

DIRECTIVA 2009/17/CE A PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI A CONSILIULUI**din 23 aprilie 2009****de modificare a Directivei 2002/59/CE de instituire a unui sistem comunitar de monitorizare și informare privind traficul navelor maritime****(Text cu relevanță pentru SEE)**

PARLAMENTUL EUROPEAN ȘI CONSILIUL UNIUNII EUROPENE,

având în vedere Tratatul de instituire a Comunității Europene, în special articolul 80 alineatul (2),

având în vedere propunerea Comisiei,

având în vedere avizul Comitetului Economic și Social European ⁽¹⁾,având în vedere avizul Comitetului Regiunilor ⁽²⁾,hotărând în conformitate cu procedura prevăzută la articolul 251 din tratat ⁽³⁾, având în vedere textul comun aprobat de Comitetul de conciliere la 3 februarie 2009,

întrucât:

(1) Prin adoptarea Directivei 2002/59/CE a Parlamentului European și a Consiliului ⁽⁴⁾, Uniunea Europeană și-a consolidat capacitatea de prevenire a situațiilor care pun în pericol siguranța vieții omenești pe mare și protecția mediului marin.

(2) Având în vedere faptul că prezenta directivă vizează modificarea Directivei 2002/59/CE, cea mai mare parte a obligațiilor prevăzute în prezenta directivă nu vor fi aplicabile statelor membre fără ieșire și porturi la mare. Prin urmare, singurele obligații aplicabile Austriei, Republicii Cehe, Ungariei, Luxemburgului sau Slovaciei sunt cele privind navele care arborează pavilionul acestor state membre, fără a aduce atingere datoriei de cooperare a statelor membre pentru a asigura coerența între serviciile de gestionare a traficului maritim și serviciile de gestionare a traficului altor moduri de transport, în special serviciile de informare fluvială.

(3) În temeiul prezentei directive, statele membre care sunt state de coastă ar trebui să aibă posibilitatea de a face schimb de informațiile pe care le culeg pe parcursul misiunilor de monitorizare a traficului maritim pe care le desfășoară în zonele lor de competență. Sistemul comunitar de schimb de informații maritime „SafeSeaNet” („SafeSeaNet”), elaborat de Comisie în acord cu statele membre, cuprinde, pe de o parte, o rețea de schimb de date, iar pe de altă parte o standardizare a principalelor informații disponibile privind navele și încărcătura acestora (preavize și raportări). Astfel, acesta permite localizarea la sursă și comunicarea către orice autoritate a unor informații exacte și actualizate despre navele aflate în apele europene, despre mișcările lor, despre încărcăturile periculoase sau poluante ale acestora, precum și despre incidentele maritime.

(4) Prin urmare, pentru a se asigura exploatarea operațională a acestor informații, este esențial ca infrastructurile necesare culegerii și schimbului de date menționate în această directivă și puse în aplicare de administrațiile naționale să fie integrate în SafeSeaNet.

(5) În cadrul informațiilor notificate și comunicate în temeiul Directivei 2002/59/CE, cele care se referă la caracteristicile exacte ale mărfurilor periculoase sau poluante transportate pe mare au o importanță deosebită. În acest context și având în vedere recente accidente maritime, ar fi necesar ca autorităților de coastă să li se permită un acces mai ușor la informațiile privind caracteristicile hidrocarburilor transportate pe mare, factor esențial în alegerea tehnicilor de control celor mai potrivite, și să li se asigure, în caz de urgență, o legătură directă cu operatorii care dețin cele mai multe cunoștințe despre mărfurile transportate.

(6) Sistemele de identificare automată a navelor (AIS – Automatic Identification System) menționate în Convenția Internațională pentru siguranța vieții pe mare din 1 noiembrie 1974 permit nu numai îmbunătățirea posibilităților de monitorizare a acestor nave, ci și, mai ales, creșterea siguranței lor în situații de navigare la mică distanță una de cealaltă. În consecință, AIS au fost integrate în partea dispozitivă a Directivei 2002/59/CE. Având în vedere numărul mare de coliziuni în care au fost implicate nave de pescuit, care, în mod cert, nu au fost observate de navele comerciale sau care nu au observat navele comerciale aflate în apropiere, ar fi de dorit extinderea acestei măsuri la navele de pescuit cu o lungime mai mare de 15 metri. În cadrul Fondului

⁽¹⁾ JO C 318, 23.12.2006, p. 195.

⁽²⁾ JO C 229, 22.9.2006, p. 38.

⁽³⁾ Avizul Parlamentului European din 25 aprilie 2007 (JO C 74 E, 20.3.2008, p. 533), Poziția comună a Consiliului din 6 iunie 2008 (JO C 184 E, 22.7.2008, p. 1), Poziția Parlamentului European din 24 septembrie 2008 (nepublicată încă în Jurnalul Oficial), Decizia Consiliului din 26 februarie 2009 și Rezoluția legislativă a Parlamentului European din 11 martie 2009 (nepublicată încă în Jurnalul Oficial).

⁽⁴⁾ JO L 208, 5.8.2002, p. 10.

European pentru Pescuit, se poate furniza asistență financiară pentru dotarea navelor de pescuit cu echipamente de siguranță cum ar fi AIS. Organizația Maritimă Internațională (OMI) a recunoscut faptul că publicarea în scopuri comerciale, pe internet sau prin alte mijloace, a datelor AIS transmise de către nave poate prejudicia siguranța și securitatea navelor și a instalațiilor portuare și a cerut guvernelor statelor membre ca, în cadrul legislațiilor naționale respective, să-i descurajeze pe cei care pun datele AIS la dispoziția unor terți în scopul publicării pe internet sau prin alte mijloace. Mai mult decât atât, ar trebui să se asigure confidențialitatea informațiilor trimise statelor membre în temeiul prezentei directive, iar statele membre ar trebui să utilizeze aceste informații cu respectarea prezentei directive.

- (7) Obligația de dotare cu AIS ar trebui interpretată ca implicând, de asemenea, cerința de a menține permanent în funcțiune AIS, cu excepția cazurilor în care normele sau standardele internaționale prevăd protecția informațiilor referitoare la navigație.
- (8) Un stat membru ar trebui să poată obține, la cerere, informații din partea altui stat membru referitoare la o navă și la marfa periculoasă sau poluantă pe care o transportă. Aceste informații ar trebui să fie disponibile prin utilizarea SafeSeaNet și nu ar trebui să fie cerute decât în scopul siguranței sau securității maritime sau al protecției mediului maritim. De aceea, este esențial ca Comisia să investigheze posibilele probleme de securitate a rețelelor și a informațiilor.
- (9) Directiva 2002/59/CE prevede ca statele membre să adopte măsuri speciale în ceea ce privește navele care prezintă un potențial risc din cauza funcționării sau a stării în care se află. În acest sens, ar fi de dorit ca în lista acestor nave să fie adăugate acelea care nu dețin o asigurare sau garanții financiare satisfăcătoare sau care au fost raportate de către piloți sau de autoritățile portuare ca prezentând deficiențe evidente care ar putea compromite navigarea lor în siguranță sau care ar putea reprezenta un risc pentru mediu.
- (10) În conformitate cu Directiva 2002/59/CE, în ceea ce privește riscurile pe care le prezintă condițiile meteorologice extrem de nefavorabile, este necesar să se ia în considerare potențialul pericol pe care îl prezintă formarea gheții pentru navigație. Prin urmare, în cazul în care o autoritate competentă desemnată de un stat membru consideră, pe baza prognozelor privind starea gheții furnizate de un serviciu de informații meteorologice competent, că din cauza condițiilor de navigație se creează o amenințare gravă la adresa siguranței vieții omenești sau un risc de poluare, aceasta ar trebui să informeze comandanții navelor aflate în zona sa de

competență sau care intenționează să intre sau să iasă din portul (porturile) aflat(e) în zona respectivă. Autoritatea respectivă ar trebui să aibă posibilitatea de a lua toate măsurile corespunzătoare pentru a garanta siguranța vieții omenești și protecția mediului. Statele membre ar trebui să aibă de asemenea posibilitatea de a verifica dacă documentația necesară aflată la bord dovedește că nava respectă cerințele de rezistență și de putere adecvate stării gheții din zona respectivă.

- (11) Directiva 2002/59/CE prevede că statele membre elaborează planuri pentru adăpostire, atunci când situația o cere, a navelor aflate în primejdie, în porturile lor sau în orice alt loc protejat, în cele mai bune condiții posibile, pentru a limita consecințele accidentelor pe mare. Cu toate acestea, luând în considerare Linii directe privind locurile de refugiu pentru navele care au nevoie de asistență anexate la Rezoluția A.949(23) a Organizației Maritime Internaționale din 13 decembrie 2003 („Rezoluția A.949(23) a OMI”), care au fost adoptate ulterior Directivei 2002/59/CE și care fac referire la navele care au nevoie de asistență, și nu la navele aflate în primejdie, respectiva directivă ar trebui modificată în consecință. Prezenta directivă nu afectează normele care se aplică operațiunilor de salvare astfel cum au fost stabilite de Convenția internațională privind căutarea și salvarea pe mare, când este în joc siguranța vieții omenești.
- (12) În scopul prevederilor privind navele care au nevoie de asistență, astfel cum sunt menționate în Rezoluția OMI A.949(23), una sau mai multe autorități competente ar trebui desemnate pentru a lua decizii menite reducerii riscurilor la adresa siguranței maritime, siguranței vieții omenești și mediului.
- (13) Pe baza Rezoluției A.949(23) a OMI și în urma eforturilor depuse în comun de Comisie, de Agenția Europeană pentru Siguranță Maritimă („agenția”) și de statele membre, este necesar să se stabilească dispozițiile de bază pe care ar trebui să le conțină planurile pentru adăpostirea navelor care au nevoie de asistență, pentru a asigura o aplicare armonizată și eficientă a acestor măsuri și pentru a clarifica domeniul de aplicare a obligațiilor care le revin statelor membre.
- (14) Rezoluția A.949(23) a OMI stă la baza tuturor planurilor elaborate de statele membre cu scopul de a răspunde cu eficacitate amenințărilor pe care le prezintă navele care au nevoie de asistență. Cu toate acestea, cu ocazia evaluării riscurilor asociate unor astfel de amenințări, statele membre, având în vedere condițiile speciale ale acestora, pot lua în considerare și alți factori precum utilizarea apei de mare pentru producerea apei potabile, precum și a electricității.

- (15) Navigatorii sunt recunoscuți ca o categorie specială de lucrători și, având în vedere natura globală a activității de navigație și diferitele jurisdicții cu care aceștia pot intra în contact, navigatorii au nevoie de o protecție specială, în special în privința contactelor cu autoritățile publice. În interesul unei siguranțe maritime crescute, navigatorii ar trebui să poată conta pe un tratament echitabil în caz de accident maritim. Drepturile omului și demnitatea acestora ar trebui să fie protejate în orice împrejurare și toate investigațiile privind siguranța ar trebui să fie realizate într-o manieră echitabilă și expeditivă. În acest scop, statele membre ar trebui ca, în conformitate cu legislația lor națională, să ia în considerare prevederile relevante ale liniilor directe ale OMI privind tratamentul echitabil al navigatorilor în caz de accident maritim.
- (16) În cazul în care o navă are nevoie de asistență, poate fi necesară luarea unei decizii cu privire la adăpostirea într-un loc de refugiu a navei respective. Acest lucru este deosebit de important în cazul unei situații care ar putea duce la pierderea navei sau la apariția unui pericol pentru mediu sau navigație. Într-un astfel de caz, este necesar să existe posibilitatea de a apela la o autoritate într-un stat membru, în funcție de structura statului membru respectiv, care să aibă experiența și competența de a lua decizii independente, în ceea ce privește adăpostirea navelor într-un loc de refugiu. Este de asemenea important ca decizia să fie luată după o evaluare preliminară a situației, pe baza informațiilor incluse în planul corespunzător pentru adăpostirea navelor într-un loc de refugiu. Este preferabil ca autoritățile competente să aibă o natură permanentă.
- (17) Planurile de adăpostire a navelor care au nevoie de asistență ar trebui să descrie cu precizie mecanismul decizional privind alertarea și gestionarea situațiilor respective. Autoritățile implicate și atribuțiile acestora ar trebui descrise clar, la fel ca și mijloacele de comunicare între părțile implicate. Procedurile aplicabile ar trebui să asigure luarea rapidă a unei decizii adecvate pe baza cunoștințelor specifice din domeniul maritim și a informațiilor adecvate de care dispune autoritatea competentă.
- (18) Porturile care primesc o navă ar trebui să poată conta pe o despăgubire promptă pentru costurile și orice prejudicii generate de operațiune. În acest scop, este important ca convențiile internaționale relevante să fie aplicate. Statele membre ar trebui să depună eforturi pentru instituirea unui cadru juridic conform căruia ar putea, în circumstanțe excepționale și în conformitate cu legislația comunitară, să despăgubească un port sau o altă entitate pentru costurile și pierderile economice suferite ca urmare a adăpostirii unei nave. În plus, Comisia ar trebui să examineze mecanismele existente în statele membre pentru despăgubirea pentru pierderile economice potențiale suferite de un port sau un organism și ar trebui, pe baza acestei examinări, să prezinte și să evalueze diferite opțiuni de politică.
- (19) La elaborarea planurilor, statele membre ar trebui să culeagă informații despre potențialele locuri de refugiu de-a lungul coastei, astfel încât, în caz de accident sau de incident pe mare, autoritatea competentă să poată identifica cu exactitate și rapid zonele cele mai potrivite pentru adăpostirea navelor care au nevoie de asistență. Astfel de informații relevante ar trebui să conțină în special o descriere privind anumite caracteristici ale locurilor luate în considerare, precum și echipamentele și instalațiile disponibile pentru facilitarea adăpostirii navelor care au nevoie de asistență sau pentru combaterea consecințelor unui accident sau ale poluării.
- (20) Este important ca lista autorităților competente care au responsabilitatea de a decide asupra adăpostirii unei nave într-un loc de refugiu și lista autorităților responsabile cu primirea și gestionarea semnalelor de alertă să fie publicate în mod corespunzător. De asemenea, se poate dovedi util ca părțile implicate într-o operațiune de asistență maritimă, inclusiv companiile de asistență și de remorcare, și autoritățile statelor membre vecine care ar putea fi afectate de o situație de pericol pe mare să aibă acces la informațiile relevante.
- (21) Absența asigurărilor financiare nu exonerează statele membre de obligația de a efectua o evaluare preliminară și de a decide acceptarea unei nave într-un loc de refugiu. Deși autoritățile competente pot verifica dacă nava este acoperită de o asigurare sau de orice altă formă eficientă de securitate financiară care să permită despăgubirea corespunzătoare pentru costurile și prejudiciile aferente primirii în locul de refugiu, solicitarea în sine a acestor informații nu trebuie să întârzie operațiunea de salvare.
- (22) Rolul specific al măsurilor de monitorizare și de dirijare a traficului navelor este de a permite statelor membre să obțină informații reale privind navele care folosesc apele aflate în jurisdicția lor și, astfel, să ia măsuri de prevenire a potențialelor riscuri, dacă este cazul. Comunicarea reciprocă a informațiilor culese ajută la ameliorarea calității acestora și facilitează prelucrarea lor.
- (23) În conformitate cu Directiva 2002/59/CE, statele membre și Comisia au înregistrat un real progres privind armonizarea schimburilor electronice de date, în special în ceea ce privește transportul mărfurilor periculoase sau poluante. SafeSeaNet, aflat în dezvoltare din 2002, ar trebui stabilit, în prezent, ca rețea de referință la nivel comunitar. SafeSeaNet ar trebui să urmărească diminuarea poverii administrative și financiare pentru întreprinderi și statele membre. De asemenea, aceasta ar trebui să urmărească facilitarea unei implementări uniforme, dacă este adecvat, a normelor internaționale de raportare și notificare.

- (24) Progresul înregistrat în domeniul noilor tehnologii, în special în ceea ce privește aplicațiile spațiale ale acestora, precum sistemele de monitorizare a navelor cu ajutorul balizelor, sistemele de captare a imaginii sau sistemul global de navigație prin satelit (GNSS), permite, în prezent, extinderea monitorizării traficului și mai departe în larg și, astfel, o mai bună acoperire a apelor europene, inclusiv prin intermediul sistemelor de identificare și urmărire la mare distanță (LRIT). Va fi necesară o cooperare deplină la nivel comunitar dacă aceste instrumente vor deveni o parte integrantă a sistemului de monitorizare și informare privind traficul navelor instituit prin Directiva 2002/59/CE.
- (25) Pentru a permite reducerea costurilor și a evita echiparea inutilă a navelor care navighează în zonele maritime acoperite de stațiile fixe AIS, statele membre și Comisia ar trebui să coopereze pentru a determina cerințele privind instalarea de echipamente necesare transmiterii de informații către LRIT și ar trebui să prezinte OMI orice măsuri adecvate.
- (26) Publicarea datelor AIS și LRIT transmise de către nave nu ar trebui să periclitaze siguranța, securitatea sau protecția mediului.
- (27) Pentru a asigura exploatarea optimă și armonizată la nivel comunitar a informațiilor culese în temeiul Directivei 2002/59/CE privind siguranța maritimă, Comisia ar trebui să aibă posibilitatea, dacă este necesar, de a prelucra și utiliza respectivele informații și de a le transmite autorităților desemnate de statele membre.
- (28) În acest context, dezvoltarea sistemului „Equasis” a demonstrat cât de importantă este promovarea unei culturi a siguranței maritime, în special în rândurile operatorilor de transport maritim. Comisia ar trebui să poată contribui la difuzarea, mai ales prin intermediul acestui sistem, a oricăror informații cu privire la siguranța maritimă.
- (29) Regulamentul (CE) nr. 2099/2002 al Parlamentului European și al Consiliului din 5 noiembrie 2002 de instituire a unui Comitet pentru siguranța maritimă și prevenirea poluării de către nave (COSS) ⁽¹⁾ centralizează sarcinile comitetelor înființate în temeiul legislației comunitare aplicabile în domeniul siguranței maritime, al prevenirii poluării de către nave și al protejării condițiilor de viață și muncă la bordul navelor. Prin urmare, actualul comitet ar trebui înlocuit cu COSS.
- (30) Modificările aduse instrumentelor internaționale menționate ar trebui să fie, de asemenea, luate în considerare.
- (31) Măsurile necesare pentru punerea în aplicare a prezentei directive ar trebui să fie adoptate în conformitate cu Decizia 1999/468/CE a Consiliului din 28 iunie 1999 de stabilire a normelor privind exercitarea competențelor de executare conferite Comisiei ⁽²⁾.
- (32) Comisia ar trebui, în special, să fie împuternicită să modifice Directiva 2002/59/CE în vederea aplicării modificărilor ulterioare la convențiile internaționale, protocoalele, codurile și rezoluțiile aflate în legătură cu aceasta. Deoarece măsurile respective au un domeniu general de aplicare și sunt destinate să modifice elemente neesențiale ale respectivei directive, printre altele, prin completarea acesteia cu noi elemente neesențiale, acestea trebuie adoptate în conformitate cu procedura de reglementare cu control prevăzută la articolul 5a din Decizia 1999/468/CE.
- (33) În conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 1406/2002 al Parlamentului European și al Consiliului din 27 iunie 2002 de instituire a unei Agenții Europene pentru Siguranță Maritimă ⁽³⁾, agenția oferă Comisiei și statelor membre sprijinul necesar pentru punerea în aplicare a Directivei 2002/59/CE.
- (34) În conformitate cu punctul 34 din Acordul interinstituțional pentru o mai bună legiferare ⁽⁴⁾, statele membre sunt încurajate să elaboreze, pentru ele și în interesul Comunității, propriile tabele care să ilustreze, pe cât posibil, corespondența dintre prezenta directivă și măsurile de transpunere a acesteia și să le facă publice.
- (35) Directiva 2002/59/CE ar trebui modificată în consecință,

ADOPTĂ PREZENTA DIRECTIVĂ:

Articolul 1

Modificări

Directiva 2002/59/CE se modifică după cum urmează:

1. Articolul 2 alineatul (2) se modifică după cum urmează:

(a) teza introductivă se înlocuiește cu următorul text:

„Cu excepția cazului în care există dispoziții contrare, prezenta directivă nu se aplică.”;

⁽²⁾ JO L 184, 17.7.1999, p. 23.

⁽³⁾ JO L 208, 5.8.2002, p. 1.

⁽⁴⁾ JO C 321, 31.12.2003, p. 1.

⁽¹⁾ JO L 324, 29.11.2002, p. 1.

(b) litera (c) se înlocuiește cu următorul text:

„(c) rezervoarelor de pe nave de un tonaj brut de mai puțin de 1 000 tone și proviziilor și echipamentelor pentru utilizare la bordul tuturor navelor.”

2. Articolul 3 se modifică după cum urmează:

(a) litera (a) se modifică după cum urmează:

(i) teza introductivă se înlocuiește cu următorul text:

„Instrumente internaționale relevante» înseamnă următoarele instrumente, în versiunea lor actualizată:”;

(ii) se adaugă următoarele linii:

— «Rezoluția A.917(22) a OMI» înseamnă Rezoluția Organizației Maritime Internaționale 917(22) intitulată «Linii directoare privind utilizarea AIS la bordul navelor», astfel cum a fost modificată prin Rezoluția A.956(23) a OMI;

— «Rezoluția A.949(23) a OMI» înseamnă Rezoluția Organizației Maritime Internaționale 949(23) intitulată «Linii directoare privind locurile de refugiu pentru navele care au nevoie de asistență»;

— «Rezoluția A.950(23) a OMI» înseamnă Rezoluția Organizației Maritime Internaționale 950(23) intitulată «Servicii de asistență maritimă (MAS)»;

— «Liniile directoare ale OMI privind tratamentul echitabil al navigatorilor în caz de accident maritim» înseamnă liniile directoare anexate Rezoluției LEG. 3(91) a Comitetului juridic al OMI din 27 aprilie 2006 astfel cum sunt aprobate de Consiliul de administrație al Organizației Internaționale a Muncii în cea de-a 296-a sesiune a sa din 12-16 iunie 2006.”;

(b) litera (k) se înlocuiește cu următorul text:

„(k) «autorități competente» înseamnă autoritățile și organizațiile desemnate de statele membre să îndeplinească anumite funcții în temeiul prezentei directive.”;

(c) se adaugă următoarele litere:

„(s) «SafeSeaNet» înseamnă sistemul comunitar de schimb de informații maritime creat de Comisie în cooperare cu statele membre pentru a asigura punerea în aplicare a legislației comunitare;

(t) «serviciu regulat» înseamnă o serie de curse ale navelor organizate astfel încât să deservească

traficul între aceleași două sau mai multe porturi, fie după un orar publicat, fie prin efectuarea unor curse cu o asemenea regularitate sau frecvență încât să constituie o serie sistematică ce poate fi recunoscută ca atare;

(u) «navă de pescuit» înseamnă orice navă echipată pentru exploatarea comercială a resurselor acvatice vii;

(v) «navă care are nevoie de asistență» înseamnă, fără a aduce atingere dispozițiilor Convenției SAR privind salvarea persoanelor, o navă aflată într-o situație care ar putea duce la pierderea sa sau la apariția unui pericol pentru mediu sau navigație;

(w) «LRIT» înseamnă un sistem de identificare și localizare la mare distanță a informațiilor, în conformitate cu regulamentul SOLAS V/19-1.”

3. Se introduc următoarele articole:

„Articolul 6a

Utilizarea sistemelor de identificare automată (AIS) de către navele de pescuit

Orice navă de pescuit cu o lungime totală mai mare de 15 metri care arborează pavilionul unui stat membru și este înmatriculată în Comunitate sau care operează în apele interioare sau pe marea teritorială a unui stat membru sau care își descarcă propria captură în porturile unui stat membru este echipată, în conformitate cu calendarul prezentat în anexa II partea I punctul 3, cu un AIS (clasa A) care să corespundă standardelor de performanță elaborate de OMI.

Navele de pescuit echipate cu AIS îl mențin permanent în funcțiune. În circumstanțe excepționale, AIS poate fi oprit din funcțiune în cazul în care comandantul consideră acest lucru necesar pentru siguranța sau securitatea navei sale.

Articolul 6b

Utilizarea sistemelor de identificare și urmărire a navelor la mare distanță (LRIT)

(1) Navele cărora li se aplică Regulamentul SOLAS V/19-1 și standardele de performanță și cerințele funcționale adoptate de OMI sunt dotate cu echipament LRIT care respectă regulamentul respectiv când face apel la un port dintr-un stat membru.

Statele membre și Comisia cooperează pentru a determina cerințele privind dotarea cu echipament de transmitere de informații LRIT la bordul navelor care navighează sub acoperirea stațiilor fixe AIS ale statelor membre și prezintă Organizației Maritime Internaționale orice măsuri adecvate.

(2) Comisia colaborează cu statele membre la instituirea unui Centru european de date LRIT, având ca responsabilitate procesarea informațiilor privind identificarea și urmărirea la mare distanță.”

4. Articolul 12 se înlocuiește cu următorul text:

„Articolul 12

Cerințe de informare privind transportul mărfurilor periculoase

(1) Nicio marfă periculoasă sau poluantă nu poate fi oferită pentru a fi transportată sau luată la bordul unei nave, indiferent de dimensiunea sa, într-un port al unui stat membru, dacă nu s-a prezentat comandantului sau operatorului navei și înainte de încărcarea mărfii la bord o declarație cuprinzând următoarele informații:

(a) informațiile enumerate în anexa I punctul 2;

(b) pentru substanțele menționate în anexa I la convenția MARPOL, fișa datelor de siguranță în care sunt prezentate caracteristicile fizico-chimice ale produselor, inclusiv, unde este cazul, vâscozitatea acestora, exprimată în cSt la 50 °C, și densitatea acestora la 15 °C, precum și alte date incluse în fișa tehnică de siguranță în conformitate cu Rezoluția MSC.150(77) a OMI;

(c) numerele de apel de urgență ale încărcătorului sau ale oricărei alte persoane sau organism care deține informații privind caracteristicile fizico-chimice ale produselor, precum și privind măsurile care trebuie luate în caz de urgență.

(2) Navele care provin dintr-un port din afara Comunității și care fac apel la un port al unui stat membru care au la bord mărfuri periculoase sau poluante trebuie să fie în posesia unei declarații din partea încărcătorului care să conțină informațiile cerute în conformitate cu alineatul (1) literele (a), (b) și (c).

(3) Este de datoria și responsabilitatea încărcătorului să prezinte această declarație căpitanului sau operatorului și să garanteze că încărcătura prezentată pentru transport este, într-adevăr, cea declarată în conformitate cu alineatul (1).”

5. La al doilea alineat din articolul 14, litera (c) se înlocuiește cu următorul text:

„(c) la cerere, prin utilizarea SafeSeaNet, și dacă este necesar în scopul siguranței sau securității maritime sau protejării mediului maritim, statele membre trebuie să poată transmite informații, privind nava și mărfurile

periculoase sau poluante aflate la bord, autorităților naționale sau locale competente ale unui alt stat membru, fără întârziere.”;

6. Articolul 15 se înlocuiește cu următorul text:

„Articolul 15

Derogări

(1) Statele membre pot excepta serviciile regulate de transport maritim efectuate între porturi situate pe teritoriul lor de la obligativitatea îndeplinirii cerințelor prevăzute la articolele 4 și 13, dacă au fost îndeplinite următoarele condiții:

(a) compania care exploatează respectivele servicii regulate ține și actualizează o listă cu navele respective pe care o transmite autorității competente;

(b) pentru fiecare călătorie efectuată se pun la dispoziția autorității competente, la cerere, informațiile prevăzute la anexa I partea 1 sau 3, după caz. Compania stabilește un sistem intern care să garanteze 24 de ore din 24 transmiterea, la cerere, imediat ce a fost primită solicitarea, a acestor informații către autoritatea competentă, în format electronic, în conformitate cu articolul 4 alineatul (1) sau articolul 13 alineatul (4), după caz;

(c) orice deviere de la ora estimată de sosire în portul de destinație sau la stația pilot, egală sau mai mare de trei ore, se notifică portului de sosire sau autorității competente, în conformitate cu articolul 4 sau cu articolul 13, după caz;

(d) se acordă excepții numai navelor aflate într-un serviciu specific.

În sensul primului paragraf, serviciul se consideră regulat numai dacă este prevăzută funcționarea acestuia timp de minimum o lună.

Derogările de la cerințele stabilite la articolele 4 și 13 se limitează la călătorii cu o durată planificată de cel mult 12 ore.

(2) Dacă un serviciu regulat internațional este exploatat între două sau mai multe state, dintre care cel puțin unul este un stat membru, oricare dintre statele membre implicate poate cere celorlalte state membre acordarea unei derogări pentru acest serviciu. Toate statele membre implicate, inclusiv statele de coastă implicate, colaborează în vederea acordării unei derogări serviciului respectiv, în condițiile prevăzute la alineatul (1).

(3) Statele membre verifică periodic îndeplinirea condițiilor stabilite la alineatele (1) și (2). În cazul în care cel puțin una din aceste condiții încetează să mai fie îndeplinită, statele membre retrag imediat beneficiul derogării companiei respective.

(4) Statele membre transmit Comisiei o listă a companiilor și navelor cărora li s-a acordat o derogare în temeiul prezentului articol, precum și orice actualizări ale acestei liste.”

7. La articolul 16 alineatul (1) se adaugă următoarele litere:

„(d) navele care nu au comunicat certificate de asigurare sau care nu dețin garanții financiare în conformitate cu oricare din dispozițiile legislației comunitare și normele internaționale;

(e) navele care au fost raportate de către piloți sau de autoritățile portuare ca prezentând deficiențe evidente care pot compromite navigarea lor în siguranță sau care ar putea reprezenta un risc pentru mediu.”

8. Se introduce următorul articol:

„Articolul 18a

Măsuri în caz de riscuri cauzate de prezența gheții

(1) Dacă autoritățile competente consideră, având în vedere starea gheții, că există o amenințare gravă la adresa siguranței vieții omenești pe mare ori a zonelor lor maritime sau costiere ori a zonelor maritime sau costiere ale altor state, aceștia:

(a) transmit comandanților navelor aflate în zona lor de competență sau care intenționează să intre sau să iasă dintr-unul din porturile lor informații adecvate privind starea gheții, rutele recomandate și serviciile de spargere a gheții din zona lor de competență;

(b) pot solicita, fără a aduce atingere datoriei de a acorda asistență navelor care au nevoie de asistență și altor obligații care decurg din normele internaționale relevante, ca o navă aflată în zona respectivă și care intenționează să intre sau să iasă dintr-un port sau terminal sau să părăsească o zonă de ancoraj, să dove-

dească faptul că îndeplinește cerințele de rezistență și de putere adecvate stării gheții din zona respectivă.

(2) Măsurile luate în temeiul alineatului (1) se bazează, în ceea ce privește datele referitoare la starea gheții, pe prognozele privind starea gheții și condițiile meteorologice furnizate de un serviciu de informare meteorologică calificat, recunoscut de statul membru.”

9. Articolul 19 se modifică după cum urmează:

(a) următorul paragraf se adaugă la alineatul (2):

„În acest scop, aceștia comunică autorităților naționale competente, la cerere, informațiile menționate la articolul 12.”;

(b) se adaugă următorul alineat:

„(4) În conformitate cu legislația lor națională, statele membre iau în considerare prevederile relevante ale Liniilor directe ale OMI privind tratamentul echitabil al navigatorilor în caz de accident maritim în apele din jurisdicția lor.”

10. Articolul 20 se înlocuiește cu următorul text:

„Articolul 20

Autoritățile competente pentru primirea navelor care au nevoie de asistență

(1) Statele membre desemnează una sau mai multe autorități competente, care au, la momentul operațiunii de salvare, experiența și competența necesare pentru a lua decizii din proprie inițiativă privind primirea navelor care au nevoie de asistență.

(2) Autoritatea sau autoritățile menționate la alineatul (1) pot, după caz și în special în caz de amenințare la adresa siguranței maritime și protecției mediului, lua oricare dintre măsurile incluse în lista din anexa IV care este nelimitativă.

(3) Autoritatea sau autoritățile menționate la alineatul (1) au reuniuni regulate pentru a face schimb de experiență și a ameliora măsurile luate în temeiul prezentului articol. Acestea se pot reuni oricând este necesar, în cazul unor circumstanțe specifice.”;

11. Se introduc următoarele articole:

*„Articolul 20a***Planuri pentru adăpostirea navelor care au nevoie de asistență**

(1) Statele membre elaborează planuri pentru adăpostirea navelor pentru a reacționa față de riscurile create de navele care au nevoie de asistență aflate în apele din jurisdicția lor, inclusiv, unde este cazul, față de riscurile pentru viața umană și mediu. Autoritatea sau autoritățile menționate la articolul 20 alineatul (1) participă la elaborarea și realizarea planurilor respective.

(2) Planurile menționate la alineatul (1) se elaborează după consultarea părților interesate, pe baza Rezoluțiilor A.949(23) și A.950(23) ale OMI, și conțin cel puțin următoarele elemente:

- (a) identitatea autorității sau autorităților responsabile cu primirea și gestionarea semnalelor de alertă;
- (b) identitatea autorității competente pentru evaluarea situației și pentru luarea unei decizii cu privire la acordul sau refuzul de adăpostire a unei nave care are nevoie de asistență în locul de refugiu ales;
- (c) informații privind zona de coastă a teritoriului statelor membre și toate elementele care favorizează o evaluare prealabilă și luarea rapidă a unei decizii privind alegerea locului de refugiu pentru o navă care are nevoie de asistență, inclusiv descrierea factorilor de mediu, economici și sociali și a condițiilor naturale;
- (d) procedurile de evaluare în vederea acordului sau refuzului de a adăposti o navă care are nevoie de asistență într-un loc de refugiu;
- (e) resursele și instalațiile corespunzătoare pentru asistență, salvare și combatere a poluării;
- (f) procedurile de coordonare și de luare a deciziilor la nivel internațional;
- (g) procedurile privind garanțiile financiare și răspunderea aplicabile navelor adăpostite într-un loc de refugiu.

(3) Statele membre publică denumirea și adresele de contact ale autorităților menționate la articolul 20 alineatul (1), precum și ale autorităților desemnate pentru primirea și gestionarea semnalelor de alertă.

La cerere, statele membre comunică statelor membre vecine informațiile relevante privind planurile.

Atunci când pun în aplicare procedurile prevăzute în planurile pentru adăpostirea navelor care au nevoie de asistență, statele membre se asigură că informațiile relevante sunt puse la dispoziția părților implicate în operațiuni.

Dacă li se solicită acest lucru din partea statelor membre, cei care primesc informații în conformitate cu al doilea și al treilea paragraf sunt supuși obligației de confidențialitate.

(4) Până la 30 noiembrie 2010, statele membre informează Comisia în legătură cu măsurile luate în vederea punerii în aplicare a prezentului articol.

*Articolul 20b***Decizii privind adăpostirea navelor**

Autoritatea sau autoritățile menționate la articolul 20 alineatul (1) hotărăsc asupra acceptării unei nave într-un loc de refugiu în urma unei evaluări prealabile a situației realizate pe baza planurilor menționate la articolul 20a. Autoritatea sau autoritățile se asigură că navele sunt adăpostite într-un loc de refugiu, în cazul în care consideră că aceasta este acțiunea cea mai adecvată pentru protejarea vieții omenești și a mediului.

*Articolul 20c***Garanție financiară și despăgubire**

(1) Absența unui certificat de asigurare în sensul articolului 6 din Directiva 2009/20/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 23 aprilie 2009 privind asigurarea proprietarilor navelor în ceea ce privește creanțele maritime (*) nu exonerează un stat membru de la realizarea evaluării prealabile menționate la articolul 20b și nu se consideră a fi, pentru un stat membru, un motiv suficient de a refuza să adăpostească o navă într-un loc de refugiu.

(2) Fără a aduce atingere alineatului (1), la primirea unei nave într-un loc de refugiu, un stat membru poate solicita operatorului, agentului sau comandantului navei să prezinte un certificat de asigurare în sensul articolului 6 din Directiva 2009/20/CE. Solicitarea acestui certificat nu trebuie să ducă la întârzierea primirii navei.

*Articolul 20d***Examinarea de către Comisie**

Comisia examinează mecanismele existente în statele membre pentru despăgubirea pentru pierderile economice potențiale suferite de un port sau un organism, în urma unei decizii luate în temeiul articolului 20 alineatul (1). Pe baza acestei examinări, Comisia prezintă și evaluează diferite opțiuni de politică. Până la 31 decembrie 2011, Comisia prezintă un raport Parlamentului European și Consiliului privind rezultatele acestei examinări.

(*) JO L 131, 28.5.2009, p. 128.”

12. Se introduce următorul articol:

*„Articolul 22a***SafeSeaNet**

(1) Statele membre creează, la nivel național sau local, sisteme de gestionare a informațiilor maritime pentru prelucrarea informațiilor menționate în prezenta directivă.

(2) Sistemele create în conformitate cu alineatul (1) permit utilizarea operațională a informațiilor culese și îndeplinesc, în special, cerințele stabilite la articolul 14.

(3) Pentru a garanta un schimb eficient al informațiilor menționate în prezenta directivă, statele membre se asigură că sistemele naționale sau locale înființate pentru culegerea, prelucrarea și păstrarea acestor informații pot fi interconectate cu SafeSeaNet. Comisia se asigură că SafeSeaNet funcționează 24 de ore pe zi. Descrierea și principiile de bază ale SafeSeaNet sunt stabilite în anexa III.

(4) Fără a aduce atingere alineatului (3), atunci când operează în cadrul acordurilor intracomunitare sau al proiectelor transfrontaliere interregionale sau transnaționale în interiorul Comunității, statele membre se asigură că sistemele sau rețelele de informații create respectă cerințele prezentei directive și sunt compatibile cu SafeSeaNet și conectate la acesta.”

13. Articolul 23 se modifică după cum urmează:

(a) litera (c) se înlocuiește cu următorul text:

„(c) extinderea acoperirii și/sau actualizarea sistemului comunitar de monitorizare și informare privind traficul navelor în vederea unei mai bune identi-

ficări și monitorizări a navelor, ținându-se cont de progresele înregistrate în domeniul tehnologiilor informației și comunicațiilor. În acest scop, statele membre și Comisia cooperează pentru a introduce, după caz, sisteme de raportare obligatorii, servicii de trafic maritim obligatorii și sisteme de dirijare corespunzătoare pentru nave, urmărind să le supună OMI spre aprobare. De asemenea, acestea cooperează, în cadrul organismelor regionale sau internaționale interesate, în vederea dezvoltării sistemelor de identificare și urmărire la mare distanță;”;

(b) se adaugă următoarea literă:

„(e) asigurarea interconectării și interoperabilității sistemelor naționale folosite pentru gestionarea informațiilor menționate în anexa I, precum și dezvoltarea și actualizarea SafeSeaNet.”

14. Se introduce următorul articol:

*„Articolul 23a***Prelucrarea și gestionarea informațiilor privind siguranța maritimă**

(1) Comisia asigură, dacă este necesar, prelucrarea, exploatarea și diseminarea către autoritățile desemnate de statele membre, a informațiilor culese în temeiul prezentei directive.

(2) Dacă este cazul, Comisia contribuie la dezvoltarea și la buna funcționare a sistemelor de culegere și diseminare a datelor privind siguranța maritimă, în special prin intermediul sistemului «Equasis» sau al oricărui alt sistem public asemănător.”

15. Articolul 24 se înlocuiește cu următorul text:

*„Articolul 24***Confidențialitatea informațiilor**

(1) În conformitate cu legislația comunitară sau națională, statele membre iau măsurile necesare pentru a asigura confidențialitatea informațiilor care le sunt trimise în temeiul prezentei directive și folosesc aceste informații numai cu respectarea prevederilor prezentei directive.

(2) Comisia investighează posibilele probleme de securitate a rețelilor și a informațiilor și propune modificări ale anexei III pentru îmbunătățirea securității rețelei.”

16. Articolele 27 și 28 se înlocuiesc cu următorul text:

„Articolul 27

Modificări

(1) Trimiterile la instrumentele comunitare și ale OMI din prezenta directivă, definițiile prevăzute la articolul 3 și anexele la aceasta pot fi modificate pentru a le alinia la legislația comunitară sau internațională care a fost adoptată, modificată sau care a intrat în vigoare, în măsura în care aceste modificări nu largesc domeniul de aplicare a prezentei directive.

Măsurile respective, destinate să modifice elemente neesențiale ale prezentei directive, se adoptă în conformitate cu procedura de reglementare cu control menționată la articolul 28 alineatul (2).

(2) Anexele I, III și IV pot fi modificate, luându-se în considerare experiența câștigată în aplicarea prezentei directive, în măsura în care aceste modificări nu extind domeniul de aplicare a prezentei directive.

Măsurile respective, destinate să modifice elemente neesențiale ale prezentei directive, se adoptă în conformitate cu procedura de reglementare cu control menționată la articolul 28 alineatul (2).

Articolul 28

Procedura comitetului

(1) Comisia este asistată de Comitetul pentru siguranța maritimă și prevenirea poluării de către nave (COSS) instituit prin Regulamentul (CE) nr. 2099/2002 al Parlamentului European și al Consiliului (*).

(2) Atunci când se face trimitere la prezentul alineat, se aplică articolul 5a alineatele (1)-(4) și articolul 7 din Decizia 1999/468/CE, având în vedere dispozițiile articolului 8 din respectiva decizie.

(*) JO L 324, 29.11.2002, p. 1.”

17. La anexa I partea 4, liniuța X se înlocuiește cu următorul text:

„— X. Diverse:

— caracteristicile și cantitatea estimată de combustibil pentru propulsia navei, în cazul navelor cu tonaj brut mai mare de 1 000 de tone;

— stare de navigație.”

18. La anexa II partea I se adaugă următorul punct:

„3. Nave de pescuit

Navele de pescuit cu o lungime totală mai mare de 15 metri sunt supuse cerinței de dotare cu echipament prevăzută la articolul 6a, în conformitate cu următorul calendar:

— navele de pescuit cu o lungime totală de 24 de metri sau mai mare, dar mai mică de 45 de metri: până la 31 mai 2012;

— navele de pescuit cu o lungime totală de 18 de metri sau mai mare, dar mai mică de 24 de metri: până la 31 mai 2013;

— navele de pescuit cu o lungime totală mai mare de 15 de metri, dar mai mică de 18 de metri: până la 31 mai 2014.

Navele de pescuit noi cu o lungime totală mai mare de 15 metri sunt supuse cerinței de dotare cu echipament prevăzută la articolul 6a până la 30 noiembrie 2010.”

19. Anexa III se înlocuiește cu textul din anexa la prezenta directivă.

Articolul 2

Transpunerea

(1) Statele membre asigură intrarea în vigoare a actelor cu putere de lege și actelor administrative necesare pentru a se conforma prezentei directive până la 30 noiembrie 2010. Statele membre comunică de îndată Comisiei textul acestor măsuri.

Atunci când statele membre adoptă respectivele măsuri, acestea cuprind o trimitere la prezenta directivă sau sunt însoțite de o asemenea trimitere la data publicării lor oficiale. Statele membre stabilesc modalitatea de efectuare a acestei trimiteri.

(2) Statele membre transmit Comisiei textul principalelor dispoziții de drept intern pe care le adoptă în domeniul vizat de prezenta directivă.

Articolul 3

Intrarea în vigoare

Prezenta directivă intră în vigoare în a treia zi de la data publicării în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene.

*Articolul 4***Destinatari**

Prezenta directivă se adresează statelor membre.

Adoptată la Strasbourg, 23 aprilie 2009.

Pentru Parlamentul European

Președintele

H.-G. PÖTTERING

Pentru Consiliu

Președintele

P. NEČAS

ANEXĂ

„ANEXA III

MESAJELE ELECTRONICE ȘI SAFESEANET

1. Conceptul general și structura

Sistemul comunitar de informare și schimb de informații maritime, SafeSeaNet, permite recepționarea, stocarea, extragerea și schimbul de informații în scopul siguranței maritime, securității maritime și a porturilor și protejării mediului maritim și al eficienței traficului și transportului maritim.

SafeSeaNet este un sistem specializat, creat pentru a facilita schimbul de informații în format electronic între statele membre și pentru a-i furniza Comisiei informațiile relevante în conformitate cu legislația comunitară. Aceasta se compune dintr-o rețea de sisteme naționale SafeSeaNet din fiecare stat membru și un sistem central SafeSeaNet, care acționează ca punct nodal.

Rețeaua SafeSeaNet conectează între ele toate sistemele naționale SafeSeaNet și include sistemul central SafeSeaNet.

2. Gestionarea, funcționarea, dezvoltarea și întreținerea SafeSeaNet

2.1. Responsabilități

2.1.1. Sistemele naționale SafeSeaNet

Statele membre creează și întrețin un sistem SafeSeaNet național care permite schimbul de informații maritime între utilizatorii autorizați și care se află sub responsabilitatea unei autorități naționale competente (ANC).

ANC este responsabilă de gestionarea sistemului național, care include coordonarea la nivel național a utilizatorilor și furnizorilor de date, precum și asigurarea că UN LOCODES sunt proiectate și că infrastructura națională de tehnologie a informațiilor și că procedurile, astfel cum sunt descrise în Documentul privind controlul interfeței și a funcționalităților (DCIF) menționat la punctul 2.3., sunt stabilite și întreținute.

Sistemul național SafeSeaNet permite interconectarea utilizatorilor autorizați sub responsabilitatea ANC și poate fi făcut accesibil actorilor identificați din sectorul naval (armatori, agenți, comandanți, încărcători și alții), atunci când aceștia sunt autorizați în acest sens de ANC, în special pentru a facilita trimiterea electronică a rapoartelor în conformitate cu legislația comunitară.

2.1.2. Sistemul central SafeSeaNet

„Comisia este responsabilă de gestionarea și dezvoltarea, la nivel de politici, a sistemului central SafeSeaNet, precum și de supravegherea acestuia, în cooperare cu statele membre, în timp ce în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 1406/2002 al Parlamentului European și al Consiliului ⁽¹⁾, agenția, în cooperare cu statele membre și cu Comisia, este responsabilă de punerea în aplicare la nivel tehnic.”

Sistemul central SafeSeaNet, care acționează ca un punct nodal, interconectează toate sistemele naționale SafeSeaNet și stabilește infrastructura de tehnologie a informațiilor și procedurile astfel cum sunt descrise în Documentul privind controlul interfeței și a funcționalităților menționat la punctul 2.3.

2.2. Principiile de gestionare

Comisia înființează un grup de comandă la nivel înalt, care își adoptă regulamentul de procedură, compus din reprezentanți ai statelor membre și ai Comisiei, pentru:

- formularea de recomandări în vederea îmbunătățirii eficacității și a securității SafeSeaNet;
- formularea unor îndrumări corespunzătoare pentru dezvoltarea SafeSeaNet;
- asistarea Comisiei în examinarea performanței SafeSeaNet;
- aprobarea Documentului privind controlul interfeței și a funcționalităților menționat la punctul 2.3 și modificările ulterioare ale acestuia.

⁽¹⁾ JO L 208, 5.8.2002, p. 1.

2.3. *Documentul privind controlul interfeței și a funcționalităților și documentația tehnică pentru SafeSeaNet*

Comisia dezvoltă și întreține, în strânsă cooperare cu statele membre, un „Document privind controlul interfeței și a funcționalităților” (DCIF).

DCIF descrie în detaliu cerințele privind performanțele sistemului și procedurile aplicabile elementelor naționale și centrale ale SafeSeaNet concepute pentru a asigura conformarea cu legislația comunitară relevantă.

DCIF include norme privind:

- îndrumările privind drepturile de acces pentru managementul calității datelor;
- specificațiile de securitate pentru transmisia și schimbul de date; și
- arhivarea informațiilor la nivel național și central.

DCIF indică modalitățile de stocare și disponibilitatea informațiilor privind mărfurile periculoase sau poluante în legătură cu serviciile regulate pentru care s-a acordat o derogare în conformitate cu articolul 15.

Documentația tehnică referitoare la SafeSeaNet, cum ar fi standardele pentru formatul în care se realizează schimbul de date, manualele de utilizare și specificațiile privind securitatea rețelei, este elaborată și întreținută de agenție, în cooperare cu statele membre.

3. **Schimbul de date prin SafeSeaNet**

Sistemul utilizează standardele sectorului maritim și trebuie să poată interacționa cu sistemele publice și private utilizate pentru crearea, furnizarea sau primirea informațiilor în cadrul SafeSeaNet.

Comisia și statele membre cooperează în vederea examinării fezabilității și dezvoltării funcționalităților care vor asigura, în cât mai mare măsură posibil, ca trimiterea informațiilor de către furnizorii de date, inclusiv căpitani, armatorii, agenții, operatorii, expeditorii și autoritățile relevante să nu fie necesară decât o singură dată. Statele membre se asigură că informațiile trimise sunt disponibile pentru utilizare în toate raportările, notificările și sistemele VTMS.

Mesajele electronice trimise în conformitate cu prezenta directivă și legislația comunitară relevantă se distribuie prin SafeSeaNet. În acest scop, statele membre creează și întrețin interfețele necesare pentru transmiterea automată a datelor prin mijloace electronice către SafeSeaNet.

În cazul în care norme adoptate la nivel internațional admit trimiterea de informații LRIT privind nave din statele terțe, rețelele SafeSeaNet se utilizează pentru a distribui în statele membre, la un nivel de securitate adecvat, informațiile LRIT primite în conformitate cu articolul 6b din prezenta directivă.

4. **Securitate și drepturi de acces**

Sistemul central și sistemele naționale SafeSeaNet se conformează cerințelor din prezenta directivă în ceea ce privește confidențialitatea informațiilor, precum și principiile și specificațiile de securitate descrise în DCIF, în special în privința drepturilor de acces.

Statele membre identifică toți utilizatorii pentru care se atribuie un rol și un set de drepturi de acces în conformitate cu DCIF.”
