internationale samordnings- og beslutningsprocedurer
- g) oplysning om de procedurer vedrørende finansiel garanti og erstatningsansvar, som gælder for skibe, der modtages i et nødområde.

3. Medlemsstaterne offentliggør navnet og kontaktadresser på den eller de i artikel 20, stk. 1, omhandlede kompetente myndigheder og på de myndigheder, der er udpeget til at modtage og behandle alarmkald.

Medlemsstaterne sender på forlangende relevante oplysninger om planerne til de tilgrænsende medlemsstater.

Ved gennemførelsen af de procedurer, der er omhandlet i planerne for modtagelse af skibe med behov for hjælp, sørger medlemsstaterne for, at alle relevante oplysninger stilles til rådighed for de parter, der er involveret i operationerne.

Hvis medlemsstaterne anmoder herom, er modtagerne af de i andet og tredje afsnit omhandlede oplysninger underlagt tavshedspligt.

4. Medlemsstaterne underretter senest den 30. november 2010 Kommissionen om de foranstaltninger, der er truffet i medfør af denne artikel.

Artikel 20b

Beslutning om modtagelse af skibe

Den eller de i artikel 20, stk. 1, omhandlede myndigheder træffer beslutning om, hvorvidt et skib modtages i et nødområde efter en forudgående vurdering af situationen på grundlag af de i artikel 20a omhandlede planer. Myndigheden eller myndighederne sikrer, at skibe får adgang til et nødområde, hvis den eller de anser dette for at være den bedste fremgangsmåde med henblik på at beskytte menneskeliv eller miljøet.

Artikel 20c

Finansiel sikkerhed og kompensation

1. Selv om der ikke foreligger en forsikringsattest, jf. artikel 6 i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/20/EF af 23. april 2009 om rederes forsikring mod søretlige krav (*), er medlemsstaterne ikke fritaget for at foretage en forudgående vurdering og træffe den beslutning, der er omhandlet i artikel 20b, og en sådan mangel betragtes ikke i sig selv som tilstrækkelig grund til, at en medlemsstat kan nægte at tage imod et skib i et nødområde.

2. Med forbehold af stk. 1 kan den medlemsstat, der modtager et skib i et nødområde, anmode skibets operatør, agent eller fører om at forelægge en forsikringsattest, jf. artikel 6 i direktiv 2009/20/EF. En sådan anmodning må ikke forsinke modtagelsen af et skib med behov for hjælp.

*Artikel 20d***Kommissionens undersøgelse**

Kommissionen undersøger eksisterende mekanismer i medlemsstaterne for kompensation til havne og andre enheder for eventuelle økonomiske tab som følge af en beslutning, der er truffet i henhold til artikel 20, stk. 1. På grundlag af en sådan undersøgelse forelægger og evaluerer Kommissionen forskellige politiske valgmuligheder. Kommissionen aflægger senest den 31. december 2011 rapport til Europa-Parlamentet og Rådet om resultatet af en sådan undersøgelse.

(*) EUT L 131 af 28.5.2009, s. 128.»

12) Følgende artikel indsættes:

*»Artikel 22a***SafeSeaNet**

1. Medlemsstaterne opretter maritime informationssystemer på nationalt eller lokalt plan til behandling af de i dette direktiv omhandlede oplysninger.

2. De systemer, der oprettes i medfør af stk. 1, skal muliggøre operationel udnyttelse af de indsamlede oplysninger og skal navnlig opfylde kravene i artikel 14.

3. For at sikre effektiv udveksling af de i dette direktiv omhandlede oplysninger sørger medlemsstaterne for, at de nationale eller lokale systemer, der er oprettet til at indsamle, behandle og opbevare disse oplysninger, kan sammenkobles med SafeSeaNet. Kommissionen sørger for, at SafeSeaNet er operationelt døgnet rundt. Grundprincipperne for SafeSeaNet er fastlagt i bilag III.

4. Med forbehold af stykke 3 sikrer medlemsstater, når de samarbejder inden for rammerne af aftaler inden for Fællesskabet eller som led i grænseoverskridende, interregionale eller transnationale projekter inden for Fællesskabet, at de udviklede informationssystemer eller -net opfylder kravene i dette direktiv, samt at de er kompatible med og forbundne med SafeSeaNet.»

13) Artikel 23 ændres således:

a) Litra c) affattes således:

»c) udvidelse af dækningsområdet for trafikovervågnings- og trafikinformationssystemet for skibsfarten i Fællesskabet og/eller ajourføring af det med

henblik på bedre identifikation og overvågning af skibe under hensyntagen til informations- og kommunikationsteknologiens udvikling. Med dette formål samarbejder medlemsstaterne og Kommissionen i relevant omfang om at oprette obligatoriske indberetningssystemer, obligatoriske skibstrafiktjenester og hensigtsmæssige skibsruksesystemer, med henblik på at forelægge dem for IMO til godkendelse. De samarbejder også i de relevante regionale eller internationale organer om at udvikle langtrækkende identifikations- og sporingsystemer til overvågning af skibstrafikken«.

b) Følgende litra indsættes:

»e) sammenkobling og interoperabilitet mellem nationale systemer til forvaltning af de oplysninger, der er omhandlet i bilag I, samt udvikling og ajourføring af SafeSeaNet.«.

14) Følgende artikel indsættes:

*»Artikel 23a***Behandling og forvaltning af oplysninger om sikkerhed til søs**

1. Kommissionen sikrer i relevant omfang behandling og brug af oplysninger, der indsamles i medfør af dette direktiv, og formidler dem til de myndigheder, medlemsstaterne har udpeget.

2. Kommissionen bidrager i nødvendigt omfang til udviklingen og driften af systemer til indsamling og formidling af data om sikkerhed til søs, navnlig gennem Equasis-systemet eller andre tilsvarende offentlige systemer.«

15) Artikel 24 affattes således:

*»Artikel 24***Fortrolig behandling af oplysninger**

1. Medlemsstaterne træffer i overensstemmelse med fællesskabslovgivningen og deres nationale lovgivning de nødvendige foranstaltninger til at sikre en fortrolig behandling af de oplysninger, de modtager i medfør af dette direktiv, og at oplysningerne kun anvendes i overensstemmelse med dette direktiv.

2. Kommissionen undersøger mulige problemer med net- og informationsikkerhed og forelægger relevante forslag om ændring af bilag III til forbedring af nettets sikkerhed.«

16) Artikel 27 og artikel 28 affattes således:

»Artikel 27

Ændringer

1. Henvisningerne i dette direktiv til Fællesskabets og IMO's instrumenter, definitionerne i artikel 3 og bilagene kan ændres for at bringe dem i overensstemmelse med bestemmelser i fællesskabs- eller folkeretten, som er vedtaget, ændret eller er trådt i kraft, for så vidt disse ændringer ikke udvider dette direktivs anvendelsesområde.

Disse foranstaltninger, der har til formål at ændre ikke-væsentlige bestemmelser i dette direktiv, vedtages efter forskriftsproceduren med kontrol i artikel 28, stk. 2.

2. Bilag I, III og IV kan ændres på baggrund af erfaringerne med dette direktiv, for så vidt disse ændringer ikke udvider direktivets anvendelsesområde.

Disse foranstaltninger, der har til formål at ændre ikke-væsentlige bestemmelser i dette direktiv, vedtages efter forskriftsproceduren med kontrol i artikel 28, stk. 2.

Artikel 28

Udvalgsprocedure

1. Kommissionen bistås af Udvalget for Sikkerhed til Søs og Forebyggelse af Forurening fra Skibe (USS), der blev nedsat ved Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 2099/2002 (*).

2. Når der henvises til dette stykke, anvendes artikel 5a, stk. 1-4, og artikel 7 i afgørelse 1999/468/EF, jf. dennes artikel 8.

(*) EFT L 324 af 29.11.2002, s. 1.«

17) Bilag I, punkt 4, led X, affattes således:

»— X. Andet:

— bunkeroliens art og anslåede mængde for skibe med en bruttotonnage på over 1 000

— driftskonditioner.«

18) I bilag II, afsnit I, indsættes følgende punkt:

»3. Fiskerfartøjer

Fiskerfartøjer med en længde overalt på over 15 meter skal opfylde udstyrskravet i artikel 6a efter følgende tidsplan:

— fiskerfartøjer med en længde overalt på eller over 24 meter, men under 45 meter: senest den 31. maj 2012

— fiskerfartøjer med en længde overalt på eller over 18 meter, men under 24 meter: senest den 31. maj 2013

— fiskerfartøjer med en længde overalt på over 15 meter, men under 18 meter: senest den 31. maj 2014.

Nybyggede fiskerfartøjer med en længde overalt på over 15 meter skal opfylde udstyrskravet i artikel 6a fra den 30. november 2010.«

19) Bilag III affattes i overensstemmelse med teksten i bilaget til dette direktiv.

Artikel 2

Gennemførelse

1. Medlemsstaterne sætter de nødvendige love og administrative bestemmelser i kraft for at efterkomme dette direktiv senest den 30. november 2010. De meddeler straks Kommissionen teksten til disse bestemmelser.

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

2. Medlemsstaterne meddeler Kommissionen teksten til de vigtigste nationale retsfor skrifter, som de udsteder på det område, der er omfattet af dette direktiv.

Artikel 3

Ikrafttræden

Dette direktiv træder i kraft på tredjedagen efter offentliggørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende*.

*Artikel 4***Adressater**

Dette direktiv er rettet til medlemsstaterne.

Udfærdiget i Strasbourg, den 23. april 2009.

På Europa-Parlamentets vegne

H.-G. PÖTTERING

Formand

På Rådets vegne

P. NEČAS

Formand

BILAG

»BILAG III

ELEKTRONISKE MEDDELELSER OG SAFESEANET

1. **Generelt koncept og opbygning**

Fællesskabets maritime informationsudvekslingssystem, SafeSeaNet, skal kunne modtage, opbevare, spore og udveksle informationer vedrørende sikkerheden til søs, sikringen i havne og til søs, beskyttelse af havmiljøet og søfartens og søtransportens effektivitet.

SafeSeaNet er et specialiseret system, der er indført for at lette udvekslingen af oplysninger i elektronisk format mellem medlemsstaterne og for at stille relevante oplysninger til rådighed for Kommissionen i henhold til fællesskabsretten. Det udgøres af et netværk bestående af de nationale SafeSeaNet-systemer i de enkelte medlemsstater og et centralt SafeSeaNet-system, der fungerer som knudepunkt.

SafeSeaNet-netværket forbinder alle de nationale SafeSeaNet-systemer og omfatter også det centrale SafeSeaNet-system.

2. **Forvaltning, drift, udvikling og vedligeholdelse af SafeSeaNet**2.1. *Ansvarsområder*2.1.1. *De nationale SafeSeaNet-systemer*

Medlemsstaterne indfører og vedligeholder et nationalt SafeSeaNet-system med henblik på udveksling af maritime data mellem bemyndigede brugere under ledelse af den kompetente nationale myndighed.

Den kompetente nationale myndighed er ansvarlig for forvaltningen af det nationale system, hvilket omfatter national koordinering af databrugere og -leverandører samt udpegelse af UN/LOCODE-områder, og for at den nødvendige nationale it-infrastruktur og de procedurer, der er beskrevet i grænseflade- og funktionskontroldokumentet, jf. pkt. 2.3, indføres og vedligeholdes.

Det nationale SafeSeaNet-system giver mulighed for sammenkobling af brugere, der er bemyndiget af den kompetente nationale myndighed, og kan gøres tilgængeligt for identificerede aktører inden for søfarten (redere, agenter, førere, afskibere osv.), når de er bemyndiget af den kompetente nationale myndighed, navnlig med henblik på at lette elektronisk indgivelse af rapporter i henhold til fællesskabsretten.

2.1.2. *Det centrale SafeSeaNet-system*

Kommissionen er ansvarlig for forvaltningen og udviklingen på politikniveau af det centrale SafeSeaNet-system og for opsyn med dette system i samarbejde med medlemsstaterne; i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1406/2002 ⁽¹⁾ har Det Europæiske Agentur for Søfartssikkerhed i samarbejde med medlemsstaterne og Kommissionen ansvaret for den tekniske gennemførelse.

Det centrale SafeSeaNet-system skal som knudepunkt sammenkoble alle nationale SafeSeaNet-systemer og skal indføre den nødvendige it-infrastruktur og de procedurer, der er beskrevet i grænseflade- og funktionskontroldokumentet, jf. punkt 2.3.

2.2. *Principperne for forvaltningen*

Kommissionen nedsætter en styringsgruppe på højt plan, der vedtager sin egen forretningsorden, og som er sammensat af repræsentanter fra medlemsstaterne og Kommissionen med henblik på at:

- udarbejde henstillinger til forbedring af effektiviteten og sikkerheden i SafeSeaNet
- yde passende vejledning vedrørende udviklingen af SafeSeaNet
- bistå Kommissionen med en evaluering af SafeSeaNets virkemåde
- godkende grænseflade- og funktionskontroldokumentet, jf. punkt 2.3, og ændringer heraf.

⁽¹⁾ EFT L 208 af 5.8.2002, s. 1.

2.3. Fagdokumentation vedrørende grænseflade- og funktionskontroldokumentet og SafeSeaNet

Kommissionen udvikler og vedligeholder i tæt samarbejde med medlemsstaterne et grænseflade- og funktionskontroldokument.

Dokumentet skal indeholde en detaljeret beskrivelse af præstationskravene og de procedurer, der gælder for de nationale og centrale dele af SafeSeaNet med henblik på at opfylde de relevante krav i henhold til fællesskabsretten.

Dokumentet skal indeholde bestemmelser om:

- adgangsrettighedsanvisninger for forvaltning af datakvalitet
- sikkerhedsspecifikationer for datatransmission og -udveksling samt
- dataopbevaring på nationalt og centralt plan.

Dokumentet skal angive metoder vedrørende opbevaring og tilgængelighed af data om farligt eller forurenende gods i forbindelse med skibe i rutefart, for hvilke der er indrømmet en undtagelse i henhold til dette direktivs artikel 15.

Fagdokumentation i forbindelse med SafeSeaNet, f.eks. standarder for dataudvekslingsformat, brugervejledninger og specifikationer vedrørende netsikkerhed, skal udvikles og vedligeholdes af Det Europæiske Agentur for Søfartssikkerhed i samarbejde med medlemsstaterne.

3. Udveksling af data ved hjælp af SafeSeaNet

Systemet skal benytte erhvervets standarder og kunne fungere sammen med de offentlige og private systemer, der benyttes til at udarbejde, levere eller modtage data inden for SafeSeaNet.

Kommissionen og medlemsstaterne samarbejder om undersøgelser af systemernes funktionsdygtighed og udvikling, således at de i videst muligt omfang sikrer, at dataleverandører, herunder redere, agenter, operatører, afskibere og de relevante myndigheder, kun skal indgive data én gang. Medlemsstaterne sikrer, at de indgivne data kan anvendes i forbindelse med enhver relevant rapportering, anmeldelse og VTMS-systemer (Vessel Traffic Management and Information Systems).

De elektroniske meddelelser, der udveksles i overensstemmelse med dette direktiv og de relevante bestemmelser i fællesskabslovgivningen, skal formidles gennem SafeSeaNet. Med henblik herpå skal medlemsstaterne udvikle og vedligeholde de nødvendige grænseflader til elektronisk datatransmission til SafeSeaNet.

Er det i medfør af internationalt vedtagne regler tilladt at overføre LRIT-data vedrørende skibe fra tredjelande, skal SafeSeaNet benyttes til at formidle de LRIT-data, der er meddelt i henhold til dette direktivs artikel 6b, til medlemsstaterne på et hensigtsmæssigt sikkerhedsniveau.

4. Sikkerhed og adgangsrettigheder

Det centrale SafeSeaNet-system og de nationale SafeSeaNet-systemer skal opfylde kravene i dette direktiv for så vidt angår informationernes fortrolige karakter og de sikkerhedsprincipper og specifikationer, der er beskrevet i grænseflade- og funktionskontroldokumentet, navnlig hvad angår adgangsrettigheder.

Medlemsstaterne skal identificere alle brugere, der har fået tildelt en rolle og adgangsrettigheder i henhold til grænseflade- og funktionskontroldokumentet.»
