

Onderstaande tekst dient louter ter informatie en is juridisch niet bindend. De EU-instellingen zijn niet aansprakelijk voor de inhoud. Alleen de besluiten die zijn gepubliceerd in het Publicatieblad van de Europese Unie (te raadplegen in EUR-Lex) zijn authentiek. Deze officiële versies zijn rechtstreeks toegankelijk via de links in dit document

► **B**                    **RICHTLIJN 2002/59/EG VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD**  
**van 27 juni 2002**

**betreffende de invoering van een communautair monitoring- en informatiesysteem voor de zeescheepvaart en tot intrekking van Richtlijn 93/75/EEG van de Raad**

(PB L 208 van 5.8.2002, blz. 10)

Gewijzigd bij:

		Publicatieblad		
		nr.	blz.	datum
► <b><u>M1</u></b>	Richtlijn 2009/17/EG van het Europees Parlement en de Raad van 23 april 2009	L 131	101	28.5.2009
► <b><u>M2</u></b>	Richtlijn 2009/18/EG van het Europees Parlement en de Raad van 23 april 2009	L 131	114	28.5.2009
► <b><u>M3</u></b>	Richtlijn 2011/15/EU van de Commissie van 23 februari 2011	L 49	33	24.2.2011
► <b><u>M4</u></b>	Richtlijn 2014/100/EU van de Commissie van 28 oktober 2014	L 308	82	29.10.2014
► <b><u>M5</u></b>	Verordening (EU) 2019/1243 van het Europees Parlement en de Raad van 20 juni 2019	L 198	241	25.7.2019

Gerectificeerd bij:

- **C1**    Rectificatie PB L 264 van 8.10.2011, blz. 55 (2011/15/EU)
- **C2**    Rectificatie PB L 33 van 2.2.2013, blz. 26 (2009/17/EG)

**▼B****RICHTLIJN 2002/59/EG VAN HET EUROPEES PARLEMENT  
EN DE RAAD**

van 27 juni 2002

**betreffende de invoering van een communautair monitoring- en  
informatiesysteem voor de zeescheepvaart en tot intrekking van  
Richtlijn 93/75/EEG van de Raad***Artikel 1***Doelstelling**

Doel van deze richtlijn is een monitoring- en informatiesysteem voor de zeescheepvaart in te stellen om de veiligheid en efficiëntie van het zeeverkeer in de Gemeenschap te verhogen om de reactie van de autoriteiten beter op incidenten, ongevallen en potentieel gevaarlijke situaties op zee — opsporings- en reddingsoperaties inbegrepen — te verbeteren, en om tot een betere voorkoming en opsporing van verontreiniging door schepen bij te dragen.

De lidstaten nemen alle noodzakelijke en passende maatregelen om ervoor te zorgen dat de kapiteins, exploitanten of agenten van schepen, evenals de verladers of eigenaars van gevaarlijke of verontreinigende stoffen die aan boord van dergelijke schepen worden vervoerd, voldoen aan de vereisten van deze richtlijn.

*Artikel 2***Toepassingsgebied**

1. Deze richtlijn is van toepassing op schepen van ten minste 300 brutoton of meer, tenzij anders vermeld.

2. ►**M1** Tenzij anders bepaald, is deze richtlijn niet van toepassing op: ◀

a) oorlogsschepen, overige marineschepen of andere schepen die eigendom zijn van of in dienst zijn bij een lidstaat en die worden gebruikt voor een niet-commerciële openbare dienst;

b) vissersschepen, traditionele schepen en pleziervaartuigen met een lengte van minder dan 45 meter;

**▼M1**

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

**▼B***Artikel 3***Definities**

In deze richtlijn wordt verstaan onder:

a) ►**M1** „relevante internationale instrumenten” ◀ de volgende instrumenten, in hun bijgewerkte versie:

— „MARPOL”: het Internationaal Verdrag ter voorkoming van verontreiniging door schepen van 1973 en het bijbehorende protocol van 1978;

**▼ B**

- „SOLAS”: het Internationaal Verdrag voor de beveiliging van mensenlevens op zee, en bijbehorende protocollen en wijzigingen;
- het Internationaal Verdrag betreffende de meting van schepen van 1969;
- het Internationaal Verdrag inzake optreden in volle zee bij ongevallen die verontreiniging door olie kunnen veroorzaken van 1969, en het bijhorende protocol inzake het optreden in volle zee in gevallen van verontreiniging door andere stoffen dan olie van 1973;
- „SAR”: het Internationaal Verdrag inzake opsporing en redding op zee van 1979;
- „ISM-code”: de internationale veiligheidscode;
- „IMDG-code”: de internationale IMO-code voor het vervoer van gevaarlijke stoffen over zee;
- „IBC-code”: de internationale IMO-code voor de bouw en de uitrusting van schepen die gevaarlijke chemicaliën in bulk vervoeren;
- „IGC-code”: de internationale IMO-code voor de bouw en de uitrusting van schepen die vloeibaar gas in bulk vervoeren;
- „BC-code”: de IMO-code met praktische voorschriften voor de veiligheid van het vervoer van lading;
- „INF-code”: de IMO-code van veiligheidsvoorschriften voor het vervoer van bestraalde splijtstoffen, plutonium en hoogradioactieve afval in vaten aan boord van een schip;
- „Resolutie A 851 (20) van de IMO”, Resolutie 851 (20) van de Internationale Maritieme Organisatie, getiteld: „General principles for ship reporting systems and ship reporting requirements, including guidelines for reporting incidents involving dangerous goods, harmful substances and/or marine pollutants”;

**▼ M1**

- 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”;

**▼ M1**

- 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 zeevlieden 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**

- b) „exploitant”: de reder of beheerder van een schip;
- c) „agent”: de persoon die opdracht of toestemming heeft om namens de exploitant van een schip informatie te verstrekken;
- d) „verlader”: de persoon door wie, namens wie of ten behoeve van wie een overeenkomst voor het vervoer van goederen over zee is gesloten met een vervoerder;
- e) „maatschappij”: de maatschappij als bedoeld in voorschrift 1, paragraaf 2, van hoofdstuk IX van het SOLAS-verdrag;
- f) „schip”: een zeeschip of -vaartuig;
- g) „gevaarlijke stoffen”:
  - stoffen als omschreven in de IMDG-code,
  - gevaarlijke vloeistoffen opgenomen in hoofdstuk 17 van de IBC-code,
  - vloeibare gassen opgenomen in hoofdstuk 19 van de IGC-code,
  - vaste stoffen als bedoeld in aanhangsel B van de BC-code.

Inbegrepen zijn ook de stoffen voor het vervoer waarvan passende voorwaarden zijn neergelegd overeenkomstig paragraaf 1.1.3 van de IBC-code of paragraaf 1.1.6 van de IGC-code;
- h) „verontreinigende stoffen”:
  - oliesoorten als omschreven in bijlage I van het MARPOL-verdrag,
  - schadelijke vloeistoffen als omschreven in bijlage II van het MARPOL-verdrag,
  - schadelijke stoffen als omschreven in bijlage III van het MARPOL-verdrag;
- i) „laadeenheid”: een vrachtwagen, een goederenwagon, een container, een tankwagen, een spoorwagen of een mobiele tank;

**▼B**

- j) „adres”: naam en communicatieverbindingen via welke, indien nodig, contact kan worden gelegd met de exploitant, de agent, de havenautoriteit, de bevoegde instantie of iedere andere gemachtigde persoon of organisatie die beschikt over gedetailleerde gegevens betreffende de lading van het schip;

**▼M1**

- 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;

**▼B**

- l) „havenautoriteit”: de bevoegde autoriteit of het bevoegde orgaan die/dat voor elke haven door een lidstaat is aangewezen om de uit hoofde van deze richtlijn meegedeelde informatie in ontvangst te nemen en door te geleiden;
- m) „toevluchtsoord”: een door een lidstaat voor de opvang van schepen in nood aangewezen haven, deel van een haven of andere beschutte aanleg- of ankerplaats dan wel veilig gebied;
- n) „kuststation”: een door een lidstaat uit hoofde van deze richtlijn aangewezen verkeersbegeleidingssysteem, walinstallatie belast met een door de IMO goedgekeurd systeem van verplichte melding of organisatie belast met de coördinatie van zoek- of reddingsoperaties of van de bestrijding van verontreiniging van de zee;
- o) „verkeersbegeleidingssysteem”: (VBS): een dienst die opgezet is om de veiligheid en de efficiëntie van het scheepsverkeer te verbeteren en het milieu te beschermen en dus in het verkeer kan interveniëren en op verkeerssituaties die zich in het VBS-gebied voordoen, kan reageren;
- p) „scheepsrouteringssysteem”: een systeem van één of meer routes of routeringsmaatregelen om het risico van scheepsongevallen te verkleinen dat bestaat uit verkeersscheidingssystemen, vaarwegen voor tweerichtingsverkeer, aanbevolen koerslijnen, gebieden die dienen te worden gemedend, zones voor kustverkeer, rotondes, voorzorgsgebieden en diepwaterroutes;
- q) „traditionele schepen”: historische schepen en replica's daarvan, met inbegrip van schepen die ontworpen zijn om traditionele vaardigheden en zeemanschap aan te moedigen en te bevorderen, die als levende cultuurmonumenten volgens de traditionele beginselen van zeemanschap en techniek worden bestuurd;
- r) „ongeval”: een ongeval in de zin van de IMO-code voor het onderzoek naar ongevallen en incidenten en ongevallen op zee;

**▼M1**

- 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;

**▼ M1**

- 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.

**▼ B**

## TITEL I

## MELDING EN MONITORING VAN SCHEPEN

*Artikel 4***Aanmelding vóór het binnenlopen van havens van de lidstaten**

1. De exploitant, agent of kapitein van een schip dat op weg is naar een haven van een lidstaat deelt:

- a) ten minste vierentwintig uur voor aankomst, of
- b) uiterlijk op het tijdstip waarop het schip de vorige haven verlaat, indien de reisduur minder dan vierentwintig uur bedraagt, of
- c) zodra de aanloophaven bekend is, indien zij nog niet bekend zou zijn of tijdens de reis wordt gewijzigd

aan de havenautoriteit de in bijlage I, punt 1, bedoelde informatie mede.

2. Ten aanzien van schepen komende van een haven buiten de Gemeenschap, die op weg zijn naar een haven van een lidstaat en gevaarlijke of verontreinigende stoffen vervoeren, gelden de aanmeldingsvoorschriften van artikel 13.

*Artikel 5***Monitoring van schepen die het gebied binnenvaren van een verplicht scheepsrapportagesysteem**

1. De betrokken lidstaat ziet erop toe, en neemt alle nodige en passende maatregelen om ervoor te zorgen, dat alle schepen die het gebied binnenvaren van een verplicht scheepsrapportagesysteem — dat overeenkomstig voorschrift 11 van hoofdstuk V van het SOLAS-verdrag door de IMO is goedgekeurd en overeenkomstig de relevante richtsnoeren en criteria van de IMO door een of meer staten, waarvan ten minste één een lidstaat is, wordt geëxploiteerd — aan dat systeem voldoen en dus de vereiste informatie verstrekken onverminderd de aanvullende informatie die een lidstaat overeenkomstig IMO-resolutie A.851 (20) verlangt.

**▼B**

2. Wanneer bij de IMO een nieuw verplicht scheepsrapportagesysteem ter aanneming of een voorstel tot wijziging van een bestaand rapportagesysteem wordt ingediend, neemt een lidstaat in zijn voorstel ten minste de informatie op als bedoeld in bijlage I, punt 4.

*Artikel 6***Gebruik van automatische identificatiesystemen (AIS)**

1. Elk schip dat een haven van een lidstaat aandoet, moet volgens het in bijlage II, deel I, aangegeven tijdschema, uitgerust zijn met een AIS dat voldoet aan de door de IMO ontwikkelde prestatienormen.

2. Schepen die zijn uitgerust met een AIS houden dit systeem te allen tijde operationeel, behalve wanneer internationale overeenkomsten, regels of normen voorzien in de bescherming van navigatiegegevens.

**▼M1***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 volggegevens op lange afstand te verwerken.



#### *Artikel 7*

##### **Gebruik van scheepsrouteringsystemen**

1. De lidstaten zien erop toe, en nemen alle nodige en passende maatregelen om ervoor te zorgen, dat alle schepen die het gebied binnenvaren van een verplicht scheepsrouteringsstelsel, — dat overeenkomstig voorschrift 10 van hoofdstuk V van het SOLAS-verdrag door de IMO is goedgekeurd en door een of meer staten, waarvan ten minste één een lidstaat is, wordt geëxploiteerd —, van het stelsel gebruikmaken overeenkomstig de relevante richtsnoeren en criteria van de IMO.

2. Wanneer de lidstaten op hun verantwoordelijkheid een scheepsrouteringsstelsel toepassen dat niet door de IMO is goedgekeurd, houden zij zo veel mogelijk rekening met de richtsnoeren en criteria van de IMO en maken zij alle informatie bekend die nodig is voor het veilig en doeltreffend gebruik van het scheepsrouteringsstelsel.

#### *Artikel 8*

##### **Monitoring van de naleving van de regels van verkeersbegeleidingssystemen (VBS)**

De lidstaten zien erop toe, en nemen alle nodige en passende maatregelen om ervoor te zorgen, dat:

- a) schepen die het gebied binnenvaren waar een VBS wordt toegepast dat door een of meer staten, waarvan ten minste één een lidstaat is, wordt geëxploiteerd, binnen hun territoriale wateren aan dat stelsel deelnemen en voldoen aan de regels ervan, overeenkomstig de richtsnoeren van de IMO;
- b) schepen die de vlag van een lidstaat voeren en schepen die op weg zijn naar een haven van een lidstaat, wanneer zij het gebied binnenvaren waar een dergelijk VBS wordt toegepast, buiten de territoriale wateren van een lidstaat aan de regels van dat VBS voldoen, overeenkomstig de richtsnoeren van de IMO;
- c) schepen die de vlag van een derde staat voeren en niet op weg zijn naar een haven van een lidstaat en het VBS-gebied binnenvaren, buiten de territoriale wateren van een lidstaat de regels van dat VBS waar mogelijk in acht nemen. Lidstaten zouden aan de betrokken vlaggenstaat verslag moeten uitbrengen over elke duidelijke ernstige inbreuk op die regels in dat VBS-gebied.

#### *Artikel 9*

##### **Infrastructuur voor scheepsrapportagesystemen, scheepsrouteringsystemen en verkeersbegeleidingssystemen**

1. De lidstaten nemen alle nodige en passende maatregelen om zich geleidelijk, volgens een tijdschema dat verenigbaar is met bijlage II, deel I, uit te rusten met apparatuur en walinstallaties voor de ontvangst en het gebruik van AIS-gegevens, rekening houdend met het bereik dat voor de transmissie van de meldingen noodzakelijk is.



**▼ B**

2. De uitrusting met apparatuur en walinstallaties die nodig zijn voor de uitvoering van deze richtlijn, is eind 2007 voltooid. De lidstaten dragen er zorg voor dat de passende apparatuur voor het doorgeven van de informatie naar en de uitwisseling daarvan tussen de nationale systemen van de lidstaten uiterlijk één jaar later operationeel is.

3. De lidstaten zorgen ervoor dat de kuststations die toezien op de inachtneming van de verkeersbegeleidingsdiensten en de scheepsroutingssystemen, beschikken over voldoende en naar behoren gekwalificeerd personeel en over passende communicatie- en scheepsmonitormiddelen, en volgens de toepasselijke IMO-richtsnoeren te werk gaan.

*Artikel 10***Reisgegevensrecorders**

1. De lidstaten nemen alle nodige en passende maatregelen om ervoor te zorgen dat schepen die een haven van een lidstaat binnenlopen, uitgerust zijn met een reisgegevensrecorder (VDR), overeenkomstig de bepalingen van bijlage II, deel II. De eventueel aan ro-ro-veerboten of hogesnelheidspassagiersvaartuigen op grond van artikel 4, onder d), van Richtlijn 1999/35/EG van de Raad <sup>(1)</sup> verleende vrijstellingen eindigen op 5 augustus 2002.

2. Voor onderzoek naar ongevallen op zee in onder de jurisdictie van een lidstaat vallende wateren, worden de met een reisgegevensrecorder verzamelde gegevens ter beschikking gesteld van die lidstaat. De lidstaten zorgen ervoor dat die gegevens bij het onderzoek effectief worden gebruikt en dat zij naar behoren worden geanalyseerd. Zij dragen er zorg voor dat de bevindingen van het onderzoek zo spoedig mogelijk na de afsluiting bekend worden gemaakt.

**▼ M2****▼ B**

## TITEL II

**AANMELDING VAN GEVAARLIJKE OF VERONTREINIGENDE STOFFEN AAN BOORD (HAZMAT)****▼ M1***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;

<sup>(1)</sup> PB L 138 van 1.6.1999, blz. 1.

**▼ M3**

- 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.286(86) van de IMO op het veiligheidsinformatieblad staan;

**▼ M1**

- 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.

**▼ B***Artikel 13***Aanmelding van gevaarlijke of verontreinigende stoffen aan boord**

1. De exploitant, de agent of de kapitein van een schip, ongeacht de grootte ervan, dat gevaarlijke of verontreinigende stoffen vervoert en een haven van een lidstaat verlaat, deelt uiterlijk bij de afvaart de in bijlage I, punt 3, bedoelde informatie mee aan de door die lidstaat aangewezen bevoegde instantie.

2. De exploitant, de agent of de kapitein van een schip, ongeacht de grootte van het schip, dat gevaarlijke of verontreinigende stoffen vervoert en, komende van een haven buiten de Gemeenschap, op weg is naar een haven van een lidstaat of naar een ankerplaats in de territoriale wateren van een lidstaat, deelt — uiterlijk bij de afvaart uit de haven van belading, of althans zodra de haven van bestemming of ankerplaats bekend is, zo deze niet bij de afvaart bekend zou zijn —, de in bijlage I, punt 3, bedoelde informatie mee aan de bevoegde instantie van de lidstaat waar de eerste haven van bestemming of ankerplaats is gelegen.

3. De lidstaten kunnen een procedure instellen om de exploitant, de agent of de kapitein als bedoeld in de leden 1 en 2, toestemming te verlenen om de in bijlage I, punt 3, bedoelde informatie mee te delen aan de havenautoriteit van de haven van afvaart of bestemming, naar gelang van het geval.

Deze procedure waarborgt dat de bevoegde instantie op ieder gewenst moment toegang heeft tot de in bijlage I, punt 3, bedoelde informatie. De betrokken havenautoriteit zal bijgevolg de informatie als bedoeld in bijlage I, punt 3, voldoende lang bewaren opdat zij in geval van incident of ongeval op zee gebruikt kan worden. De havenautoriteit neemt de nodige maatregelen opdat deze informatie onverwijld 24 uur per dag langs elektronische weg aan de bevoegde instantie op haar verzoek kan worden meegedeeld.

**▼B**

4. De exploitant, de agent of de kapitein van het schip deelt de in bijlage I, punt 3, bedoelde informatie mee aan de havenautoriteit of de bevoegde instantie.

De informatie wordt waar mogelijk langs elektronische weg doorgestuurd. Het elektronische berichtenverkeer maakt gebruik van de syntax en de procedures als bedoeld in bijlage III.

*Artikel 14***Geautomatiseerde gegevensuitwisseling tussen lidstaten**

De lidstaten werken samen, teneinde te zorgen voor interconnectie en interoperabiliteit van de nationale systemen voor het beheer van de in bijlage I bedoelde informatie.

De communicatiesystemen voor de toepassing van de eerste alinea hebben de volgende eigenschappen:

- a) de uitwisseling van gegevens gebeurt langs elektronische weg en maakt de ontvangst en verwerking van de overeenkomstig artikel 13 verstuurd berichten mogelijk;
- b) met het systeem kan 24 uur per dag informatie worden verstuurd;

**▼M1**

- 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 veiligheid of beveiliging, dan wel voor de bescherming van het mariene milieu.

*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 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, meegegeed aan de haven van aankomst of aan de bevoegde instantie;
- d) vrijstellingen worden alleen verleend aan individuele vaartuigen op een specifieke dienst.

**▼ M1**

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.

**▼ B**

## TITEL III

**MONITORING VAN RISICOSCHEPEN EN INTERVENTIE IN GEVAL VAN INCIDENTEN EN ONGEVALLLEN OP ZEE***Artikel 16***Doorgeleiding van informatie betreffende bepaalde schepen**

1. Als een potentieel gevaar voor de scheepvaart of als een bedreiging voor de veiligheid ter zee, voor de veiligheid van personen of voor het milieu worden beschouwd, schepen waarop onderstaande criteria van toepassing zijn:

- a) schepen die in de loop van hun reis:
  - betrokken zijn geweest bij incidenten of ongevallen op zee als bedoeld in artikel 17; of
  - in gebreke zijn gebleven ten aanzien van de bij deze richtlijn voorgeschreven verplichte meldingen; of
  - de toepasselijke regels van de scheepsrouteringssystemen en de verkeersbegeleidingssystemen die onder de verantwoordelijkheid van een lidstaat vallen, hebben overtreden;
- b) schepen waartegen bewijzen of vermoedens bestaan van moedwillige lozing van olie, of andere inbreuken op het MARPOL-verdrag, in wateren die onder de jurisdictie van een lidstaat vallen;
- c) schepen waaraan de toegang tot havens van de lidstaten is geweigerd of waarover een rapport is uitgebracht of een melding van een lidstaat is verricht overeenkomstig bijlage I, deel I, van Richtlijn 95/21/EG van de Raad van 19 juni 1995 betreffende havenstaatcontrole <sup>(1)</sup>;

<sup>(1)</sup> PB L 157 van 7.7.1995, blz. 1. Richtlijn laatstelijk gewijzigd bij Richtlijn 2001/106/EG van het Europees Parlement en de Raad (PB L 19 van 22.1.2002, blz. 17).

**▼ M1**

- 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.

**▼ B**

2. Kuststations die beschikken over relevante informatie met betrekking tot de in lid 1 bedoelde schepen delen deze mee aan de betrokken kuststations van de overige lidstaten langs de door het schip te volgen route.

3. De lidstaten zien erop toe dat de hun uit hoofde van lid 2 meegeede informatie wordt doorgeleid aan de betrokken havenautoriteiten en/of alle andere door de lidstaat aangewezen instanties. Voorzover zij daarvoor personeel beschikbaar hebben, verrichten de lidstaten in hun havens hetzij op eigen initiatief hetzij op verzoek van een andere lidstaat alle passende inspecties of verificaties, onverminderd de verplichtingen uit hoofde van de havenstaatcontrole. Zij stellen alle betrokken lidstaten op de hoogte van de resultaten van de ondernomen actie.

*Artikel 17***Melding van incidenten en ongevallen op zee**

1. Onverminderd het internationaal recht en teneinde ieder aanmerkelijk risico voor de veiligheid ter zee, de veiligheid van personen of het milieu te voorkomen of te beperken, zien de lidstaten erop toe dat, en nemen zij alle passende maatregelen opdat de kapiteins van de schepen die in hun opsporings- en reddingsgebied/exclusieve economische zone of soortgelijk gebied varen, aan het voor dat geografisch gebied bevoegde kuststation onmiddellijk melding maken van:

- a) ieder incident of ongeval dat gevolgen heeft voor de veiligheid van het schip, zoals een aanvaring, stranding, averij, een defect of storing, binnenstromend water of schuivende lading, alle gebreken aan de romp of verzwakkingen van de constructie,
- b) ieder incident of ongeval dat gevolgen heeft voor de veiligheid van de scheepvaart, zoals gebreken die de manoeuvreerbaarheid of zeevaardigheid van het schip kunnen aantasten, gebreken aan het voortstuwingsysteem of de stuurinrichting, de krachtbronnen, de navigatie of communicatieapparatuur,
- c) iedere situatie die tot verontreiniging van de wateren en de kust van een lidstaat kan leiden, zoals lozing of de kans op lozing van verontreinigende stoffen in zee,
- d) iedere vlek van verontreinigende stoffen, in zee drijvende containers of stukgoederen die worden waargenomen.

**▼B**

2. Bij de melding krachtens lid 1 moeten ten minste de volgende gegevens worden verstrekt: de identiteit van het schip, de positie, de haven van afvaart, de haven van bestemming, het adres waar informatie kan worden verkregen over de gevaarlijke of verontreinigende stoffen aan boord, het aantal opvarenden, bijzonderheden over het incident en alle relevante informatie als bedoeld in IMO-resolutie A.851 (20).

*Artikel 18***Maatregelen in geval van uitzonderlijk slecht weer**

1. Wanneer de door de lidstaten aangewezen bevoegde instanties, in geval van uitzonderlijk slecht weer of ruwe zee van mening zijn dat er groot gevaar bestaat voor verontreiniging van hun zee- of kustgebieden of die van andere lidstaten, of dat de veiligheid van mensenlevens bedreigd wordt,

- a) zouden zij de kapitein van een schip dat zich in het betrokken havengebied bevindt en de haven wil binnen- of uitvaren, zo mogelijk alle informatie over de zeegang en de weersomstandigheden moeten geven en, indien relevant en mogelijk, over het gevaar dat die kunnen opleveren voor zijn schip, de lading, de bemanning en de passagiers;
- b) kunnen zij onverminderd de plicht tot bijstandsverlening aan schepen in nood en overeenkomstig artikel 20 andere passende maatregelen treffen waaronder een aanbeveling of een verbod voor een bepaald schip of voor schepen in het algemeen om de haven in de betrokken gebieden binnen of uit te varen, totdat is vastgesteld dat er geen gevaar meer bestaat voor mensenlevens en/of het milieu;
- c) nemen zij passende maatregelen om het bunkeren van schepen in hun territoriale wateren zoveel mogelijk te beperken of zo nodig te verbieden.

2. De kapitein stelt de maatschappij in kennis van de passende maatregelen of aanbevelingen als bedoeld in lid 1. Deze laten evenwel de beslissing van de kapitein op basis van zijn/haar deskundig oordeel onverlet, overeenkomstig SOLAS. De kapitein stelt de bevoegde autoriteiten in kennis van de redenen van zijn beslissing, indien deze niet in overeenstemming is met de maatregelen als bedoeld in lid 1.

3. Voor de in lid 1 bedoelde passende maatregelen en aanbevelingen wordt uitgegaan van een voor spelling van de omstandigheden op zee en van de weersgesteldheid van een door de lidstaat erkende, gekwalificeerde meteorologische informatiedienst.

**▼M1***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

**▼ M1**

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.

**▼ B***Artikel 19***Maatregelen met betrekking tot incidenten of ongevallen op zee**

1. In geval van incidenten of ongevallen op zee als bedoeld in artikel 17, nemen de lidstaten, in overeenstemming met het internationaal recht, alle passende maatregelen om, waar nodig, een veilige vaart en de veiligheid van personen te verzekeren en het mariene en kustmilieu te beschermen.

Bijlage IV bevat een niet-limitatieve lijst van maatregelen die de lidstaten krachtens dit artikel kunnen nemen.

2. De exploitant, de kapitein en de eigenaar van gevaarlijke of verontreinigende stoffen aan boord verlenen, in overeenstemming met het nationaal en het internationaal recht, aan de bevoegde nationale instanties desgevraagd hun volle medewerking, teneinde de gevolgen van een incident of een ongeval op zee tot het minimum te beperken.

**▼ M1**

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

**▼ B**

3. De kapitein van een schip waarop de ISM-code van toepassing is, licht in overeenstemming met de code de maatschappij in over ieder ongeval of incident op zee als bedoeld in artikel 17, lid 1. Meteen nadat zij van een dergelijke situatie op de hoogte is gesteld, neemt de maatschappij contact op met het bevoegde kuststation en houdt zij zich voorzover nodig te zijner beschikking.

**▼ M1**

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.

▼ M1*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.

*Artikel 20 bis***Plannen voor de opvang van schepen die bijstand behoeven**

1. De lidstaten stellen plannen op voor de opvang van schepen ten einde te reageren ► **C2** op de dreigingen die uitgaan 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.



**▼ M1**

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, ► **C2** geldt voor degenen die overeenkomstig de tweede en derde 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<sup>(1)</sup> 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.

<sup>(1)</sup> PB L 131 van 28.5.2009, blz. 128.

**▼B***Artikel 21***Informatie van de betrokken partijen**

1. Indien nodig zendt het bevoegde kuststation van de betrokken lidstaat in de betrokken gebieden een radiobericht uit over overeenkomstig artikel 17, lid 1, gemelde incidenten of ongevallen en over de aanwezigheid van schepen die een bedreiging vormen voor de veiligheid op zee, de veiligheid van personen en voor het milieu.
2. Bevoegde instanties die beschikken over overeenkomstig de artikelen 13 en 17 meegeleverde informatie, nemen passende maatregelen om deze te allen tijde te kunnen verstrekken aan de bevoegde instantie van een andere lidstaat die daar uit veiligheidsoverwegingen om verzoekt.
3. De lidstaat waarvan de bevoegde instanties op grond van deze richtlijn of anderszins in kennis worden gesteld van feiten die een risico of een verhoogd risico vormen voor zee- en kustgebieden van een andere lidstaat, neemt passende maatregelen om iedere betrokken lidstaat hiervan zo spoedig mogelijk in kennis te stellen en hem te raadplegen over de te ondernemen acties. Eventueel werken de lidstaten samen bij de planning van een gezamenlijke actie.

Iedere lidstaat neemt de nodige maatregelen om de meldingen waartoe de schepen op grond van artikel 17 verplicht zijn, ten volle te benutten.

## TITEL IV

**BEGELEIDENDE MAATREGELEN***Artikel 22***Aanwijzing en bekendmaking van de bevoegde instanties**

1. Iedere lidstaat wijst de bevoegde instanties, havenautoriteiten en kuststations aan, waaraan de door deze richtlijn voorgeschreven meldingen moeten worden gericht.
2. Iedere lidstaat zorgt ervoor dat de maritieme sector op passende wijze, met name via nautische publicaties, op de hoogte wordt gebracht, en gehouden, van de op grond van lid 1 aangewezen instanties, autoriteiten en stations, eventueel met vermelding van hun geografisch bevoegdheidsgebied, alsmede van de procedures voor het meedelen van de bij deze richtlijn voorgeschreven informatie.
3. De lidstaten stellen de Commissie in kennis van de lijst van uit hoofde van lid 1 aangewezen instanties, autoriteiten en stations, alsmede van de bijstellingen ervan.

**▼M1***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.

**▼ M1**

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.

**▼ B***Artikel 23***Samenwerking tussen de lidstaten en de Commissie**

De lidstaten en de Commissie werken samen om de volgende doelstellingen te bereiken:

- a) optimaal gebruik van de uit hoofde van deze richtlijn meegedeelde informatie, met name door de ontwikkeling van passende telematica-verbindingen tussen de kuststations en de havenautoriteiten ten behoeve van de uitwisseling van gegevens over de bewegingen van schepen en hun verwachte aankomsttijden in de havens, alsmede over hun lading;
- b) ontwikkeling en vergroting van de doeltreffendheid van de telematica-verbindingen tussen de kuststations van de lidstaten om een beter beeld van het verkeer te krijgen, om de monitoring van de schepen op doorvaart te verbeteren en om de van de onderweg zijnde schepen geëiste meldingen te harmoniseren en zoveel mogelijk te vereenvoudigen;

**▼ M1**

- 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 scheeps-rapportagesystemen, 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**

- d) in voorkomend geval, de opstelling van onderling op elkaar afgestemde plannen voor de opvang van schepen in nood;

**▼ M1**

- 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.

**▼M1***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.

*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.

**▼B***Artikel 25***Monitoring van de tenuitvoerlegging van de richtlijn en sancties**

1. De lidstaten voeren regelmatig inspecties uit en nemen alle andere maatregelen teneinde de werking te controleren van de telematicasystemen die aan wal zijn geïnstalleerd om aan de eisen van deze richtlijn te voldoen, en met name te controleren of deze geschikt zijn om zonder vertraging 24 uur per dag de uit hoofde van de artikelen 13 en 15 meegedeelde informatie te ontvangen of te verzenden.
2. De lidstaten stellen sancties vast op inbreuken op uit hoofde van deze richtlijn vastgestelde nationale bepalingen, en nemen alle noodzakelijke maatregelen om te waarborgen dat deze sancties worden toegepast. De sancties dienen doeltreffend, evenredig en afschrikkend te zijn.
3. De lidstaten stellen de vlaggenstaat en elke andere betrokken staat onverwijld in kennis van de maatregelen die zij uit hoofde van de artikelen 16 en 19 en van lid 2 van dit artikel hebben getroffen tegen schepen die niet onder hun vlag varen.
4. Wanneer een lidstaat bij een incident of ongeval op zee als bedoeld in artikel 19 vaststelt dat de maatschappij niet in staat is geweest contact met het schip of de betrokken kuststations op te nemen of te onderhouden, stelt hij de staat die het document betreffende de conformiteit met de internationale veiligheidscode en het bijbehorende veiligheidsbeleidscertificaat heeft afgegeven of in naam waarvan deze zijn afgegeven, daarvan in kennis.

**▼ B**

Is het probleem van dien aard dat er sprake is van een ernstig geval van niet-conformiteit van de werking van het veiligheidsbeleidssysteem binnen een in een lidstaat gevestigde maatschappij, dan treft de lidstaat die het conformiteitsdocument of het veiligheidsbeleidscertificaat voor het schip heeft afgegeven, onverwijld tegen de betrokken maatschappij de nodige maatregelen voor de intrekking van het conformiteitsdocument en het bijbehorende veiligheidsbeleidscertificaat.

*Artikel 26***Evaluatie**

1. De lidstaten brengen vóór 5 februari 2007 verslag uit aan de Commissie over de vorderingen met de uitvoering van deze richtlijn, met name van de artikelen 9, 10, 18, 20, 22, 23 en 25. De lidstaten brengen vóór 31 december 2009 verslag uit aan de Commissie over de volledige uitvoering van de richtlijn.

2. Op basis van de in lid 1 bedoelde verslagen brengt de Commissie zes maanden later aan het Europees Parlement en de Raad verslag uit over de uitvoering van de richtlijn. In hun verslagen stelt de Commissie vast of en in welke mate de bepalingen van deze richtlijn zoals die door de lidstaten worden uitgevoerd, de veiligheid en de efficiëntie van het zeevervoer helpen verbeteren en verontreiniging door schepen helpen voorkomen.

3. De Commissie onderzoekt de noodzaak en de haalbaarheid van communautaire maatregelen om de terugbetaling of compensatie van kosten en schade als gevolg van het opvangen van schepen in nood te vergemakkelijken, met inbegrip van het verplicht stellen van een goede verzekering en andere financiële waarborgen.

De Commissie brengt vóór 5 februari 2007 verslag uit over de resultaten van dit onderzoek aan het Europees Parlement en de Raad.

**SLOTBEPALINGEN****▼ M5***Artikel 27***Wijzigingen**

1. Binnen het toepassingsgebied van deze richtlijn zoals omschreven in artikel 2 is de Commissie bevoegd om overeenkomstig artikel 27 bis gedelegeerde handelingen vast te stellen tot wijziging van de wijzigingen naar instrumenten van de Unie en de IMO in deze richtlijn, alsmede de definities in bijlage 3 en de bijlagen teneinde deze in overeenstemming te brengen met bepalingen van het Unierecht of het internationaal recht die vastgesteld, gewijzigd of in werking getreden zijn.

2. Binnen het toepassingsgebied van deze richtlijn zoals omschreven in artikel 2 is de Commissie bevoegd om overeenkomstig artikel 27 bis gedelegeerde handelingen vast te stellen tot wijziging van de bijlagen I, III en IV in het licht van de technische vooruitgang en de met deze richtlijn opgedane ervaring.

▼ **M5***Artikel 27 bis***Uitoefening van de bevoegdheidsdelegatie**

1. De bevoegdheid om gedelegeerde handelingen vast te stellen, wordt aan de Commissie toegekend onder de in dit artikel neergelegde voorwaarden.
2. De in artikel 27 bedoelde bevoegdheid om gedelegeerde handelingen vast te stellen, wordt aan de Commissie toegekend voor een termijn van vijf jaar met ingang van 26 juli 2019. De Commissie stelt uiterlijk negen maanden voor het einde van de termijn van vijf jaar een verslag op over de bevoegdheidsdelegatie. De bevoegdheidsdelegatie wordt stilzwijgend met termijnen van dezelfde duur verlengd, tenzij het Europees Parlement of de Raad zich uiterlijk drie maanden voor het einde van elke termijn tegen deze verlenging verzet.
3. Het Europees Parlement of de Raad kan de in artikel 27 bedoelde bevoegdheidsdelegatie te allen tijde intrekken. Het besluit tot intrekking beëindigt de delegatie van de in dat besluit genoemde bevoegdheid. Het wordt van kracht op de dag na die van de bekendmaking ervan in het *Publicatieblad van de Europese Unie* of op een daarin genoemde latere datum. Het laat de geldigheid van de reeds van kracht zijnde gedelegeerde handelingen onverlet.
4. Vóór de vaststelling van een gedelegeerde handeling raadpleegt de Commissie de door elke lidstaat aangewezen deskundigen overeenkomstig de beginselen die zijn neergelegd in het Interinstitutioneel Akkoord van 13 april 2016 over beter wetgeven <sup>(1)</sup>.
5. Zodra de Commissie een gedelegeerde handeling heeft vastgesteld, doet zij daarvan gelijktijdig kennisgeving aan het Europees Parlement en de Raad.
6. Een overeenkomstig artikel 27 vastgestelde gedelegeerde handeling treedt alleen in werking indien het Europees Parlement noch de Raad daartegen binnen een termijn van twee maanden na de kennisgeving van de handeling aan het Europees Parlement en de Raad bezwaar heeft gemaakt, of indien zowel het Europees Parlement als de Raad voor het verstrijken van die termijn de Commissie hebben medegedeeld dat zij daartegen geen bezwaar zullen maken. Die termijn wordt op initiatief van het Europees Parlement of de Raad met twee maanden verlengd.

▼ **B***Artikel 29*

1. De lidstaten doen de nodige wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen in werking treden om uiterlijk op 5 februari 2004 aan deze richtlijn te voldoen. Zij stellen de Commissie daarvan onverwijld in kennis.

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

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

<sup>(1)</sup> PB L 123 van 12.5.2016, blz. 1.

**▼B**

*Artikel 30*

Richtlijn 93/75/EEG wordt per 5 februari 2004 ingetrokken.

*Artikel 31*

Deze richtlijn treedt in werking op de dag van haar bekendmaking in het *Publicatieblad van de Europese Gemeenschappen*.

*Artikel 32*

Deze richtlijn is gericht tot de lidstaten.

*BIJLAGE I***OVERZICHT VAN DE TE VERSTREKKEN INFORMATIE**

1. **In overeenstemming met artikel 4 te verstrekken informatie — algemene informatie**
  - a) Identificatie van het schip (naam, roepnaam, IMO-identificatienummer of MMSI-nummer).
  - b) Haven van bestemming.
  - c) Verwachte tijd van aankomst in de haven van bestemming of bij het loodsstation, zoals verlangd door de bevoegde instantie, en verwachte tijd van afvaart uit die haven.
  - d) Totaal aantal opvarenden.
2. **In overeenstemming met artikel 12 te verstrekken informatie — informatie over de lading**
  - a) Correcte technische benaming van de gevaarlijke of verontreinigende stoffen, VN-nummers waar deze bestaan, IMO-risicoklassen overeenkomstig de IMDG-, IBC- en IGC-code en in voorkomend geval de klasse van het schip die voor INF-ladingen als bedoeld in voorschrift VII/14.2 vereist is, de hoeveelheden van dergelijke stoffen en, indien zij worden vervoerd in voor vrachtvervoer bestemde laadeenheden, behalve tanks, de identificatienummers daarvan.
  - b) Adres waar uitgebreide informatie over de lading kan worden verkregen.
3. **In overeenstemming met artikel 13 te verstrekken informatie**
  - A. Algemene informatie
    - a) Identificatie van het schip (naam, roepnaam, IMO-identificatienummer of MMSI-nummer).
    - b) Haven van bestemming.
    - c) Voor een schip dat een in een lidstaat gelegen haven verlaat: verwachte tijd van afvaart uit de haven van vertrek of uit het loodsstation, zoals verlangd door de bevoegde instantie, en verwachte tijd van aankomst in de haven van bestemming.
    - d) Voor een schip dat vanuit een buiten de Gemeenschap gelegen haven komt en naar een in een lidstaat gelegen haven vaart: verwachte tijd van aankomst in de haven van bestemming of bij het loodsstation, zoals verlangd door de bevoegde instantie.
    - e) Totaal aantal opvarenden.
  - B. Informatie over de lading
    - a) Correcte technische benaming van de gevaarlijke of verontreinigende stoffen, VN-nummers waar deze bestaan, IMO-risicoklassen overeenkomstig de IMDG-, IBC- en IGC-code en in voorkomend geval de klasse van het schip volgens de INF-code, de hoeveelheden van dergelijke stoffen en de plaats waar zij zich aan boord bevinden, alsmede, indien zij worden vervoerd in voor vrachtvervoer bestemde transporteenheden, behalve tanks, de identificatienummers daarvan.
    - b) Bevestiging dat aan boord een lijst, manifest of passend laadplan aanwezig is dat gedetailleerde gegevens bevat over de gevaarlijke of verontreinigende stoffen die worden vervoerd en over de plaats waar deze zich aan boord bevinden.
    - c) Adres waar uitgebreide informatie over de lading kan worden verkregen.



**▼ B****4. Informatie als bedoeld in artikel 5**

- A. Identificatie van het schip (naam, roepnaam, IMO-identificatienummer, MMSI-nummer).
- B. Datum en tijdstip.
- C of D. Positie in breedtegraad en lengtegraad of ware peiling en afstand in zeemijlen ten opzichte van een duidelijk vastgesteld oriëntatiepunt.
- E. Koers.
- F. Snelheid.
- I. Haven van bestemming en verwachte aankomsttijd.
- P. Lading en, bij aanwezigheid van gevaarlijke stoffen aan boord: hoeveelheid en IMO-klasse.
- T. Adres voor het doorgeven van gegevens over de lading.
- W. Totaal aantal opvarenden.

**▼ M1**

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

**▼ B**

- 5. Wanneer er veranderingen optreden in de overeenkomstig deze bijlage verstrekte informatie, stelt de kapitein van het schip de bevoegde instantie of de betrokken havenautoriteit daarvan onmiddellijk in kennis.

▼ **M3***BIJLAGE II***Voorschriften voor de boorduitrusting****I. VISSERSVAARTUIGEN**

Vissersvaartuigen met een lengte over alles van meer dan 15 meter moeten worden uitgerust met een automatisch identificatiesysteem (AIS), zoals bedoeld in artikel 6, 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.

**II. SCHEPEN OP INTERNATIONALE REIZEN**

Passagiersschepen, ongeacht hun omvang, en alle andere schepen van ten minste 300 brutoton die internationale reizen maken en een haven van een lidstaat aandoen, moeten zijn uitgerust met een automatisch identificatiesysteem (AIS), overeenkomstig de technische en prestatienormen van hoofdstuk V van het SOLAS-Verdrag. Passagiersschepen, ongeacht hun omvang, en alle andere schepen van ten minste 3 000 brutoton die internationale reizen maken en een haven van een lidstaat aandoen, moeten zijn uitgerust met een reisgegevensrecorder (VDR), overeenkomstig de technische en prestatienormen van hoofdstuk V van het SOLAS-Verdrag. Vrachtschepen die vóór 1 juli 2002 zijn gebouwd, mogen zijn uitgerust met een vereenvoudigde reisgegevensrecorder (S-VDR) die beantwoordt aan de technische en prestatienormen welke zijn opgesteld overeenkomstig hoofdstuk V van het SOLAS-Verdrag.

**III. SCHEPEN OP NIET-INTERNATIONALE REIZEN****1. Automatische identificatiesystemen (AIS)**

Passagiersschepen, ongeacht hun omvang, en alle andere schepen van ten minste 300 brutoton die niet-internationale reizen maken, moeten zijn uitgerust met een automatisch identificatiesysteem (AIS) dat beantwoordt aan de technische en prestatienormen van hoofdstuk V van het SOLAS-Verdrag.

**2. Reisgegevensrecordersystemen (VDR)**

- a) ► **C1** Passagiersschepen, ongeacht hun omvang, en andere schepen van ten minste 3 000 brutoton die op of na 1 juli 2002 zijn gebouwd en die niet-internationale reizen maken, moeten zijn uitgerust met een reisgegevensrecorder (VDR) welke beantwoordt aan de technische en prestatienormen die zijn opgesteld overeenkomstig hoofdstuk V van het SOLAS-Verdrag. ◀
- b) Vrachtschepen van ten minste 3 000 brutoton die vóór 1 juli 2002 zijn gebouwd en die niet-internationale reizen maken, moeten worden uitgerust met een reisgegevensrecorder (VDR) of een vereenvoudigde reisgegevensrecorder (S-VDR) welke beantwoordt aan de technische en prestatienormen die zijn opgesteld overeenkomstig hoofdstuk V van het SOLAS-Verdrag.

**▼ M3**

## IV. VRIJSTELLINGEN

1. **Vrijstellingen van de verplichting om AIS aan boord te hebben**

- a) De lidstaten mogen passagiersschepen van minder dan 15 meter lang of 300 brutoton die niet-internationale reizen maken, vrijstellen van de toepassing van de in deze bijlage vastgestelde voorschriften inzake AIS.
- b) De lidstaten mogen andere dan passagiersschepen van minstens 300 brutoton, maar minder dan 500 brutoton, die enkel varen op de binnenwateren van een lidstaat en buiten de routes die gewoonlijk door met AIS uitgeruste schepen worden gebruikt, vrijstellen van de in deze richtlijn opgenomen uitrustingsvereisten inzake AIS.

2. **Vrijstellingen van de verplichting om een VDR of S-VDR aan boord te hebben**

De lidstaten mogen op de volgende manier vrijstelling verlenen van de verplichting om met een VDR of S-VDR te zijn uitgerust:

- a) Passagiersschepen die uitsluitend worden gebruikt voor reizen in andere zeegebieden dan die van klasse A, zoals bedoeld in artikel 4 van Richtlijn 2009/45/EG van het Europees Parlement en de Raad <sup>(1)</sup>, kunnen worden vrijgesteld van de verplichting om met een VDR te zijn uitgerust,
- b) Andere schepen dan ro-ro-passagiersschepen die vóór 1 juli 2002 zijn gebouwd, kunnen worden vrijgesteld van de verplichting om met een VDR te worden uitgerust als kan worden aangetoond dat de interfacing tussen een VDR en de bestaande uitrusting van het schip onredelijk en onuitvoerbaar is,
- c) Vrachtschepen die vóór 1 juli 2002 zijn gebouwd en die internationale of niet-internationale reizen maken, kunnen worden vrijgesteld van de verplichting om met een S-VDR te worden uitgerust als dergelijke schepen permanent buiten dienst worden gesteld binnen twee jaar na de in hoofdstuk V van het SOLAS-Verdrag gespecificeerde tenuitvoerleggingsdatum.

<sup>(1)</sup> PB L 163 van 25.6.2009, blz. 1.

▼ **M4***BIJLAGE III***ELEKTRONISCHE BERICHTEN EN HET SYSTEEM VOOR DE  
UITWISSELING VAN MARITIEME INFORMATIE VAN DE UNIE  
(SAFESEANET)****1. Algemene opzet en architectuur**

Het systeem voor de uitwisseling van maritieme informatie van de Unie, SafeSeaNet, dient voor de ontvangst, opslag, opvraging 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 van de scheepvaart en het vervoer op zee.

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 en de lidstaten overeenkomstig de wetgeving van de Unie 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 netwerk voor de uitwisseling van maritieme informatie van de Unie zal alle nationale SafeSeaNet-systemen verbinden die overeenkomstig deze richtlijn zijn opgezet, inclusief het centrale SafeSeaNet-systeem.

**2. Beheer, exploitatie, ontwikkeling en onderhoud****2.1. Verantwoordelijkheden****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 verantwoordelijkheid 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, en zorgt ervoor dat UN LOCODES worden aangewezen 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 opgezet en onderhouden.

Het nationale SafeSeaNet-systeem 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 recht van de Unie te vergemakkelijken.

**2.1.2. Centraal 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 Europees Agentschap voor maritieme veiligheid in samenwerking met de lidstaten en de Commissie en overeenkomstig Verordening (EG) nr. 1406/2002 van het Europees Parlement en de Raad <sup>(1)</sup> verantwoordelijk is voor:

- de technische implementatie van en de documentatie over SafeSeaNet;
- de ontwikkeling, bediening en integratie van de elektronische berichten en gegevens, alsook het onderhoud van de interfaces van de verschillende informatiesystemen in deze richtlijn en het centrale SafeSeaNet-systeem als bedoeld in punt 3.

<sup>(1)</sup> 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 (PB L 208 van 5.8.2002, blz. 1).

▼ **M4**

Het centrale SafeSeaNet fungeert als een knooppunt, verbindt alle nationale SafeSeaNet-systemen en zet 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 richt een stuurgroep op hoog niveau op die zijn eigen reglement opstelt, is samengesteld uit vertegenwoordigers van de lidstaten en van de Commissie, en die als taak heeft:

- 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 prestaties van SafeSeaNet,
- passende begeleiding te bieden bij de ontwikkeling van het interoperabel platform voor gegevensuitwisseling dat informatie van SafeSeaNet combineert met gegevens van de andere informatiesystemen als bedoeld in punt 3,
- het in punt 2.3 bedoelde „Interface and Functionalities Control Document” en de toekomstige wijzigingen ervan goed te keuren,
- richtsnoeren vast te stellen voor de verzameling en verspreiding via SafeSeaNet van informatie in verband met de door de lidstaten aangewezen bevoegde autoriteiten die in het kader van deze richtlijn relevante taken moeten uitvoeren,
- contact te leggen met andere relevante werkfora, in het bijzonder de groep voor mariene administratieve vereenvoudiging en elektronische informatiediensten.

2.3. *„Interface and Functionalities Control Document” en technische documentatie*

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

Het IFCD bevat een gedetailleerde beschrijving van de capaciteitsvereisten en de procedures die gelden voor de nationale en centrale onderdelen van SafeSeaNet die ontwikkeld zijn voor de naleving van de desbetreffende Uniewetgeving.

Het IFCD bevat regels voor:

- gebruikerstoegang, richtsnoeren voor kwaliteitsbeheer voor de gegevens,
- gegevensintegratie, als bedoeld in punt 3, en de verspreiding ervan via het SafeSeaNet-systeem,
- operationale procedures voor het Agentschap en de lidstaten waarin de controlemechanismen voor de gegevenskwaliteit van SafeSeaNet worden bepaald,
- veiligheidsvoorschriften voor datadoorgifte en -uitwisseling, en
- 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, interoperabiliteit met andere systemen en applicaties, gebruikshandleidingen, voorschriften voor beveiliging van het netwerk en referentiedatabanken ter ondersteuning van rapportageverplichtingen, wordt ontwikkeld en bijgehouden door het Agentschap, in samenwerking met de lidstaten.

▼ **M4****3. Uitwisselen en delen van gegevens**

Het systeem gebruikt industriestandaarden en is compatibel met openbare en particuliere systemen voor het genereren, verschaffen of ontvangen van informatie binnen SafeSeaNet.

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, onder wie kapiteins, reders, agenten, exploitanten, verladers en betrokken autoriteiten, hun informatie slechts eenmaal hoeven in te voeren, rekening houdend met de voorschriften van Richtlijn 2010/65/EU van het Europees Parlement en de Raad van 20 oktober 2010 betreffende meldingsformaliteiten voor schepen die aankomen in en/of vertrekken uit havens van de lidstaten<sup>(1)</sup> en andere toepasselijke Uniewetgeving. De lidstaten zorgen ervoor dat de ingevoerde informatie beschikbaar is voor gebruik in alle betrokken rapportage-, meldings-, informatie-uitwisselings- en VTMIS-systemen.

Hiertoe dienen de lidstaten de nodige interfaces te ontwikkelen en te onderhouden voor de automatische doorgifte van data langs elektronische weg naar SafeSeaNet.

Het centrale SafeSeaNet wordt gebruikt voor de verspreiding van elektronische berichten en gegevens die worden uitgewisseld of gedeeld in overeenstemming met deze richtlijn en andere toepasselijke Uniewetgeving, onder meer:

- Richtlijn 2000/59/EG van het Europees Parlement en de Raad van 27 november 2000 betreffende havenontvangstvoorzieningen voor scheepsafval en ladingresiduen<sup>(2)</sup>, wat betreft artikel 12, lid 3;
- Richtlijn 2005/35/EG van het Europees Parlement en de Raad van 7 september 2005 inzake verontreiniging vanaf schepen en de invoering van sancties, met inbegrip van strafrechtelijke sancties, voor verontreinigingsdelicten<sup>(3)</sup>, wat betreft artikel 10;
- Richtlijn 2009/16/EG van het Europees Parlement en de Raad van 23 april 2009 betreffende havenstaatcontrole<sup>(4)</sup>, wat betreft artikel 24;
- Richtlijn 2010/65/EU van het Europees Parlement en de Raad, voor zover artikel 6 van toepassing is.

De exploitatie van het SafeSeaNet-systeem moet bijdragen tot de bevordering en instelling van de Europese maritieme vervoersruimte zonder grenzen.

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.

<sup>(1)</sup> PB L 283 van 29.10.2010, blz. 1.

<sup>(2)</sup> PB L 332 van 28.12.2000, blz. 81.

<sup>(3)</sup> PB L 255 van 30.9.2005, blz. 11.

<sup>(4)</sup> PB L 131 van 28.5.2009, blz. 57.

▼ **M3***BIJLAGE IV***Maatregelen die de lidstaten kunnen nemen als de maritieme veiligheid en de bescherming van het milieu gevaar lopen**

(ingevolge artikel 19, lid 1)

Wanneer naar aanleiding van incidenten of omstandigheden als beschreven in artikel 17, die gevolgen hebben voor een schip, de bevoegde instantie van de betrokken lidstaat in het kader van het internationale recht oordeelt dat een ernstige en directe bedreiging van zijn kusten of gerelateerde belangen dan wel van de veiligheid van andere schepen en hun bemanningen en passagiers of van personen aan de wal moet worden afgewend, verminderd of weggenomen, dan wel dat het mariene milieu moet worden beschermd, kan die instantie met name:

- a) de bewegingen van het schip beperken of het schip gelasten een bepaalde koers te volgen. Deze eis ontheft de kapitein niet van de verantwoordelijkheid om zijn schip veilig te besturen;
- b) de kapitein van het schip officieel gelasten een einde te maken aan de bedreiging van het milieu of van de maritieme veiligheid;
- c) een evaluatieteam aan boord sturen om de omvang van het risico vast te stellen, de kapitein bij te staan bij het zoeken naar een oplossing en het bevoegde kuststation van een en ander op de hoogte te houden;
- d) de kapitein gelasten een toevluchtsoord te zoeken in geval van direct gevaar, dan wel ervoor zorgen dat het schip wordt geloodst of gesleept.

Indien een schip wordt gesleept onder een sleep- of bergingsovereenkomst, kunnen de door de bevoegde instantie van een lidstaat krachtens het bepaalde in a) en d) genomen maatregelen ook worden toegepast op de betrokken bijstands-, bergings- en sleepvaartondernemingen.