

DIREKTIVA 2009/17/ES EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA**z dne 23. aprila 2009****o spremembi Direktive 2002/59/ES o vzpostavitvi sistema spremljanja in obveščanja za ladijski promet****(Besedilo velja za EGP)**

EVROPSKI PARLAMENT IN SVET EVROPSKE UNIJE STA

skimi in drugimi vrstami upravljanja prometa, zlasti rečnimi informacijskimi storitvami.

ob upoštevanju Pogodbe o ustanovitvi Evropske skupnosti in zlasti člena 80(2) Pogodbe,

- (3) V skladu s to direktivo bi morale biti države članice, ki so obalne države, sposobne, da izmenjujejo informacije, ki jih zberejo med spremljanjem pomorskega prometa na območjih pod njihovo pristojnostjo. Sistem Skupnosti za izmenjavo pomorskih informacij „SafeSeaNet“, ki ga je razvila Komisija v dogovoru z državami članicami, vključuje na eni strani mrežo za izmenjavo podatkov in na drugi strani standardizacijo glavnih informacij o ladjah in njihovem tovoru, ki so na voljo (predhodna obvestila in poročila). Tako omogoča pridobivanje natančnih in ažurnih informacij o ladjah v evropskih vodah, njihovem gibanju ter nevarnem ali onesnaževalnem tovoru in o nesrečah na morju pri viru in njihovo posredovanje vsem organom.

ob upoštevanju predloga Komisije,

ob upoštevanju mnenja Evropskega ekonomsko-socialnega odbora ⁽¹⁾,ob upoštevanju mnenja Odbora regij ⁽²⁾,v skladu s postopkom, določenim v členu 251 Pogodbe ⁽³⁾, glede na skupno besedilo, ki ga je odobril Spravni odbor dne 3. februarja 2009,

- (4) Za zagotovitev operativne uporabe tako zbranih informacij je zato bistveno, da se infrastrukture, potrebne za zbiranje in izmenjavo podatkov iz te direktive, ki jih upravljajo nacionalne uprave, vključijo v SafeSeaNet.

ob upoštevanju naslednjega:

- (1) S sprejetjem Direktive 2002/59/ES Evropskega parlamenta in Sveta ⁽⁴⁾ je Evropska unija povečala svoje zmogljivosti za preprečevanje razmer, ki ogrožajo varnost človeškega življenja na morju in varstvo morskega okolja.

- (5) Med informacijami, ki se sporočajo in izmenjavajo na podlagi Direktive 2002/59/ES, so zlasti pomembne natančne informacije o lastnostih nevarnega ali onesnaževalnega blaga, ki se prevaža po morju. Zato in zaradi nedavnih nesreč v pomorskem prometu bi bilo treba obalnim organom omogočiti lažjo seznanitev z lastnostmi ogljikovodikov, ki se prevažajo po morju, saj je to bistveni element pri izbiri najprimernejšega nadzora, in jim v nujnih primerih zagotoviti neposredno povezavo z upravljavci, ki najbolje poznajo blago, ki se prevaža.

- (2) Ker se ta direktiva nanaša na spremembo Direktive 2002/59/ES, se večina obveznosti iz te direktive ne bo uporabljala v državah članicah brez morskih obal in morskih pristanišč. Tako se za Avstrijo, Češko, Madžarsko, Luksemburg ali Slovaško uporabljajo samo tiste obveznosti, ki veljajo za ladje, ki plujejo pod zastavo teh držav članic, brez poseganja v dolžnost sodelovanja držav članic pri zagotavljanju kontinuitete med pomor-

- (6) Sistemi za samodejno prepoznavanje ladij (AIS – sistem samodejnega prepoznavanja), predvideni v Mednarodni konvenciji o varstvu človeškega življenja na morju z dne 1. novembra 1974, omogočajo ne samo izboljšanje možnosti spremljanja teh ladij, temveč zlasti izboljšanje njihove varnosti v primeru bližnje plovbe. Na podlagi tega je bil AIS vključen v normativni del Direktive 2002/59/ES. Glede na veliko število trčenj, v kateri so bila vpletena ribiška plovila, ki jih trgovska plovila očitno niso zaznala oziroma sama niso zaznala trgovskih plovil okoli sebe, je razširitev tega ukrepa na ribiška plovila, ki merijo v dolžino več kot 15 metrov, močno zaželeno. V okviru Evropskega sklada za ribištvo se lahko zagotovi finančna pomoč za opremljanje ribiških plovil z varnostno opremo, kot je AIS. Mednarodna pomorska organizacija (IMO) je priznala, da bi lahko bila objava

⁽¹⁾ UL C 318, 23.12.2006, str. 195.

⁽²⁾ UL C 229, 22.9.2006, str. 38.

⁽³⁾ Mnenje Evropskega parlamenta z dne 25. aprila 2007 (UL C 74 E, 20.3.2008, str. 533), Skupno stališče Sveta z dne 6. junija 2008 (UL C 184 E, 22.7.2008, str. 1), Stališče Evropskega parlamenta z dne 24. septembra 2008 (še ni objavljeno v Uradnem listu), Sklep Sveta z dne 26. februarja 2009 in Zakonodajna resolucija Evropskega parlamenta z dne 11. marca 2009 (še ni objavljeno v Uradnem listu).

⁽⁴⁾ UL L 208, 5.8.2002, str. 10.

podatkov sistema AIS za komercialne namene na spletu ali kje drugje škodljiva za varnost in zaščito ladij in pristanišč in je pozvala vlade držav članic, da tiste, ki dajejo na razpolago podatke sistema AIS za objavo na spletu ali kje drugje, od tega odvrnejo ob upoštevanju določb nacionalnih zakonov. Poleg tega bi bilo treba zagotoviti zaupnost informacij, ki so bile poslane državi članici v skladu s to direktivo, država članica pa bi morala te informacije uporabljati v skladu s to direktivo.

- (7) Obveznost, da so ladje opremljene z AIS, pomeni tudi, da AIS neprekinjeno deluje, razen če mednarodni predpisi ali standardi ne predvidevajo varstva informacij o plovbi.
- (8) Država članica, ki to zahteva, bi morala imeti pravico pridobiti informacije od druge države članice o ladji in nevarnem ali onesnažujočem blagu, ki ga ta prevaža. Te informacije bi morale biti na voljo z uporabo SafeSea-Neta in bi jih bilo mogoče zahtevati le zaradi pomorske varnosti, zaščite ali varstva morskega okolja. Zato je bistveno, da Komisija raziše možne težave glede varnosti omrežij in informacij.
- (9) Direktiva 2002/59/ES določa, da države članice sprejmejo posebne ukrepe v zvezi z ladjami, katerih ravnanje ali stanje bi lahko predstavljalo tveganje. Na podlagi tega se zdi zaželeno, da se na seznam teh ladij dodajo tiste, ki nimajo zadovoljivega zavarovanja ali finančnih jamstev, ali tiste, v zvezi s katerimi piloti ali pristaniški organi opozorijo, da imajo očitne pomanjkljivosti, ki bi lahko ogrozile varnost plovbe ali povzročile tveganje za okolje.
- (10) V skladu z Direktivo 2002/59/ES se zdi nujno, da se glede tveganja, ki ga predstavljajo izjemno slabe vremenske razmere, upošteva nevarnost, ki bi jo za plovbo lahko imel nastanek ledu. Če pristojni organ, ki ga imenuje država članica, na podlagi napovedi o stanju ledu, ki jih zagotovi pristojna meteorološka služba za informiranje, meni, da zaradi pogojev plovbe obstaja resna grožnja za varnost človeškega življenja ali resna grožnja onesnaženja, bi moral o tem obvestiti poveljnike ladij, ki so prisotne v območju pod njegovo pristojnostjo ali ki želijo vpluti v pristanišče ali pristanišča v zadevnem območju ali izpluti iz njih. Zadevni organ bi moral imeti možnost sprejeti vse ustrezne ukrepe za zagotovitev

varnosti človeškega življenja na morju in za varstvo okolja. Države članice bi morale tudi imeti možnost preveriti, da potrebna dokumentacija na ladji dokazuje, da ta izpolnjuje zahteve glede trdnosti in moči, ustreznemu stanju ledu v zadevnem območju.

- (11) Direktiva 2002/59/ES določa, da morajo države članice izdelati načrte za sprejem ladij v stiski, če je to potrebno zaradi razmer, v svoja pristanišča ali v katero koli drugo zavarovano območje pod najboljšimi možnimi pogoji, da bi omejile posledice nesreč na morju. Vendar pa bi bilo treba Direktivo 2002/59/ES spremeniti v skladu s Smernicami o pribežališčih za ladje, ki potrebujejo pomoč, ki so bile sprejete z Resolucijo A. 949(23) Mednarodne pomorske organizacije dne 13. decembra 2003 („Resolucija IMO A.949(23)“), ki so bile sprejete naknadno po sprejetju Direktive 2002/59/ES, in se ne nanašajo na ladje v stiski, temveč na ladje, ki potrebujejo pomoč. Ta direktiva ne vpliva na pravila, ki se uporabljajo za reševalne operacije, kot so tiste, ki jih določa Mednarodna konvencija o iskanju in reševanju na morju za primere, ko je ogrožena varnost človeškega življenja.
- (12) Z namenom, da se sprejmejo določbe za ladje, ki potrebujejo pomoč iz Resolucije IMO A.949(23), bi moral biti določen en ali več pristojnih organov za sprejetje odločitev z namenom, da se na najmanjšo možno raven zmanjša tveganje za pomorsko varnost, varnost življenja ljudi in varstvo okolja.
- (13) Na podlagi Resolucije IMO A.949(23) in po delu, ki so ga skupaj opravile Komisija, Evropska agencija za pomorsko varnost („Agencija“) in države članice, bi bilo treba oblikovati osnovne določbe, ki jih morajo vsebovati načrti o sprejemu ladij, ki potrebujejo pomoč, da bi zagotovili usklajeno in učinkovito izvajanje teh načrtov in razjasnili obseg obveznosti, ki jih morajo izpolnjevati države članice.
- (14) Resolucija IMO A.949(23) mora biti podlaga za vse načrte držav članic za učinkovito odzivanje na tveganja, ki jih povzročajo ladje, ki potrebujejo pomoč. Vendar pa lahko pri oceni tveganja, povezanega s takšnimi grožnjami, države članice ob upoštevanju njihovih posebnih okoliščin upoštevajo druge dejavnike, kot so uporaba morske vode za pridobivanje pitne vode in proizvodnjo elektrike.

- (15) Pomorščaki so priznani kot posebna kategorija delavcev in, upoštevajoč globalno naravo ladijske industrije in različnih jurisdikcij, s katerimi so lahko v stiku, potrebujejo posebno zaščito, zlasti pri stikih z javnimi organi. V interesu povečane pomorske varnosti bi pomorščakom moralo biti omogočeno, da se zanesejo na pravično obravnavanje v primeru pomorskih nezgod. Njihove človekove pravice ter dostojanstvo bi bilo treba vedno ohranjati in vse preiskave v zvezi z varnostjo bi bilo treba voditi na pošten in hiter način. V ta namen bi morale države članice v skladu s svojimi nacionalnimi zakonodajami upoštevati določbe Smernic IMO o pravičnem obravnavanju pomorščakov v primeru pomorskih nezgod.
- (16) Kadar ladja potrebuje pomoč, se morda mora sprejeti odločitev glede njenega sprejema v pribežališče. To je zlasti pomembno v primeru, ki bi lahko privedel do potopa ali nevarnosti za okolje ali plovbo. V tovrstnih primerih mora biti v državi članici, odvisno od notranje strukture države članice, omogočen poziv organu, ki ima potrebna pooblastila in strokovno znanje, da sprejme neodvisno odločitev za sprejem ladje v pribežališče. Pomembno je tudi, da se odločitev sprejme po predhodni oceni razmer na podlagi informacij, ki jih vsebuje ustrezen načrt o sprejemu ladij v pribežališče. Zaželeno je, da bi bili pristojni organi trajne narave.
- (17) V načrtih za sprejem ladij, ki potrebujejo pomoč, bi morala biti natančno opisana veriga odločanja v zvezi z opozorilom in obravnavo zadevnih razmer. Jasno bi morali biti opisani zadevni organi in njihova pooblastila ter sredstva obveščanja med udeleženiimi stranmi. Uporabljati bi se morali taki postopki, ki omogočajo hiter sprejem ustreznih odločitev na podlagi posebnega pomorskega strokovnega znanja in zadostnih informacij, ki jih ima na voljo pristojni organ.
- (18) Pristanišča, ki sprejmejo ladjo, bi morala imeti možnost, da se zanesejo na hitro povračilo stroškov in kritja vsake škode, ki bi nastala iz te akcije. Zato je pomembno, da se uporabljajo ustrezne mednarodne konvencije. Države članice bi si morale prizadevati, da vzpostavijo pravni okvir, v skladu s katerim bi lahko v izjemnih primerih in v skladu s pravom Skupnosti nadomestile pristanišču ali drugemu subjektu stroške in gospodarsko izgubo, ki jih utрпи zaradi sprejema ladje. Poleg tega bi morala Komisija pregledati obstoječe mehanizme v državah članicah za nadomestilo morebitne gospodarske izgube, ki jih utрпи pristanišče ali subjekt, in na podlagi tega pregleda predlagati in oceniti različne možnosti ureditve.
- (19) Pri izdelavi načrtov bi morale države članice zbrati informacije o možnih pribežališčih na obali, da bi pristojnemu organu omogočile, da v primeru nesreče ali nezgode na morju jasno in hitro določi najprimernejša območja za sprejem ladij, ki potrebujejo pomoč. Te informacije bi morale obsegati opis nekaterih lastnosti zadevnih krajev ter opreme in naprav, ki so na voljo za olajšanje sprejema ladij, ki potrebujejo pomoč, ali za odpravljanje posledic nesreče ali onesnaženja.
- (20) Pomembno je, da sta seznam pristojnih organov, zadolženih za odločitev za sprejem ladje v pribežališče, in seznam organov, zadolženih za sprejemanje in obdelavo opozoril, ustrezno objavljena. Dostop do ustreznih informacij bi lahko bil koristen tudi za strani, ki se ukvarjajo s pomočjo na morju, vključno s podjetji za pomoč ali za vleko, ter za organe sosednjih držav članic, ki bi jih izredne razmere na morju lahko prizadele.
- (21) Odsotnost finančnega zavarovanja države članice ne oprosti dolžnosti, da opravi predhodno oceno in odloči o sprejemu ladje v pribežališče. Kljub temu, da lahko pristojni organi pred sprejetjem odločitve preverijo, če ladjo krije zavarovanje ali druga učinkovita oblika finančne varnosti, ki omogoča ustrezno nadomestilo stroškov in škode, povezanih z njenim sprejemom v pribežališče, zahteva po teh informacijah ne sme odložiti reševalne akcije.
- (22) Posebna funkcija za ukrepe spremljanja in organizacije ladijskega prometa je omogočiti državam članicam, da se dejansko seznanijo z ladjami, ki plujejo v vodah pod njihovo jurisdikcijo, in se jim s tem omogoči, da bodo po potrebi lahko učinkoviteje ukrepale proti možnim nevarnostim. Izmenjava pridobljenih informacij prispeva k izboljšanju kakovosti zbranih podatkov in olajša njihovo obdelavo.
- (23) Države članice in Komisija so v skladu z Direktivo 2002/59/ES dosegle precejšen napredek na področju uskladitve elektronske izmenjave podatkov, zlasti v zvezi s prevozom nevarnega ali onesnaževalnega blaga. SafeSeaNet, ki se razvija od leta 2002, bi moral danes biti vzpostavljen kot referenčna mreža na ravni Skupnosti. SafeSeaNet bi moral imeti za cilj zmanjševanje upravnega bremena in stroškov za industrijo in države članice. Prav tako bi moral imeti za cilj lažje enotno izvajanje, kjer je to primerno, mednarodnih pravil poročanja in obveščanja.

- (24) Napredek, dosežen pri novih tehnologijah in zlasti njihovih vesoljskih aplikacijah, kot so naprave za spremljanje ladij z radijskimi signali, slikovni sistemi ali globalni navigacijski satelitski sistem (GNSS), danes omogočajo razširitev spremljanja pomorskega prometa dlje od obale in tako boljše pokrivanje evropskih voda, tudi s sistemom dolgega dometa za prepoznavanje in sledenje ladjam (LRIT). Da bi zagotovili polno vključitev teh sredstev v sistema spremljanja in obveščanja za ladijski promet iz Direktive 2002/59/ES, je treba pri tem zagotoviti polno sodelovanje v Skupnosti.
- (25) Da se omogoči zmanjšanje stroškov in izogne nepotrebnim vgradnji opreme na ladje, ki plujejo v pomorskih območjih, katera pokrivajo fiksne bazne postaje sistema AIS, bi morale države članice in Komisija sodelovati, da se določijo zahteve glede vgradnje opreme za oddajanje LRIT informacij in bi morale posredovati IMO vse ustrezne ukrepe.
- (26) Objava podatkov v AIS in LRIT, ki jih ladje dajo na razpolago, ne bi smela ogroziti varnosti, zaščite ali varstva okolja.
- (27) Da bi na ravni Skupnosti zagotovili optimalno in usklajeno uporabo informacij o pomorski varnosti, zbranih na podlagi Direktive 2002/59/ES, bi morala biti Komisija sposobna po potrebi zagotoviti obdelavo, uporabo in posredovanje teh informacij organom, ki jih imenujejo države članice.
- (28) V tem okviru je razvoj sistema „Equasis“ dokazal kako pomembno je spodbujati kulturo „varnih morij“, zlasti pri upravljalcih pomorskega prometa. Komisija bi morala biti sposobna prispevati k razširjanju vseh informacij o pomorski varnosti, zlasti s pomočjo tega sistema.
- (29) Uredba (ES) št. 2099/2002 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 5. novembra 2002 o ustanovitvi Odbora za varnost na morju in preprečevanje onesnaževanja z ladij (COSS) ⁽¹⁾ centralizira naloge odborov, ustanovljenih v skladu z zakonodajo Skupnosti o pomorski varnosti, preprečevanju onesnaževanja z ladij ter varstvu življenjskih razmer in delovnih pogojev na ladjah. Zato bi bilo treba obstoječi odbor zamenjati z odborom COSS.
- (30) Prav tako bi bilo treba upoštevati spremembe navedenih mednarodnih instrumentov.
- (31) Ukrepe, potrebne za izvajanje te direktive, bi bilo treba sprejeti v skladu s Sklepom Sveta 1999/468/ES z dne 28. junija 1999 o določitvi postopkov za uresničitev Komisiji podeljenih izvedbenih pooblastil ⁽²⁾.
- (32) Zlasti bi bilo treba Komisiji podeliti pooblastila za spremembo Direktive 2002/59/ES, da se bodo upoštevale nadaljnje spremembe mednarodnih konvencij, protokolov, kodeksov in resolucij, povezanih z navedeno direktivo. Ker so ti ukrepi splošnega obsega in so namenjeni spreminjanju nebitvenih določb navedene direktive, med drugim z njenim dopolnjevanjem z novimi nebitvenimi določbami, jih je treba sprejeti v skladu z regulativnim postopkom s pregledom iz člena 5a Sklepa 1999/468/ES.
- (33) V skladu z Uredbo (ES) št. 1406/2002 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 27. junija 2002 o ustanovitvi Evropske agencije za pomorsko varnost ⁽³⁾ Agencija Komisiji in državam članicam zagotavlja potrebno podporo pri izvajanju Direktive 2002/59/ES.
- (34) V skladu s točko 34 Medinstitucionalnega sporazuma o boljši pripravi zakonodaje ⁽⁴⁾ se države članice spodbuja, da za svoje potrebe in v interesu Skupnosti izdelajo in objavijo lastne tabele, ki naj kolikor nazorno je to mogoče prikažejo korelacijo med to direktivo in ukrepi za prenos v nacionalno pravo.
- (35) Direktivo 2002/59/ES bi bilo zato treba ustrezno spremeniti –

SPREJELA NASLEDNJO DIREKTIVO:

Člen 1

Spremembe

Direktiva 2002/59/ES se spremeni:

1. člen 2(2) se spremeni:

(a) uvodni stavek se nadomesti z naslednjim:

„Razen če ni drugače določeno, se ta direktiva ne uporablja za:“;

⁽²⁾ UL L 184, 17.7.1999, str. 23.

⁽³⁾ UL L 208, 5.8.2002, str. 1.

⁽⁴⁾ UL C 321, 31.12.2003, str. 1.

⁽¹⁾ UL L 324, 29.11.2002, str. 1.

(b) točka (c) se nadomesti z naslednjim:

„(c) tanke na ladjah z bruto tonažo pod 1 000 ton in ladijska skladišča in opremo za uporabo na vseh ladjah.“;

2. člen 3 se spremeni:

(a) točka (a) se spremeni:

(i) uvodni stavek se nadomesti z naslednjim:

„ustrezni mednarodni instrumenti“ pomeni naslednje instrumente v njihovi najnovejši različici.“;

(ii) dodajo se naslednje alinee:

— „Resolucija IMO A.917(22)“ pomeni Resolucijo Mednarodne pomorske organizacije 917(22) z naslovom „Smernice za uporabo sistema AIS na ladji“, kakor je bila spremenjena z Resolucijo IMO A.956(23);

— Resolucija IMO A.949(23) pomeni Resolucijo Mednarodne pomorske organizacije 949(23) z naslovom „Smernice o pribežališčih za ladje, ki potrebujejo pomoč“;

— Resolucija IMO A.950(23) pomeni Resolucijo Mednarodne pomorske organizacije 950(23) z naslovom „Službe za pomoč na morju (MAS)“;

— „Smernice IMO o pravičnem obravnavanju pomorščakov v primeru pomorskih nezgod“ pomenijo smernice, priložene k Resoluciji LEG. 3(91) pravnega odbora IMO z dne 27. aprila 2006 in kakor jih je odobril upravni odbor Mednarodne organizacije dela na svojem 296. zasedanju od 12. do 16. junija 2006.“;

(b) točka (k) se nadomesti z naslednjim:

„(k) ‚pristojni organi‘ pomeni organe in organizacije, ki jih države članice imenujejo za opravljanje nalog v skladu s to direktivo;“

(c) dodajo se naslednje točke:

„(s) ‚SafeSeaNet‘ pomeni sistem Skupnosti za izmenjavo pomorskih informacij, ki ga je razvila Komisija v sodelovanju z državami članicami, da bi zagotovila izvajanje zakonodaje Skupnosti;“

(t) ‚linijski prevoz‘ pomeni zaporedje plovb ladje med dvema ali več istimi pristanišči bodisi v skladu z

objavljenim voznim redom bodisi s tako rednimi ali pogostimi plovbami, da tvorijo prepoznavno sistematično zaporedje;

(u) ‚ribiško plovilo‘ pomeni vsako plovilo, opremljeno za gospodarsko izkoriščanje živih vodnih virov;

(v) ‚ladja, ki potrebuje pomoč‘ pomeni, brez poseganja v določbe Konvencije SAR v zvezi z reševanjem oseb, ladjo v položaju, ki bi lahko privedel do njene izgube ali bi lahko ogrožal okolje ali plovbo;

(w) ‚LRIT‘ pomeni sistem dolgega dometa za prepoznavanje in sledenje ladjam v skladu s predpisom SOLAS V/19-1.“;

3. vstavijo se naslednji členi:

„Člen 6a

Uporaba sistemov samodejnega prepoznavanja (AIS) na ribiških plovilih

Vsako ribiško plovilo, ki meri v dolžino več kot 15 metrov, in ki pluje pod zastavo države članice ter je registrirano v Skupnosti ali deluje v notranjih morskih vodah ali teritorialnem morju države članice ali iztovarja ulov v pristanišču države članice, mora biti po časovnem načrtu iz dela I(3) Priloge II opremljeno z AIS (razred A), ki izpolnjuje izvedbene standarde, ki jih je določil IMO.

Ribiška plovila, opremljena z AIS, poskrbijo, da AIS vedno deluje. V izrednih okoliščinah se AIS lahko izključi, če poveljnik meni, da je to nujno za zaščito in varnost njegove ladje.

Člen 6b

Uporaba sistemov dolgega dometa za prepoznavanje in sledenje ladjam (LRIT)

1. Ladje, za katere se uporabljajo predpis SOLAS V/19-1 in standardi zmogljivosti ter zahteve za delovanje, ki jih je sprejel IMO, uporabljajo LRIT opremo, ki je skladna z navedenim predpisom, kadar so namenjena v pristanišče države članice.

Države članice in Komisija sodelujejo za določitev zahtev za vgradnjo opreme za oddajanje LRIT informacij na ladje, ki plujejo na območjih, katera pokrivajo fiksne bazne postaje sistema AIS držav članic, in predložijo IMO vse ustrezne ukrepe.

2. Komisija sodeluje z državami članicami pri vzpostavitvi evropskega podatkovnega centra LRIT, ki bo odgovoren za obdelavo informacij dolgega dometa za prepoznavanje in sledenje.“;

4. člen 12 se nadomesti z naslednjim:

„Člen 12

Zahtevane informacije glede prevoza nevarnega blaga

1. Nevarno ali onesnaževalno blago se ne glede na njegovo velikost v pristanišču države članice ne sme predložiti v prevoz ali vzeti na katerokoli ladjo, razen če poveljnik ali upravljavec, preden se blago vkrca na ladjo, prejme izjavo, ki vsebuje naslednje informacije:

(a) informacije, naštetе v Prilogi I(2);

(b) za snovi iz Priloge I h Konvenciji MARPOL varnostni list, ki navaja fizikalno-kemijske lastnosti proizvodov, vključno z, kjer je to primerno, njihovo viskoznost, izraženo v cSt pri 50 °C, in gostoto pri 15 °C in druge podatke, vsebovane v varnostnem listu, v skladu z Resolucijo IMO MSC. 150 (77);

(c) kontaktno številko za klic v sili vkrcevalca ali katere koli druge osebe ali telesa, ki ima informacije o fizikalno-kemijskih lastnostih proizvodov in o ukrepanju v nujnih primerih.

2. Plovila, ki prihajajo iz pristanišča zunaj Skupnosti in so namenjena v pristanišče države članice in ki prevažajo nevarno ali onesnaževalno blago, morajo imeti deklaracijo, ki jo priskrbi vkrcevalec, ki vsebuje zahtevane informacije iz odstavka 1(a), (b) in (c).

3. Dolžnost in odgovornost vkrcevalca je, da predloži poveljniku ali upravljavcu to izjavo, in da zagotovi, da je pošiljka, predložena v prevoz, res tista, ki je bila deklarirana v skladu z odstavkom 1.“;

5. v drugem odstavku člena 14 se točka (c) nadomesti z naslednjim:

„(c) na zahtevo prek sistema SafeSeaNet in če se te informacije potrebujejo zaradi pomorske varnosti ali zaščite ali varstva morskega okolja mora imeti vsaka država članica možnost, da nemudoma pošlje informacije o

ladji in o nevarnem ali onesnaževalnem blagu na njej pristojnim nacionalnim in pristojnim lokalnim organom druge države članice.“;

6. člen 15 se nadomesti z naslednjim:

„Člen 15

Izvzetje

1. Države članice lahko redne linije med pristanišči na svojem ozemlju izvzamejo iz zahtev, določenih v členih 4 in 13, če so izpolnjeni naslednji pogoji:

(a) družba, ki vzdržuje te redne linije, ima izdelan in posodobljen seznam zadevnih ladij, ki ga pošlje zadevnemu pristojnemu organu;

(b) za vsako izvedeno plovbo so pristojnemu organu na njegovo zahtevo na voljo informacije, navedene v delu 1 ali 3 Priloge I. Družba mora vzpostaviti notranji sistem, ki zagotavlja možnost elektronskega pošiljanja teh informacij pristojnemu organu na njegovo zahtevo 24 ur na dan in brez odlašanja, v skladu s členom 4(1) ali členom 13(4), kakor je ustrezno;

(c) vsako odstopanje od predvidenega časa vplutja v namembno pristanišče ali pilotažno postajo, daljše od treh ur, se sporoči pristanišču prihoda ali odgovornemu organu v skladu s členom 4 ali členom 13, kakor je ustrezno;

(d) izvzetje velja le za posamezna plovila na določeni liniji

Za namene prvega pododstavka se linija ne šteje za redno linijo, če ni načrtovano, da bo obratovala najmanj en mesec.

Izvzetja iz zahtev iz členov 4 in 13 so omejena na plovbe z načrtovanim trajanjem do dvanajst ur.

2. Če poteka redna mednarodna linija med dvema ali več državami, od katerih je vsaj ena država članica, lahko katera koli izmed vpletenih držav članic zaprosi ostale države članice za izvzetje za to linijo. Vse vpletene države članice, vključno z zadevnimi obalnimi državami, sodelujejo pri odobritvi izvzetja za zadevno linijo v skladu s pogoji iz odstavka 1.

3. Države članice redno preverjajo izpolnjevanje pogojev iz odstavkov 1 in 2. Če vsaj eden izmed teh pogojev ni izpolnjen, države članice zadevni družbi nemudoma prekličejo izvzetje.

4. Države članice Komisiji sporočijo seznam družb in ladij, ki jim je bilo odobreno izvzetje iz tega člena, kakor tudi morebitne posodobitve navedenega seznama.“;

7. v členu 16(1) se dodata naslednji točki:

„(d) ladje, ki niso uradno obvestile o zavarovanju ali finančnih jamstvih, ali le teh nimajo, v skladu z zakonodajo Skupnosti in mednarodnimi predpisi;

(e) ladje, glede katerih so piloti ali pristaniški organi prijavili očitne pomanjkljivosti, ki bi lahko ogrožale varnost plovbe ali povzročile tveganje za okolje.“;

8. vstavi se naslednji člen:

„Člen 18a

Ukrepi v primeru tveganja zaradi prisotnosti ledu

1. Če pristojni organi glede na stanje ledu menijo, da obstaja resna grožnja za varnost človeškega življenja na morju ali za varstvo njihovih pomorskih območij ali obalnih con ali za varstvo pomorskih območij ali obalnih con drugih držav:

(a) poveljniku ladje, ki je v njihovem območju pristojnosti ali želi vpluti v enega od njihovih pristanišč ali izpluti iz njega, zagotovijo ustrezne informacije o stanju ledu, priporočenih poteh in o storitvah ledolomilcev v njihovem območju pristojnosti;

(b) brez poseganja v dolžnost pomagati ladjam, ki potrebujejo pomoč, in v druge obveznosti, ki izhajajo iz ustreznih mednarodnih predpisov, lahko zahtevajo, da ladja, ki je v zadevnem območju in želi vpluti v pristanišče ali terminal ali izpluti iz njega ali zapustiti območje zasidranja, z listinami dokaže, da izpolnjuje

zahteve glede trdnosti in moči, ustrezne stanju ledu v zadevnem območju.

2. Ukrepi, sprejeti na podlagi odstavka 1, temeljijo, kar zadeva podatke o stanju ledu, na napovedih o stanju ledu in vremenskih razmerah, ki jih posreduje pristojna meteorološka informacijska služba, ki jo priznava država članica.“;

9. člen 19 se spremeni:

(a) odstavku 2 se doda naslednji pododstavek:

„V ta namen pristojnim nacionalnim organom na njihovo zahtevo predložijo informacije iz člena 12.“;

(b) doda se naslednji odstavek:

„4. Države članice v skladu s svojo nacionalno zakonodajo upoštevajo ustrezne določbe Smernic IMO o pravičnem obravnavanju pomorščakov v primeru pomorskih nezgod v vodah pod njihovo jurisdikcijo.“;

10. člen 20 se nadomesti z naslednjim:

„Člen 20

Pristojni organ za sprejem ladij, ki potrebujejo pomoč

1. Države članice določijo enega ali več pristojnih organov, ki imajo zahtevano znanje in pooblastila, da v času reševalne akcije na lastno pobudo sprejemajo neodvisne odločitve o sprejemu ladij, ki potrebujejo pomoč.

2. Organ ali organi iz odstavka 1 lahko po potrebi in zlasti v primeru grožnje pomorski varnosti ali varstvu okolja sprejmejo kateri koli ukrep, ki je vključen na neizčrpnem seznamu v Prilogi IV.

3. Organ ali organi iz odstavka 1 se srečujejo redno za izmenjavo svojih strokovnih znanj in izboljšanje ukrepov, sprejetih na podlagi tega člena. Srečajo se lahko kadar koli iz razlogov posebnih razmer.“;

11. vstavijo se naslednji členi:

Države članice sosednjim državam članicam na zahtevo sporočijo ustrezne informacije o načrtih.

„Člen 20a

Načrti za sprejem ladij, ki potrebujejo pomoč

1. Države članice izdelajo načrte za sprejem ladij, da se odzovejo na grožnje, ki jih povzročajo ladje, ki potrebujejo pomoč v vodah pod njihovo jurisdikcijo, vključno po potrebi z grožnjami za življenje ljudi in okolje. Organ ali organi iz člena 20(1) sodelujejo pri izdelavi in izvajanju teh načrtov.

Pri izvajanju postopkov, ki jih predvidevajo načrti za sprejem ladij, ki potrebujejo pomoč, države članice zagotovijo, da so vse ustrezne informacije na voljo stranem, udeležnim v teh akcijah.

2. Načrti iz odstavka 1 se izdelajo po posvetovanju z zadevnimi stranmi na podlagi resolucij IMO A.949(23) in A.950(23) in vsebujejo vsaj naslednje informacije:

Če države članice tako zahtevajo, velja za tiste, ki prejmejo informacije v skladu z drugim in tretjim pododstavkom, obveza zaupnosti.

(a) identiteto organa ali organov, pristojnih za sprejem in obdelavo opozoril;

4. Države članice obvestijo Komisijo o ukrepih, sprejetih na podlagi tega člena, do 30. novembra 2010.

(b) identiteto pristojnega organa za ocenitev situacije in sprejem odločitve o sprejemu ali zavrnitvi ladje, ki potrebuje pomoč, v izbranem pribežališču;

Člen 20b

Odločitev o sprejemu ladij

(c) informacije o obali držav članic in vse elemente za lažjo predhodno oceno in hitro odločitev glede izbire pribežališča za ladjo, vključno z opisom okoljskih, gospodarskih in družbenih dejavnikov ter naravnih pogojev;

Organ ali organi iz člena 20(1) odločijo o sprejemu ladje v pribežališče po predhodni oceni razmer, opravljeni na podlagi načrtov iz člena 20a. Organ ali organi zagotovijo, da se ladja sprejme v pribežališče, če menijo, da je tak sprejem najboljši ukrep za zaščito življenja ljudi ali okolja.

(d) ocenjevalne postopke za sprejem ali zavrnitev ladje, ki potrebuje pomoč, v pribežališče;

Člen 20c

Finančna varnost in nadomestila

(e) ustrezna sredstva in naprave za pomoč, reševanje in boj proti onesnaževanju;

1. Države članice morajo predhodno oceno in odločitev iz člena 20(b) opraviti oziroma izdati tudi, če potrdilo o zavarovanju v okviru člena 6 Direktive 2009/20/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 23. aprila 2009 o zavarovanju lastnikov ladij za pomorske zahtevke (*) ne obstaja, to pa tudi ni zadosten razlog, da bi država članica zavrnila sprejem ladje v pribežališče.

(f) postopke za mednarodno usklajevanje in odločanje;

(g) postopke glede finančnih jamstev in odgovornosti za ladje, sprejete v pribežališče.

2. Brez poseganja v odstavke 1 lahko država članica pri sprejemu ladje v pribežališče zahteva, da upravljavec, agent ali poveljnik ladje predloži potrdilo o zavarovanju v okviru člena 6 Direktive 2009/20/ES. Zahteva za predložitev potrdila ne sme povzročiti nobene zamude pri sprejemu ladje.

3. Države članice objavijo ime in kontaktni naslov organa ali organov iz člena 20(1) in organov, imenovanih za sprejemanje in obdelavo opozoril.

*Člen 20d***Pregled s strani Komisije**

Komisija pregleda obstoječe mehanizme v državah članicah za nadomestilo morebitne gospodarske izgube, ki jih utrpri pristanišče ali subjekt zaradi odločitve, sprejete na podlagi člena 20(1). Na podlagi tega pregleda predlaga in oceni različne možnosti ureditve. Komisija do 31. decembra 2011 Evropskemu parlamentu in Svetu poroča o rezultatih teh pregledov.

(*) UL L 131, 28.5.2009, str. 128.“;

12. vstavi se naslednji člen:

*„Člen 22a***SafeSeaNet**

1. Države članice za obdelavo informacij iz te direktive vzpostavijo nacionalne ali lokalne sisteme upravljanja pomorskih informacij.

2. Sistemi, vzpostavljeni na podlagi odstavka 1, omogočajo operativno uporabo zbranih informacij in izpolnjevanje zlasti pogojev iz člena 14.

3. Za učinkovito izmenjavo informacij iz te direktive države članice zagotovijo, da se lahko nacionalni ali lokalni sistemi, vzpostavljeni za zbiranje, obdelavo in hranjenje teh informacij, povežejo s SafeSeaNetom. Komisija zagotovi, da SafeSeaNet deluje 24 ur na dan. Opis in načela SafeSeaNeta so določena v Prilogi III.

4. Brez poseganja v odstavku 3 države članice pri sodelovanju v okviru sporazumov znotraj Skupnosti ali v okviru čezmejnih medregionalnih ali transnacionalnih projektov znotraj Skupnosti zagotovijo, da razviti informacijski sistemi ali omrežja ustrezajo zahtevam te direktive ter so združljivi in povezani s SafeSeaNetom.“;

13. člen 23 se spremeni:

(a) točka (c) se nadomesti z naslednjim:

„(c) povečati pokritost sistema Skupnosti za spremljanje in obveščanje za ladijski promet in/ali ga posodobiti zaradi izboljšanja prepoznavanja in spremljanja

ladij, ob upoštevanju razvoja na področju informacijskih in komunikacijskih tehnologij. V ta namen države članice in Komisija sodelujejo pri uvedbi, kjer je to potrebno, sistemov obveznega poročanja, obveznih služb nadzora pomorskega prometa in ustreznih sistemov organizacije ladijskega prometa z namenom, da se predložijo IMO v odobritev. V okviru zadevnih regionalnih ali mednarodnih organov sodelujejo tudi pri razvoju naprav dolgega dometa za spremljanje pomorskega prometa in pomorski nadzor;“;

(b) doda se naslednja točka:

„(e) zagotoviti medsebojno povezavo in interoperabilnost nacionalnih sistemov, ki se uporabljajo za upravljanje informacij iz Priloge I, ter razviti in posodobiti SafeSeaNet;“;

14. vstavi se naslednji člen:

*„Člen 23a***Obdelava in upravljanje informacij o varnosti v pomorskem prometu**

1. Komisija organom, ki jih imenujejo države članice, po potrebi zagotovi obdelavo, uporabo in razširjanje informacij, ki so bile zbrane na podlagi te direktive.

2. Komisija po potrebi prispeva k razvoju in delovanju sistemov za zbiranje in razširjanje podatkov o varnosti v pomorskem prometu, zlasti prek sistema ‚Equasis‘ ali katerega koli drugega enakovrednega javnega sistema.“;

15. člen 24 se nadomesti z naslednjim:

*„Člen 24***Zaupnost informacij**

1. Države članice v skladu z zakonodajo Skupnosti ali nacionalno zakonodajo sprejmejo ustrezne ukrepe, da zagotovijo zaupnost informacij, ki so jim bile poslana na podlagi te direktive, in te informacije uporabljajo le v skladu s to direktivo.

2. Komisija raziše možne težave glede varnosti omrežij in informacij in predlaga ustrezne spremembe Priloge III za večjo varnost omrežja.“;

16. člena 27 in 28 se nadomestita z naslednjim:

„Člen 27

Spremembe

1. Sklicevanje na akte Skupnosti in Mednarodne pomorske organizacije v tej direktivi, opredelitve iz člena 3 te direktive ter priloge k tej direktivi se lahko spremenijo z namenom uskladitve z določbami prava Skupnosti ali mednarodnega prava, ki je bilo sprejeto ali spremenjeno ali ki je začelo veljati, pod pogojem, da te spremembe ne razširijo področja uporabe te direktive.

Ti ukrepi, namenjeni spreminjanju ne bistvenih določb te direktive, se sprejmejo v skladu z regulativnim postopkom s pregledom iz člena 28(2).

2. Priloge I, III in IV se lahko spremenijo glede na izkušnje, pridobljene s to direktivo, pod pogojem, da takšne spremembe ne razširijo področja uporabe te direktive.

Ti ukrepi, namenjeni spreminjanju ne bistvenih določb te direktive, se sprejmejo v skladu z regulativnim postopkom s pregledom iz člena 28(2).

Člen 28

Postopek v odboru

1. Komisiji pomaga Odbor za varnost na morju in preprečevanje onesnaževanja z ladij (COSS), ustanovljen z Uredbo (ES) št. 2099/2002 Evropskega parlamenta in Sveta (*).

2. Pri sklicevanju na ta odstavek se uporabljata člena 5a(1) do (4) in člen 7 Sklepa 1999/468/ES, ob upoštevanju določb člena 8 Sklepa.

(*) UL L 324, 29.11.2002, str. 1.“;

17. v točki 4 Priloge I se alinea X nadomesti z naslednjim:

„— X. Drugo:

— lastnosti in ocenjena količina goriva v tanku za ladje z bruto tonažo več kot 1 000 ton,

— navigacijski status.“;

18. delu I Priloge II se doda naslednja točka:

„3. Ribiška plovila

Vsako ribiško plovilo, ki meri v dolžino več kot 15 metrov, mora izpolnjevati zahtevo glede nosilnosti iz člena 6a v skladu z naslednjim časovnim načrtom:

— ribiško plovilo, ki meri v dolžino 24 metrov ali več, a manj kot 45 metrov: najpozneje do 31. maja 2012;

— ribiško plovilo, ki meri v dolžino 18 metrov ali več, a manj kot 24 metrov: najpozneje do 31. maja 2013;

— ribiško plovilo, ki meri v dolžino več kot 15 metrov, a manj kot 18 metrov: najpozneje do 31. maja 2014.

Novo izdelano ribiško plovilo, ki meri v dolžino več kot 15 metrov, mora zahtevo glede nosilnosti iz člena 6a izpolniti od 30. novembra 2010.“;

19. Priloga III se nadomesti z besedilom iz Priloge k tej direktivi.

Člen 2

Prenos

1. Države članice sprejmejo zakone in druge predpise, potrebne za usklajitev s to direktivo, do 30. novembra 2010. O besedilu teh ukrepov nemudoma obvestijo Komisijo.

Države članice se v sprejetih predpisih sklicujejo na to direktivo ali pa sklic nanjo navedejo ob njihovi uradni objavi. Način sklicevanja določijo države članice.

2. Države članice predložijo Komisiji besedila temeljnih predpisov nacionalne zakonodaje, sprejetih na področju, ki ga ureja ta direktiva.

Člen 3

Začetek veljavnosti

Ta direktiva začne veljati tretji dan po objavi v Uradnem listu Evropske unije.

*Člen 4***Naslovniki**

Ta direktiva je naslovljena na države članice.

V Strasbourgu, 23. aprila 2009

Za Evropski parlament

Predsednik

H.-G. PÖTTERING

Za Svet

Predsednik

P. NEČAS

PRILOGA

„PRILOGA III

ELEKTRONSKA SPOROČILA IN SAFESEANET

1. Splošen koncept in zgradba

Sistem Skupnosti za izmenjavo pomorskih informacij SafeSeaNet omogoča sprejem, shranjevanje, iskanje in izmenjavo informacij za namen pomorske varnosti, zaščite v pristaniščih in na morju, varstva morskega okolja in učinkovitosti pomorskega prometa in prevoza.

SafeSeaNet je specializiran sistem, ustanovljen za pospeševanje izmenjave informacij v elektronski obliki med državami članicami in da se Komisiji zagotovi ustrezne informacije v skladu z zakonodajo Skupnosti. Sestavljata jo mreža nacionalnih SafeSeaNet sistemov v državah članicah in osrednji sistem SafeSeaNet, ki deluje kot vozlišče.

Mreža SafeSeaNet povezuje vse nacionalne SafeSeaNet sisteme in vključuje osrednji sistem SafeSeaNet.

2. Upravljanje, delovanje, razvoj in vzdrževanje sistema SafeSeaNet

2.1 Pristojnosti

2.1.1 Nacionalni sistemi SafeSeaNet

Države članice vzpostavijo in vzdržujejo nacionalni sistem SafeSeaNet, ki omogoča izmenjavo pomorskih informacij med pooblaščenimi uporabniki in je v pristojnosti pristojnega nacionalnega organa (PNO).

PNO je pristojen za upravljanje nacionalnega sistema, kar zajema nacionalno koordinacijo uporabnikov podatkov in pošiljateljev podatkov, kakor tudi za zagotovitev, da so ZN LOCODES določeni ter da so vzpostavljeni in vzdrževani potrebna nacionalna infrastruktura informacijske tehnologije ter postopki, kakor so opisani v dokumentu o nadzoru vmesnika in funkcij iz točke 2.3.

Nacionalni sistem SafeSeaNet omogoča medsebojno povezovanje uporabnikov, pooblaščenih s strani PNO, in je lahko dostopen določenim ladijskim akterjem (lastnikom ladij, zastopnikom, kapitanom, vkrcevalcem in drugim), pooblaščenim s strani PNO, zlasti z namenom, da se olajša elektronsko posredovanje poročil v skladu z zakonodajo Skupnosti.

2.1.2 Osrednji sistem SafeSeaNet

Komisija je v sodelovanju z državami članicami odgovorna za upravljanje in razvoj na politični ravni osrednjega sistema SafeSeaNet ter za nadzor nad sistemom SafeSeaNet, medtem ko je v skladu z Uredbo (ES) št. 1406/2002 Evropskega parlamenta in Sveta ⁽¹⁾ Agencija, v sodelovanju z državami članicami in Komisijo, odgovorna za njegovo tehnično izvajanje.

Osrednji sistem SafeSeaNet kot vozlišče medsebojno povezuje vse nacionalne sisteme SafeSeaNet in vzpostavlja potrebno infrastrukturo informacijske tehnologije in postopke, kakor so opisani v dokumentu o nadzoru vmesnika in funkcij iz točke 2.3.

2.2 Načela upravljanja

Komisija vzpostavi skupino na visoki ravni za upravljanje, ki sprejme svoj poslovnik, sestavljeno iz predstavnikov držav članic in Komisije, z namenom, da:

- dajejo priporočila za izboljšanje učinkovitosti in varnosti SafeSeaNeta,
- ustrezno usmerjajo razvoj SafeSeaNeta,
- pomagajo Komisiji pri pregledu delovanja SafeSeaNeta,
- odobrijo dokument o nadzoru vmesnika in funkcij iz točke 2.3. in njegove poznejše spremembe.

⁽¹⁾ UL L 208, 5.8.2002, str. 1.

2.3 Dokument o nadzoru vmesnika in funkcij ter tehnična dokumentacija sistema SafeSeaNet

Komisija v tesnem sodelovanju z državami članicami razvija in vzdržuje dokument o nadzoru vmesnika in funkcij (IFCD).

IFCD natančno opisuje zahteve glede zmogljivosti in postopke, ki se uporabljajo za nacionalne elemente in osrednji element sistema SafeSeaNet, namenjene zagotavljanju skladnosti z ustrežno zakonodajo Skupnosti.

IFCD vključuje pravila glede:

- ravnanja s pravicami dostopa za upravljanje kakovosti podatkov
- varnostnih zahtev za posredovanje in izmenjavo podatkov in
- shranjevanja informacij na nacionalni in osrednji ravni.

IFCD opredeljuje načine shranjevanja in dostopnosti informacij o nevarnem ali onesnaževalnem blagu v zvezi z rednimi linijami, katerim je bila dovoljena izjema v skladu s členom 15.

Tehnično dokumentacijo, povezano s sistemom SafeSeaNet, kot so standardi za obliko izmenjave podatkov, priročniki za uporabnike in varnostne zahteve omrežja, razvije in vzdržuje Agencija v sodelovanju z državami članicami.

3. Izmenjava podatkov s pomočjo SafeSeaNeta

Sistem uporablja standarde za gospodarstvo in je sposoben vzajemnega delovanja z javnimi in zasebnimi sistemi, uporabljenimi za ustvarjanje, pošiljanje ali sprejemanje informacij v okviru SafeSeaNeta.

Komisija in države članice sodelujejo z namenom, da pregledajo izvedljivost in razvoj funkcionalnosti, ki bodo v največji možni meri zagotovile, da bodo pošiljatelji podatkov, vključno s kapitani, lastniki, zastopniki, operaterji, vkrcevalci in ustreznimi organi, posredovali informacije samo enkrat. Države članice zagotovijo, da je posredovana informacija na voljo za uporabo v vseh ustreznih sistemih poročanja in opozarjanja ter sistemih za upravljanje in obveščanje ladijskega prometa.

S pomočjo SafeSeaNeta se razširijo elektronska sporočila, izmenjana v skladu s to direktivo in ustrežno zakonodajo Skupnosti. V ta namen države članice razvijejo in vzdržujejo potrebne vmesnike za samodejno sporočanje podatkov v SafeSeaNet z elektronskimi sredstvi.

V primeru, ko mednarodno sprejeti predpisi dopuščajo posredovanje informacij LRIT v zvezi s plovili tretjih držav, se omrežja SafeSeaNet uporabljajo za distribucijo LRIT informacij med državami članicami z ustrežno ravno varnosti v skladu s členom 6b te direktive.

4. Varnost in pravice dostopa

Osrednji sistem in nacionalni sistemi SafeSeaNet izpolnjujejo zahteve iz te direktive v zvezi z zaupnostjo informacij, pa tudi z varnostnimi načeli in zahtevami iz IFCD, zlasti kar zadeva pravice dostopa.

Države članice identificirajo vse uporabnike, ki se jim dodeli vloga in niz pravic dostopa v skladu z IFCD.“
