

**DIRETTIVA 2009/17/CE DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO**

**del 23 aprile 2009**

**recante modifica della direttiva 2002/59/CE relativa all'istituzione di un sistema comunitario di monitoraggio del traffico navale e d'informazione**

(Testo rilevante ai fini del SEE)

IL PARLAMENTO EUROPEO E IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea, in particolare l'articolo 80, paragrafo 2,

vista la proposta della Commissione,

visto il parere del Comitato economico e sociale europeo <sup>(1)</sup>,

visto il parere del Comitato delle regioni <sup>(2)</sup>,

deliberando secondo la procedura di cui all'articolo 251 del trattato <sup>(3)</sup>, visto il progetto comune approvato dal comitato di conciliazione il 3 febbraio 2009,

considerando quanto segue:

- (1) Con l'adozione della direttiva 2002/59/CE del Parlamento europeo e del Consiglio <sup>(4)</sup>, l'Unione europea si è dotata di mezzi supplementari per prevenire le situazioni di pericolo per la salvaguardia della vita umana in mare e per la protezione dell'ambiente marino.
- (2) Poiché la presente direttiva riguarda la modifica della direttiva 2002/59/CE, la maggior parte degli obblighi che essa prevede non saranno applicabili agli Stati membri privi di coste marittime e di porti marittimi. Conseguentemente, i soli obblighi applicabili all'Austria, alla Repubblica ceca, all'Ungheria, al Lussemburgo e alla Slovacchia sono quelli riguardanti le navi che battono la bandiera di tali Stati membri, lasciando impregiudicato l'obbligo di cooperazione degli Stati membri per garantire la continuità tra i servizi di gestione del traffico marittimo e quelli degli altri modi di trasporto, in particolare i servizi d'informazione fluviale.

(3) Secondo la presente direttiva gli Stati membri che sono Stati costieri dovrebbero poter scambiare le informazioni raccolte nell'ambito delle funzioni di monitoraggio del traffico marittimo che essi svolgono nelle loro zone di competenza. Il sistema comunitario per lo scambio di dati marittimi «SafeSeaNet», sviluppato dalla Commissione di concerto con gli Stati membri, comprende, da un lato, una rete per lo scambio di dati e, dall'altro, una standardizzazione delle principali informazioni disponibili sulle navi e sui loro carichi (preavvisi e resoconti). Esso permette così di localizzare alla fonte e di comunicare a tutte le autorità informazioni precise e aggiornate sulle navi nelle acque europee, sui loro spostamenti e sui loro carichi pericolosi o inquinanti, nonché sugli incidenti marittimi.

(4) In tale contesto, per garantire l'utilizzazione operativa dei dati così raccolti, è essenziale che le infrastrutture necessarie per la raccolta e lo scambio dei dati oggetto della presente direttiva, realizzate dalle amministrazioni nazionali, siano integrate nel SafeSeaNet.

(5) Tra le informazioni notificate e scambiate ai sensi della direttiva 2002/59/CE rivestono particolare importanza quelle relative alle precise caratteristiche delle merci pericolose o inquinanti trasportate via mare. In tale ambito, considerati i recenti incidenti marittimi, è necessario permettere alle autorità costiere di accedere più facilmente alle informazioni sulle caratteristiche degli idrocarburi trasportati via mare, elemento essenziale per la scelta delle tecniche di controllo più appropriate, e assicurare loro in caso di emergenza un collegamento diretto con gli operatori che conoscono meglio i prodotti trasportati.

(6) Le apparecchiature che permettono l'identificazione automatica delle navi (AIS — sistema di identificazione automatica) contemplate dalla Convenzione internazionale sulla salvaguardia della vita umana in mare, del 1° novembre 1974, permettono non solo di migliorare le possibilità di monitoraggio delle navi, ma soprattutto di accrescere la sicurezza di queste ultime in caso di navigazione ravvicinata. A questo titolo gli AIS sono stati inseriti nel dispositivo della direttiva 2002/59/CE. Considerati i numerosi casi di collisione in cui sono stati coinvolti pescherecci, i quali evidentemente non erano stati identificati dalle navi mercantili o non hanno localizzato le navi mercantili nei loro paraggi, è fortemente auspicabile l'estensione di tale misura ai pescherecci di lunghezza superiore a 15 metri. Nel quadro del Fondo europeo per la pesca può essere prevista un'assistenza finanziaria per l'installazione a bordo dei pescherecci di attrezzature

<sup>(1)</sup> GU C 318 del 23.12.2006, pag. 195.

<sup>(2)</sup> GU C 229 del 22.9.2006, pag. 38.

<sup>(3)</sup> Parere del Parlamento europeo del 25 aprile 2007 (GU C 74 E del 20.3.2008, pag. 533), posizione comune del Consiglio del 6 giugno 2008 (GU C 184 E del 22.7.2008, pag. 1), posizione del Parlamento europeo del 24 settembre 2008 (non ancora pubblicata nella Gazzetta ufficiale), decisione del Consiglio del 26 febbraio 2009 e risoluzione legislativa del Parlamento europeo dell'11 marzo 2009 (non ancora pubblicata nella Gazzetta ufficiale).

<sup>(4)</sup> GU L 208 del 5.8.2002, pag. 10.

di sicurezza quali i sistemi AIS. L'Organizzazione marittima internazionale (IMO) ha riconosciuto che la pubblicazione a fini commerciali, su Internet o altrove, di dati AIS trasmessi dalle navi potrebbe essere pregiudizievole per la sicurezza delle navi e delle infrastrutture portuali e ha sollecitato i governi contraenti, in conformità delle rispettive disposizioni di diritto nazionale, a dissuadere coloro che comunicano a terzi dati AIS per la pubblicazione su Internet o altrove dal continuare a farlo. Inoltre dovrebbe essere garantita la riservatezza delle informazioni inviate agli Stati membri ai sensi della presente direttiva e gli Stati membri dovrebbero utilizzare tali informazioni in conformità della presente direttiva.

- (7) L'obbligo di installazione di sistemi AIS dovrebbe essere interpretato come obbligo a mantenere sempre in funzione tali sistemi, tranne nei casi in cui regole o norme internazionali prevedano la protezione delle informazioni sulla navigazione.
- (8) A uno Stato membro che ne faccia richiesta dovrebbe essere consentito richiedere informazioni ad un altro Stato membro in merito a una nave, nonché a eventuali merci pericolose o inquinanti da questa trasportate. Tali informazioni dovrebbero essere disponibili mediante SafeSeaNet e dovrebbero essere richieste solo per motivi di sicurezza marittima o di protezione dell'ambiente marino. È pertanto essenziale che la Commissione indaghi sui possibili problemi di sicurezza delle reti e delle informazioni.
- (9) La direttiva 2002/59/CE dispone che gli Stati membri adottino misure particolari nei confronti di navi che presentano un rischio potenziale, a causa del loro comportamento o del loro stato. È pertanto opportuno aggiungere alla lista di queste navi quelle che non presentano assicurazioni o garanzie finanziarie soddisfacenti o quelle di cui i piloti o le autorità portuali hanno segnalato anomalie apparenti che potrebbero compromettere la sicurezza della navigazione o creare un rischio per l'ambiente.
- (10) In conformità della direttiva 2002/59/CE, appare necessario, in relazione ai rischi derivanti da condizioni meteorologiche eccezionalmente avverse, prendere in considerazione i pericoli che può presentare per la navigazione la formazione di ghiaccio. È quindi opportuno che l'autorità competente designata da uno Stato membro, qualora ritenga, sulla base delle previsioni relative allo stato dei ghiacci fornite da un servizio di informazione meteorologica qualificato, che le condizioni di navigazione comportino un grave rischio per la sicurezza della vita umana o un grave rischio di inquinamento, ne informi i capitani delle navi presenti nella sua zona di competenza o che intendono entrare o uscire dai porti situati nella zona interessata. In tale contesto detta autorità dovrebbe poter adottare tutte le misure idonee alla salvaguardia delle vite umane in mare e alla protezione dell'ambiente. Gli Stati membri dovrebbero inoltre avere la facoltà di verificare che la necessaria documentazione di bordo dimostri il rispetto da parte dell'imbarcazione dei requisiti di resistenza e potenza in funzione della situazione del ghiaccio nella zona interessata.
- (11) La direttiva 2002/59/CE dispone che gli Stati membri debbano stabilire dei piani per accogliere, se la situazione lo richiede, le navi in pericolo nei loro porti o in altro luogo di rifugio nelle migliori condizioni possibili, allo scopo di limitare le conseguenze degli incidenti in mare. Tuttavia, tenendo conto delle Linee guida sui luoghi di rifugio delle navi che necessitano di assistenza allegata alla risoluzione A.949(23) dell'Organizzazione marittima internazionale del 13 dicembre 2003 [«risoluzione A.949(23) dell'IMO»], che sono state adottate successivamente alla direttiva 2002/59/CE e si riferiscono alle navi che necessitano di assistenza e non alle navi in pericolo, tale direttiva dovrebbe essere modificata di conseguenza. La presente direttiva non pregiudica le norme applicabili in caso di operazioni di soccorso, quali le norme di cui alla Convenzione internazionale sui servizi di ricerca e salvataggio in mare, qualora siano in pericolo delle vite umane.
- (12) Per provvedere alle navi che necessitano assistenza di cui alla risoluzione A.949(23) dell'IMO, dovrebbero essere designate una o più autorità competenti al fine di ridurre i rischi per la sicurezza marittima, la vita umana e l'ambiente.
- (13) In base alla risoluzione A.949(23) dell'IMO e in seguito ai lavori condotti in collaborazione dalla Commissione, dall'Agenzia europea per la sicurezza marittima («l'Agenzia») e dagli Stati membri, occorre stabilire le disposizioni essenziali che i piani per l'accoglienza delle navi che necessitano di assistenza dovrebbero contenere per garantire un'applicazione armonizzata e efficace di tale misura e chiarire la portata degli obblighi che incombono sugli Stati membri.
- (14) La risoluzione A.949(23) dell'IMO deve costituire la base di qualsiasi piano stabilito dagli Stati membri al fine di rispondere efficacemente ai rischi creati dalle navi che necessitano di assistenza. Tuttavia, nel valutare i pericoli associati a tali rischi, gli Stati membri, sulla base delle loro circostanze specifiche, possono prendere in considerazione altri fattori quali l'uso dell'acqua di mare per la produzione di acqua potabile nonché per la produzione di energia elettrica.

- (15) I marittimi sono riconosciuti come una categoria speciale di lavoratori e, considerata la natura globale dell'industria marittima e le diverse giurisdizioni con cui potrebbero venire in contatto, necessitano di una protezione speciale, soprattutto in relazione con le autorità pubbliche. Nell'interesse di una maggiore sicurezza marittima, i marittimi dovrebbero poter contare su un giusto trattamento in caso di incidente marittimo. I loro diritti umani e la loro dignità dovrebbero essere salvaguardati in qualsiasi momento e tutte le inchieste sulla sicurezza dovrebbero essere condotte in modo giusto e rapido. A tal fine gli Stati membri dovrebbero, in conformità con il loro diritto nazionale, prendere ulteriormente in considerazione le pertinenti disposizioni di cui alle Linee guida dell'IMO sul giusto trattamento dei marittimi in caso di incidente marittimo.
- (16) Qualora una nave necessiti di assistenza, potrebbe essere necessario decidere se accogliere o meno tale nave in un luogo di rifugio. Ciò è particolarmente rilevante nel caso di una situazione che potrebbe portare al naufragio, oppure ad un pericolo per l'ambiente o la navigazione. In tali casi, è necessario potersi rivolgere a un'istituzione indipendente in ciascuno Stato membro, in funzione della struttura interna dello Stato membro in questione, che possieda la necessaria perizia e che sia in grado di adottare decisioni in modo indipendente, per quanto riguarda l'accoglienza di navi in un luogo di rifugio. È inoltre importante che la decisione sia adottata a seguito di una valutazione preliminare della situazione, sulla base delle informazioni contenute nel pertinente piano per l'accoglienza di navi in un luogo di rifugio. È auspicabile che le autorità competenti abbiano carattere permanente.
- (17) I piani per l'accoglienza delle navi che necessitano di assistenza dovrebbero descrivere con precisione il processo decisionale relativo alla situazione di allarme e al trattamento della situazione di cui trattasi. Dovrebbero essere specificate chiaramente le autorità competenti e le loro attribuzioni, così come i mezzi di comunicazione tra le parti interessate. Le procedure applicabili dovrebbero garantire la rapida adozione di una decisione appropriata, basata sulla perizia marittima specifica in materia e su adeguate informazioni a disposizione dell'autorità competente.
- (18) I porti che accolgono una nave dovrebbero poter contare su un sollecito risarcimento delle spese sostenute e degli eventuali danni connessi all'operazione. A tal fine è importante che siano applicate le pertinenti convenzioni internazionali. Gli Stati membri dovrebbero fare ogni sforzo per creare un quadro giuridico in base al quale, in circostanze eccezionali e in conformità con il diritto comunitario, possano risarcire un porto o un altro organismo per le spese e le perdite economiche subite a seguito dell'accoglienza di una nave. Inoltre, la Commissione dovrebbe esaminare le misure di compensazione esistenti negli Stati membri per le eventuali perdite economiche subite da un porto o da un organismo e dovrebbe, sulla base di tale esame, proporre e valutare diverse opzioni a livello di politica generale.
- (19) È opportuno che al momento dell'elaborazione dei piani gli Stati membri raccolgano informazioni sui potenziali luoghi di rifugio sul litorale in modo da consentire all'autorità competente, in caso di incidenti in mare, di identificare chiaramente e rapidamente le zone più appropriate per accogliere le navi che necessitano di assistenza. Queste informazioni pertinenti dovrebbero includere una descrizione di certe caratteristiche dei siti considerati e delle attrezzature e degli impianti disponibili per facilitare l'accoglienza delle navi che necessitano di assistenza o per contrastare le conseguenze di un incidente o dell'inquinamento.
- (20) È importante che l'elenco delle autorità competenti responsabili della decisione di accogliere una nave in un luogo di rifugio e delle autorità incaricate di ricevere e di gestire le situazioni di allarme costituisca oggetto di un'idonea pubblicazione. Può inoltre essere utile che le informazioni pertinenti siano accessibili anche alle parti che partecipano a un'operazione di assistenza in mare, incluse le imprese di assistenza e di rimorchio, e alle autorità degli Stati membri vicini che potrebbero risentire degli effetti di una situazione di pericolo in mare.
- (21) L'assenza di assicurazioni finanziarie non esime uno Stato membro dall'obbligo di condurre una valutazione preliminare e di decidere se accogliere una nave in un luogo di rifugio. Le autorità competenti possono verificare se la nave è assicurata o dispone di un'altra forma efficace di garanzia finanziaria che consenta l'adeguato risarcimento delle spese e dei danni connessi alla sua accoglienza in un luogo di rifugio. La richiesta di suddette informazioni non può tuttavia ritardare in alcun modo le operazioni di soccorso.
- (22) Le misure di monitoraggio e di organizzazione del traffico marittimo sono specificamente intese a consentire agli Stati membri una reale conoscenza delle navi che navigano nelle acque sotto la loro giurisdizione e quindi, se del caso, a meglio prevenire i potenziali rischi. In tale contesto lo scambio delle informazioni raccolte contribuisce a migliorarne la qualità e ne agevola il trattamento.
- (23) In conformità della direttiva 2002/59/CE, gli Stati membri e la Commissione hanno realizzato importanti progressi in materia di armonizzazione degli scambi di dati per via elettronica, in particolare per quanto concerne il trasporto delle merci pericolose o inquinanti. SafeSeaNet, in via di sviluppo dal 2002, dovrebbe essere ora considerato la rete di riferimento a livello comunitario. SafeSeaNet dovrebbe avere per obiettivo la riduzione degli oneri amministrativi e finanziari per l'industria e gli Stati membri. Dovrebbe anche mirare ad agevolare un'attuazione uniforme, se del caso, delle norme internazionali in materia di relazioni e notifiche.

- (24) I progressi realizzati nelle nuove tecnologie e in particolare nelle loro applicazioni spaziali, ad esempio i dispositivi per il monitoraggio delle navi mediante segnali, i sistemi di elaborazione di immagini o il sistema globale di navigazione via satellite (GNSS) permettono attualmente di estendere il monitoraggio del traffico marittimo verso l'alto mare e di coprire meglio le acque europee anche mediante l'identificazione e il tracciamento a lungo raggio delle navi (sistemi LRIT). Per garantire la piena integrazione di questi strumenti nel sistema di monitoraggio del traffico navale e d'informazione istituito dalla direttiva 2002/59/CE, è necessario che questi lavori costituiscano oggetto di piena cooperazione comunitaria.
- (25) Al fine di consentire un risparmio sui costi ed evitare l'inutile installazione di apparecchiature a bordo delle navi operanti in zone marittime comprese all'interno dell'area di copertura delle stazioni fisse AIS, gli Stati membri e la Commissione dovrebbero cooperare per determinare i requisiti necessari per l'installazione del sistema di trasmissione delle informazioni LRIT e dovrebbero proporre all'IMO tutte le misure del caso.
- (26) La pubblicazione di dati AIS e dati LRIT trasmessi dalle navi non dovrebbe comportare un rischio per la sicurezza o la protezione dell'ambiente.
- (27) Per garantire l'utilizzazione ottimale e armonizzata a livello comunitario delle informazioni raccolte ai sensi della direttiva 2002/59/CE sulla sicurezza marittima, la Commissione dovrebbe poter garantire, se necessario, il trattamento, l'utilizzazione e la diffusione di tali informazioni presso le autorità designate dagli Stati membri.
- (28) In tale contesto lo sviluppo del sistema «Equasis» ha dimostrato quanto sia importante promuovere una cultura della sicurezza marittima, in particolare presso gli operatori del trasporto marittimo. La Commissione dovrebbe poter contribuire alla diffusione, in particolare attraverso questo sistema, di tutte le informazioni attinenti alla sicurezza marittima.
- (29) Il regolamento (CE) n. 2099/2002 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 5 novembre 2002, che istituisce un comitato per la sicurezza marittima e la prevenzione dell'inquinamento provocato dalle navi (comitato COSS) <sup>(1)</sup> centralizza i compiti dei comitati istituiti nell'ambito della legislazione comunitaria in materia di sicurezza marittima, prevenzione dell'inquinamento provocato dalle navi e protezione delle condizioni di vita e di lavoro a bordo. È opportuno pertanto sostituire il comitato esistente con il COSS.
- (30) Occorre altresì tenere conto delle modifiche degli strumenti internazionali considerati.
- (31) Le misure necessarie per l'esecuzione della presente direttiva dovrebbero essere adottate secondo la decisione 1999/468/CE del Consiglio, del 28 giugno 1999, recante modalità per l'esercizio delle competenze di esecuzione conferite alla Commissione <sup>(2)</sup>.
- (32) In particolare, la Commissione dovrebbe avere il potere di modificare la direttiva 2002/59/CE al fine di applicare le successive modifiche alle convenzioni internazionali, ai protocolli, ai codici e alle risoluzioni ad essa correlati. Tali misure di portata generale e intese a modificare elementi non essenziali di tale direttiva, anche completandola con nuovi elementi non essenziali, devono essere adottate secondo la procedura di regolamentazione con controllo di cui all'articolo 5 *bis* della decisione 1999/468/CE.
- (33) In conformità del regolamento (CE) n. 1406/2002 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 27 giugno 2002, che istituisce un'Agenzia europea per la sicurezza marittima <sup>(3)</sup>, l'Agenzia fornisce l'assistenza necessaria alla Commissione e agli Stati membri nell'attuazione della direttiva 2002/59/CE.
- (34) Conformemente al punto 34 dell'accordo interistituzionale «Legiferare meglio» <sup>(4)</sup>, gli Stati membri sono incoraggiati a redigere e rendere pubblici, nell'interesse proprio e della Comunità, prospetti indicanti, per quanto possibile, la concordanza tra la presente direttiva e i provvedimenti di recepimento.
- (35) Occorre pertanto modificare di conseguenza la direttiva 2002/59/CE,

HANNO ADOTTATO LA PRESENTE DIRETTIVA:

#### Articolo 1

#### Modifiche

La direttiva 2002/59/CE è modificata come segue:

1) all'articolo 2, il paragrafo 2 è modificato come segue:

a) la frase introduttiva è sostituita dalla seguente:

«La presente direttiva non si applica, salvo disposizione contraria»;

<sup>(2)</sup> GU L 184 del 17.7.1999, pag. 23.

<sup>(3)</sup> GU L 208 del 5.8.2002, pag. 1.

<sup>(4)</sup> GU C 321 del 31.12.2003, pag. 1.

<sup>(1)</sup> GU L 324 del 29.11.2002, pag. 1.

b) la lettera c) è sostituita dalla seguente:

«c) ai bunker fino a 1 000 tonnellate di stazza lorda e alle scorte e alle attrezzature di bordo di tutte le navi.»;

2) l'articolo 3 è modificato come segue:

a) la lettera a) è modificata come segue:

i) l'alinea è sostituito dal seguente:

«“strumenti internazionali pertinenti”: i seguenti strumenti, nella loro versione aggiornata;»;

ii) sono aggiunti i seguenti trattini:

«— “risoluzione A.917(22) dell'IMO”: la risoluzione 917(22) dell'Organizzazione marittima internazionale recante “Linee guida per l'utilizzo a bordo del sistema AIS” quale modificata dalla risoluzione A.956(23) dell'IMO,

— “risoluzione A.949(23) dell'IMO”: la risoluzione 949(23) dell'Organizzazione marittima internazionale recante “Linee guida sui luoghi di rifugio per le navi che necessitano di assistenza”,

— “risoluzione A.950(23) dell'IMO”: la risoluzione 950(23) dell'Organizzazione marittima internazionale intitolata “Servizi di assistenza marittima (MAS)”,

— “Linee guida dell'IMO sul giusto trattamento dei marittimi in caso di incidente marittimo”: le linee guida allegate alla risoluzione LEG. 3(91) del comitato giuridico dell'IMO del 27 aprile 2006 come approvate dal Consiglio di amministrazione dell'OIL nella sua 296<sup>a</sup> sessione del 12-16 giugno 2006.»;

b) la lettera k) è sostituita dalla seguente:

«k) “autorità competenti”: le autorità e gli organismi incaricati dagli Stati membri di svolgere le funzioni contemplate dalla presente direttiva;»

c) sono aggiunte le lettere seguenti:

«s) “SafeSeaNet”: sistema comunitario per lo scambio di dati marittimi sviluppato dalla Commissione in cooperazione con gli Stati membri per garantire l'attuazione della normativa comunitaria;

t) “servizio di linea”: una serie di traversate organizzate in modo da assicurare un collegamento fra gli stessi due o più porti, secondo un orario pubblicato o tanto

regolari o frequenti da costituire una serie sistematica evidente;

u) “peschereccio”: qualsiasi nave attrezzata per lo sfruttamento commerciale delle risorse acquatiche vive;

v) “nave che necessita di assistenza”: fatte salve le disposizioni della Convenzione SAR sul salvataggio delle persone, una nave che si trova in una situazione che potrebbe comportarne il naufragio o un pericolo per l'ambiente o la navigazione;

w) “LRIT”: sistema di identificazione e tracciamento a grande distanza delle navi conformemente alla regola V/19-1 della Convenzione SOLAS.»;

3) sono inseriti gli articoli seguenti:

«Articolo 6 bis

#### **Utilizzo di sistemi di identificazione automatica (AIS) da parte dei pescherecci**

Ogni peschereccio di lunghezza fuori tutto superiore a 15 metri che batta la bandiera di uno Stato membro e sia registrato nella Comunità oppure operi nelle acque interne o nel mare territoriale di uno Stato membro oppure sbarchi le sue catture nel porto di uno Stato membro è dotato, secondo il calendario riportato nell'allegato II, parte I, punto 3, di un sistema di identificazione automatica (AIS) (classe A) conforme alle norme di funzionamento definite dall'IMO.

I pescherecci muniti del sistema AIS lo mantengono sempre in funzione. In circostanze eccezionali, il sistema AIS può essere disattivato qualora il comandante lo ritenga necessario nell'interesse della sicurezza del suo peschereccio.

Articolo 6 ter

#### **Utilizzo di sistemi di identificazione e tracciamento a lungo raggio delle navi (LRIT)**

1. Le navi a cui si applica la regola V/19-1 della Convenzione SOLAS, gli standard operativi e i requisiti funzionali adottati dall'IMO devono rendere il sistema LRIT conforme a dette regole quando fanno scalo nel porto di uno Stato membro.

Gli Stati membri e la Commissione cooperano per determinare i requisiti necessari per l'installazione del sistema di trasmissione delle informazioni LRIT a bordo delle navi operanti nelle acque comprese all'interno dell'area di copertura delle stazioni fisse dell'AIS degli Stati membri e propongono all'IMO tutte le appropriate misure.

2. La Commissione coopera con gli Stati membri al fine di istituire un centro europeo di dati LRIT incaricato di elaborare le informazioni derivanti dall'identificazione e il tracciamento a lungo raggio.»;

4) l'articolo 12 è sostituito dal seguente:

«Articolo 12

**Obblighi di informazione concernenti il trasporto di merci pericolose**

1. Le merci pericolose o inquinanti possono essere consegnate per il trasporto o accettate a bordo di una nave, indipendentemente dalle dimensioni di questa, in un porto di uno Stato membro soltanto se al comandante o all'esercente è pervenuta una dichiarazione prima che le merci siano accettate a bordo, contenente le seguenti informazioni:

- a) le informazioni di cui all'allegato I, punto 2;
- b) per le sostanze di cui all'allegato I della Convenzione MARPOL, la scheda dei dati di sicurezza che specifica le caratteristiche fisico-chimiche dei prodotti, compresa, ove applicabile, la viscosità espressa in cSt a 50 °C e la densità a 15 °C, nonché gli altri dati che figurano sulla scheda dei dati di sicurezza conformemente alla risoluzione dell'IMO MSC. 150(77);
- c) i numeri di chiamata di emergenza dello spedizioniere o di ogni altra persona o organismo in possesso di informazioni sulle caratteristiche fisico-chimiche dei prodotti e sulle misure da adottare in caso di emergenza.

2. Le navi provenienti da un porto all'esterno della Comunità e che facciano scalo nel porto di uno Stato membro, che trasportino a bordo merci pericolose o inquinanti, sono in possesso di una dichiarazione dello spedizioniere contenente le informazioni di cui al paragrafo 1, lettere a), b) e c).

3. È compito e responsabilità dello spedizioniere fornire al capitano o all'esercente tale dichiarazione e fare in modo che il carico consegnato per il trasporto corrisponda effettivamente a quello dichiarato conformemente al paragrafo 1.»;

5) all'articolo 14, secondo comma, la lettera c) è sostituita dalla seguente:

«c) su richiesta, mediante SafeSeaNet e se necessario ai fini della sicurezza marittima o della protezione dell'am-

biente marino, gli Stati membri sono in grado di trasmettere senza indugio informazioni sulla nave o sulle merci pericolose o inquinanti trasportate a bordo, alle competenti autorità nazionali e locali di un altro Stato membro.»;

6) l'articolo 15 è sostituito dal seguente:

«Articolo 15

**Esenzioni**

1. Gli Stati membri possono esonerare dall'osservanza degli obblighi di cui agli articoli 4 e 13 i servizi di linea effettuati tra porti situati sul loro territorio qualora siano state soddisfatte le seguenti condizioni:

- a) la società esercente i servizi di linea di cui sopra redige e tiene aggiornata una lista delle navi interessate e la trasmette all'autorità competente interessata;
- b) per ogni viaggio effettuato, le informazioni previste all'allegato I, parte 1 o 3, a seconda dei casi, sono tenute a disposizione dell'autorità competente a domanda di questa. La società instaura un sistema interno atto a garantire, 24 ore su 24 su richiesta e senza ritardo, la trasmissione elettronica di tali informazioni all'autorità competente in conformità dell'articolo 4, paragrafo 1, o, se del caso, dell'articolo 13, paragrafo 4;
- c) ogni deviazione dall'orario previsto di arrivo al porto di destinazione o alla stazione di pilotaggio, pari o superiore a tre ore, è notificata al porto di arrivo o all'autorità competente in conformità dell'articolo 4 o, se del caso, dell'articolo 13;
- d) le esenzioni sono concesse unicamente a determinate navi per quanto riguarda un servizio specifico.

Il servizio è considerato un servizio di linea soltanto se è previsto che sia effettuato per un minimo di un mese.

Le esenzioni dai requisiti di cui agli articoli 4 e 13 sono limitate ai viaggi di durata prevista fino a dodici ore.

2. Quando un servizio di linea internazionale è effettuato tra due o più Stati, di cui almeno uno sia uno Stato membro, ciascuno degli Stati membri interessati può chiedere agli altri Stati membri di concedere un'esenzione a tale servizio. Tutti gli Stati membri interessati, compresi gli Stati rivieraschi interessati, cooperano per concedere un'esenzione al servizio in questione secondo le modalità di cui al paragrafo 1.

3. Gli Stati membri verificano periodicamente che le condizioni di cui ai paragrafi 1 e 2 siano soddisfatte. Qualora almeno una di queste condizioni non sia più soddisfatta, gli Stati membri revocano immediatamente il beneficio dell'esenzione alla società interessata.

4. Gli Stati membri comunicano alla Commissione l'elenco delle società e delle navi a cui è concessa un'esenzione in applicazione del presente articolo, unitamente a tutti gli aggiornamenti di tale elenco.»

7) all'articolo 16, paragrafo 1, sono aggiunte le lettere seguenti:

«d) le navi che non hanno notificato o non hanno i certificati di assicurazione o di garanzia finanziaria ai sensi della normativa comunitaria e delle norme internazionali;

e) le navi che secondo le segnalazioni dei piloti o delle autorità portuali presentano anomalie apparenti che possono compromettere la sicurezza della navigazione o creare un rischio per l'ambiente.»

8) è inserito l'articolo seguente:

«Articolo 18 bis

#### **Misure in caso di rischi dovuti alla presenza di ghiaccio**

1. Le autorità competenti, qualora ritengano che, a causa dello stato dei ghiacci, sussista un grave rischio per l'incolumità della vita umana in mare o per la protezione delle loro zone marittime o costiere o di zone marittime o costiere di altri Stati:

a) forniscono ai capitani delle navi che si trovano nelle loro zone di competenza, o che desiderano entrare o uscire da uno dei loro porti, le informazioni appropriate sullo stato dei ghiacci, sulle rotte raccomandate e sui servizi rompighiaccio nella loro zona di competenza;

b) possono chiedere, fatti salvi il dovere di assistenza alle navi che la necessitano e gli altri obblighi derivanti dalle norme internazionali pertinenti, che le navi che si trovano nelle zone interessate e che desiderano entrare o uscire da un porto o da un terminale o uscire da una zona di ancoraggio documentino la conformità ai requi-

siti di resistenza e di potenza commensurate alla situazione dei ghiacci nella zona interessata.

2. Le misure adottate in applicazione del paragrafo 1 si basano, per i dati relativi allo stato dei ghiacci, sulle previsioni relative alla situazione dei ghiacci e alle condizioni meteorologiche fornite da un servizio di informazione meteorologico qualificato, riconosciuto dallo Stato membro.»

9) l'articolo 19 è modificato come segue:

a) al paragrafo 2 è aggiunto il comma seguente:

«A tal fine essi trasmettono alle autorità nazionali competenti, su richiesta, le informazioni di cui all'articolo 12.»

b) è aggiunto il seguente paragrafo:

«4. In conformità della loro legislazione nazionale, gli Stati membri prendono in considerazione le pertinenti disposizioni di cui alle Linee guida dell'IMO in materia di giusto trattamento dei marittimi in caso di incidente marittimo, avvenuto nelle acque poste sotto la loro giurisdizione.»

10) l'articolo 20 è sostituito dal seguente:

«Articolo 20

#### **Autorità competente per l'accoglienza delle navi che necessitano di assistenza**

1. Gli Stati membri designano una o più autorità competenti che possiedono le necessarie competenze specialistiche e il potere, al momento dell'operazione, di adottare autonomamente decisioni indipendenti in ordine all'accoglienza delle navi che necessitano di assistenza.

2. L'autorità o le autorità di cui al paragrafo 1 adottano, se del caso e in particolare in caso di minaccia alla sicurezza marittima e alla protezione dell'ambiente, le misure elencate nella lista non esaustiva dell'allegato IV.

3. L'autorità o le autorità di cui al paragrafo 1 si incontrano regolarmente per scambiare competenze tecniche e migliorare le misure adottate ai sensi del presente articolo. Gli incontri possono aver luogo in ogni momento, sulla base di circostanze specifiche.»

11) sono inseriti gli articoli seguenti:

«Articolo 20 bis

**Piani per l'accoglienza delle navi che necessitano di assistenza**

1. Gli Stati membri stabiliscono piani per l'accoglienza delle navi ai fini di rispondere ai rischi creati dalle navi che necessitano di assistenza che si trovano nelle acque poste sotto la loro giurisdizione, compresi, se del caso, rischi alla vita umana e all'ambiente. L'autorità o le autorità di cui all'articolo 20, paragrafo 1, partecipano all'ideazione e all'attuazione di tali piani.

2. I piani di cui al paragrafo 1 sono elaborati dopo aver consultato le parti interessate, conformemente alle risoluzioni dell'IMO A.949(23) e A.950(23), e includono almeno i seguenti elementi:

- a) l'identità dell'autorità o delle autorità incaricate della ricezione e della gestione delle comunicazioni di allarme;
- b) l'identità dell'autorità responsabile della valutazione della situazione e della decisione sull'accoglienza nel luogo di rifugio prescelto della nave che necessita di assistenza o sul diniego;
- c) informazioni sul litorale degli Stati membri e su tutti gli elementi che facilitano una valutazione preventiva e una rapida decisione in merito al luogo di rifugio per la nave, inclusa una descrizione dei fattori ambientali, economici e sociali e delle condizioni naturali;
- d) le procedure di valutazione relative all'accoglienza o al diniego di una nave che necessita di assistenza in un luogo di rifugio;
- e) i mezzi e gli impianti adeguati per l'assistenza, il salvataggio e la lotta all'inquinamento;
- f) procedure per il coordinamento internazionale e l'assunzione di decisioni;
- g) le procedure relative alle garanzie finanziarie e alla responsabilità applicabili alle navi accolte in un luogo di rifugio.

3. Gli Stati membri pubblicano il nome e il recapito dell'autorità o delle autorità di cui all'articolo 20, paragrafo 1, e delle autorità designate per la ricezione e la gestione delle comunicazioni di allarme.

Gli Stati membri comunicano inoltre su richiesta agli Stati membri vicini le informazioni pertinenti relative ai piani.

Nell'applicazione delle procedure previste per i piani di accoglienza delle navi che necessitano di assistenza gli Stati membri provvedono affinché le informazioni pertinenti siano messe a disposizione dei soggetti coinvolti nelle operazioni.

Se richiesto dagli Stati membri, i destinatari delle informazioni di cui al secondo e al terzo comma hanno l'obbligo della riservatezza.

4. Gli Stati membri informano la Commissione entro il 30 novembre 2010 delle misure adottate in virtù del presente articolo.

Articolo 20 ter

**Decisione relativa all'accoglienza delle navi**

L'autorità o le autorità di cui all'articolo 20, paragrafo 1, decidono in merito all'accoglienza di una nave in un luogo di rifugio sulla base di una valutazione preventiva della situazione effettuata secondo i piani di cui all'articolo 20 bis. L'autorità o le autorità garantiscono che le navi siano accolte in un luogo di rifugio se ritengono una tale accoglienza la migliore soluzione ai fini della protezione della vita umana e dell'ambiente.

Articolo 20 quater

**Sicurezza finanziaria e compensazioni**

1. La mancanza di un certificato di assicurazione ai sensi dell'articolo 6 della direttiva 2009/20/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 aprile 2009, sull'assicurazione degli armatori per i crediti marittimi (\*), non esonera uno Stato membro dalla valutazione preliminare e dalla decisione di cui all'articolo 20 ter, e non costituisce di per sé motivo sufficiente perché uno Stato membro rifiuti di accogliere una nave in un luogo di rifugio.

2. Fatto salvo il paragrafo 1, uno Stato membro che accolga una nave in pericolo in un luogo di rifugio può richiedere all' esercente, all' agente o al comandante della nave la presentazione di un certificato di assicurazione ai sensi dell'articolo 6 della direttiva 2009/20/CE sull'assicurazione dei proprietari di navi per i sinistri marittimi. La richiesta di tale certificato non può determinare un ritardo nell'accoglienza di una nave.

Articolo 20 quinquies

### Esame da parte della Commissione

La Commissione esamina le misure di compensazione esistenti negli Stati membri per le perdite economiche subite da un porto o da un organismo come conseguenza di una decisione adottata a norma dell'articolo 20, paragrafo 1. Sulla base di tale esame, propone e valuta diverse opzioni a livello di politica generale. Entro il 31 dicembre 2011 la Commissione riferisce al Parlamento europeo e al Consiglio i risultati di tale esame.

e/o aggiornarlo allo scopo di migliorare l'identificazione e il monitoraggio delle navi, tenendo conto degli sviluppi nel settore delle tecnologie dell'informazione e delle comunicazioni. A tal fine, gli Stati membri e la Commissione cooperano per istituire, all'occorrenza, sistemi obbligatori di notifica, servizi obbligatori di assistenza al traffico marittimo e adeguati sistemi di navigazione, allo scopo di presentarli all'IMO per approvazione. Essi cooperano anche, in seno agli organismi regionali o internazionali interessati, all'elaborazione di sistemi di identificazione e di controllo a lungo raggio;»

(\*) GU L 131 del 28.5.2009, pag. 128.»;

b) è aggiunta la lettera seguente:

12) è inserito l'articolo seguente:

«Articolo 22 bis

### Sistema europeo per lo scambio di dati marittimi (SafeSeaNet)

1. Gli Stati membri istituiscono sistemi a livello nazionale o locale per la gestione delle informazioni marittime contemplate dalla presente direttiva.

2. I sistemi istituiti in applicazione del paragrafo 1 permettono l'utilizzazione operativa delle informazioni raccolte e soddisfano in particolare le condizioni di cui all'articolo 14.

3. Per garantire lo scambio effettivo dei dati di cui alla presente direttiva gli Stati membri provvedono affinché i sistemi a livello nazionale o locale istituiti per raccogliere, trattare e conservare le informazioni contemplate dalla presente direttiva possano essere interconnessi con SafeSeaNet. La Commissione garantisce l'operatività 24 ore su 24 di SafeSeaNet. La descrizione e i principi del SafeSeaNet sono riportati nell'allegato III.

4. Fatto salvo il paragrafo 3, allorché operano ai sensi di accordi intracomunitari o nel quadro di progetti transfrontalieri, interregionali o transnazionali all'interno della Comunità, gli Stati membri provvedono affinché i sistemi o le reti di informazione rispettino le prescrizioni della presente direttiva e siano compatibili e connessi con SafeSeaNet.»;

«e) assicurare l'interconnessione e l'interoperabilità dei sistemi nazionali utilizzati per gestire le informazioni di cui all'allegato I, sviluppare e aggiornare SafeSeaNet;»

14) è inserito l'articolo seguente:

«Articolo 23 bis

### Trattamento e gestione delle informazioni in materia di sicurezza marittima

1. La Commissione assicura, se necessario, il trattamento, l'utilizzazione e la diffusione alle autorità designate dagli Stati membri delle informazioni raccolte ai sensi della presente direttiva.

2. Se necessario la Commissione contribuisce allo sviluppo e al funzionamento del sistema di raccolta e di diffusione dei dati relativi alla sicurezza marittima, in particolare mediante il sistema "Equasis" o ogni altro sistema pubblico equivalente.»;

15) l'articolo 24 è sostituito dal seguente:

«Articolo 24

### Riservatezza delle informazioni

1. Gli Stati membri, in ottemperanza alla legislazione comunitaria o nazionale, adottano le misure necessarie per garantire la riservatezza delle informazioni inviate loro ai sensi della presente direttiva e utilizzano dette informazioni solo in conformità con la presente direttiva.

2. La Commissione indaga in merito a eventuali problemi relativi alla sicurezza delle reti e delle informazioni e propone le modifiche dell'allegato III che ritiene appropriate al fine di migliorare la sicurezza della rete.»;

13) l'articolo 23 è modificato come segue:

a) la lettera c) è sostituita dalla seguente:

«c) estendere la copertura del sistema comunitario di monitoraggio del traffico navale e d'informazione

16) gli articoli 27 e 28 sono sostituiti dai seguenti:

«Articolo 27

#### Modifiche

1. I rinvii agli strumenti della Comunità e dell'IMO nella presente direttiva, le definizioni contenute nell'articolo 3 e gli allegati possono essere modificati per essere allineati alle disposizioni della normativa comunitaria o del diritto internazionale adottati o modificati o che sono entrati in vigore, purché tali modifiche non estendano l'ambito di applicazione della presente direttiva.

Tali misure, intese a modificare elementi non essenziali della presente direttiva, sono adottate secondo la procedura di regolamentazione con controllo di cui all'articolo 28, paragrafo 2.

2. Gli allegati I, III e IV possono essere modificati alla luce dell'esperienza acquisita con la presente direttiva, purché tali modifiche non ne estendano l'ambito di applicazione.

Tali misure, intese a modificare elementi non essenziali della presente direttiva, sono adottate secondo la procedura di regolamentazione con controllo di cui all'articolo 28, paragrafo 2.

Articolo 28

#### Procedura di comitato

1. La Commissione è assistita dal comitato per la sicurezza marittima e la prevenzione dell'inquinamento provocato dalle navi (COSS) istituito dal regolamento (CE) n. 2099/2002 del Parlamento europeo e del Consiglio (\*).

2. Nei casi in cui è fatto riferimento al presente paragrafo, si applicano l'articolo 5 bis, paragrafi da 1 a 4, e l'articolo 7 della decisione 1999/468/CE, tenendo conto delle disposizioni dell'articolo 8 della stessa.

(\*) GU L 324 del 29.11.2002, pag. 1.»;

17) alla parte 4 dell'allegato I, il trattino X è sostituito dal seguente:

«— X. Informazioni varie:

— caratteristiche e quantitativo stimato del combustibile bunker, per le navi di oltre 1 000 tonnellate di stazza lorda,

— status di navigazione,»;

18) nell'allegato II, parte I, è aggiunto il punto seguente:

#### «3. Pescherecci

I pescherecci di lunghezza fuori tutto superiore a 15 metri sono soggetti all'obbligo di installare a bordo le apparecchiature di cui all'articolo 6 bis secondo il seguente calendario:

— pescherecci di lunghezza fuori tutto superiore o pari a 24 metri e inferiore a 45 metri: entro il 31 maggio 2012,

— pescherecci di lunghezza fuori tutto superiore o pari a 18 metri e inferiore a 24 metri: entro il 31 maggio 2013,

— pescherecci di lunghezza fuori tutto superiore o pari a 15 metri e inferiore a 18 metri: entro il 31 maggio 2014.

I pescherecci di nuova costruzione di lunghezza fuori tutto superiore a 15 metri sono soggetti all'obbligo di installare a bordo le apparecchiature di cui all'articolo 6 bis a decorrere dal 30 novembre 2010.»;

19) l'allegato III è sostituito dal testo che figura nell'allegato della presente direttiva.

Articolo 2

#### Recepimento

1. Gli Stati membri mettono in vigore le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative necessarie per conformarsi alla presente direttiva entro il 30 novembre 2010. Essi comunicano immediatamente alla Commissione il testo di tali disposizioni.

Quando gli Stati membri adottano tali disposizioni, queste contengono un riferimento alla presente direttiva o sono corredate di un siffatto riferimento all'atto della pubblicazione ufficiale. Le modalità di tale riferimento sono decise dagli Stati membri.

2. Gli Stati membri comunicano alla Commissione il testo delle principali disposizioni di diritto interno adottate nella materia disciplinata dalla presente direttiva.

Articolo 3

#### Entrata in vigore

La presente direttiva entra in vigore il terzo giorno successivo alla pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.

*Articolo 4***Destinatari**

Gli Stati membri sono destinatari della presente direttiva.

Fatto a Strasburgo, addì 23 aprile 2009.

*Per il Parlamento europeo*

*Il presidente*

H.-G. PÖTTERING

*Per il Consiglio*

*Il presidente*

P. NEČAS

## ALLEGATO

## «ALLEGATO III

**MESSAGGI ELETTRONICI E SAFESEANET****1. Concetto generale e architettura**

Il sistema comunitario per lo scambio di dati marittimi, SafeSeaNet, consente di ricevere, conservare, recuperare e scambiare informazioni relative alla sicurezza portuale e marittima, alla protezione dell'ambiente marino e all'efficienza del traffico e del trasporto marittimi.

SafeSeaNet è un sistema specializzato istituito per agevolare lo scambio di informazioni in formato elettronico tra Stati membri e fornire alla Commissione le informazioni rilevanti ai sensi della normativa comunitaria. Si compone di una rete di sistemi nazionali SafeSeaNet ubicati in ciascuno Stato membro e di una banca dati centrale SafeSeaNet che funge da punto nodale.

La rete SafeSeaNet collega tutti i sistemi nazionali SafeSeaNet e include la banca dati centrale SafeSeaNet.

**2. Gestione, funzionamento, sviluppo e manutenzione di SafeSeaNet****2.1. Responsabilità****2.1.1. Sistemi nazionali SafeSeaNet**

Gli Stati membri istituiscono e provvedono alla manutenzione di un sistema nazionale SafeSeaNet che consenta lo scambio di dati marittimi tra gli utenti autorizzati sotto la responsabilità di un'autorità nazionale competente (NCA).

L'NCA è responsabile della gestione del sistema nazionale, che comprende il coordinamento nazionale degli utenti e dei fornitori di dati e garantisce che siano creati i codici ONU/LOCODE e che siano istituite e mantenute la necessaria infrastruttura informatica nazionale e le procedure descritte nel documento di controllo dell'interfaccia e delle funzionalità di cui al punto 2.3.

Il sistema nazionale SafeSeaNet consente l'interconnessione degli utenti autorizzati sotto la responsabilità di un'NCA e può essere reso accessibile ai soggetti operanti nel settore del trasporto marittimo identificati (armatori, agenti, capitani, spedizionieri/caricatori e altri), qualora autorizzati in tal senso dall'NCA, in particolare allo scopo di facilitare la presentazione elettronica di relazioni ai sensi della normativa comunitaria.

**2.1.2. Sistema centrale SafeSeaNet**

La Commissione è responsabile della gestione e dello sviluppo a livello di politiche del sistema centrale SafeSeaNet e del controllo del sistema SafeSeaNet, in cooperazione con gli Stati membri, mentre, secondo il regolamento (CE) n. 1406/2002 del Parlamento europeo e del Consiglio <sup>(1)</sup>, l'Agenzia, in cooperazione con gli Stati membri e la Commissione, è responsabile dell'attuazione tecnica.

Il sistema centrale SafeSeaNet, che funge da punto nodale, collega tutti i sistemi SafeSeaNet nazionali e crea la necessaria infrastruttura informatica e le necessarie procedure come descritte nel documento di controllo dell'interfaccia e delle funzionalità di cui al punto 2.3.

**2.2. Principi di gestione**

La Commissione istituisce un gruppo di esperti ad alto livello che adotta il proprio regolamento interno, composto di rappresentanti degli Stati membri e della Commissione, al fine di:

- formulare raccomandazioni al fine di migliorare l'efficacia e la sicurezza del sistema SafeSeaNet,
- fornire orientamenti adeguati per lo sviluppo di SafeSeaNet,
- assistere la Commissione nella revisione delle prestazioni di SafeSeaNet,
- approvare il documento di controllo dell'interfaccia e delle funzionalità di cui al punto 2.3 e le sue eventuali modifiche.

<sup>(1)</sup> GU L 208 del 5.8.2002, pag. 1.

### 2.3. Documento di controllo dell'interfaccia e delle funzionalità e documentazione tecnica di SafeSeaNet

La Commissione sviluppa e mantiene, in stretta cooperazione con gli Stati membri, un documento di controllo dell'interfaccia e delle funzionalità (IFCD).

L'IFCD descrive in dettaglio i requisiti di funzionamento e le procedure applicabili agli elementi nazionali e centrali di SafeSeaNet ai fini della conformità con i requisiti comunitari pertinenti.

L'IFCD include norme su:

- diritti di accesso, orientamenti per la gestione della qualità dei dati,
- specifiche concernenti la sicurezza della trasmissione e dello scambio di dati,
- archiviazione delle informazioni a livello nazionale e centrale.

L'IFCD indica i mezzi per la conservazione e disponibilità delle informazioni sulle merci pericolose o inquinanti riguardanti servizi di linea cui è stata accordata un'esenzione a norma dell'articolo 15.

La documentazione tecnica relativa a SafeSeaNet, quali le norme concernenti il formato per lo scambio dei dati, i manuali di utilizzo e le specifiche per la sicurezza della rete, è elaborata e mantenuta dall'Agenzia in cooperazione con gli Stati membri.

### 3. Scambio di dati attraverso SafeSeaNet

Il sistema utilizza norme del settore ed è in grado di interagire con sistemi pubblici e privati impiegati per creare, fornire e ricevere informazioni all'interno di SafeSeaNet.

La Commissione e gli Stati membri cooperano al fine di valutare la fattibilità e lo sviluppo delle funzionalità che, per quanto possibile, garantiranno che i fornitori di dati, compresi capitani, armatori, agenti, operatori, spedizionieri/caricatori e le competenti autorità, debbano fornire le informazioni solo una volta. Gli Stati membri assicurano che le informazioni fornite siano disponibili per l'uso in tutti i pertinenti sistemi di segnalazione, notifica e VTMS (sistema di informazione e gestione del traffico marittimo).

I messaggi elettronici scambiati a norma della presente direttiva e della pertinente legislazione comunitaria sono distribuiti attraverso SafeSeaNet. A tal fine gli Stati membri sviluppano e mantengono le interfacce necessarie per la trasmissione automatica dei dati per via elettronica in SafeSeaNet.

Laddove le norme adottate a livello internazionale permettano l'instradamento di dati LRIT relativi ad imbarcazioni di paesi terzi, SafeSeaNet è utilizzato per distribuire tra gli Stati membri con un adeguato livello di sicurezza, le informazioni LRIT ricevute conformemente all'articolo 6 *ter* della presente direttiva.

### 4. Sicurezza e diritti di accesso

Il sistema centrale SafeSeaNet e i sistemi nazionali SafeSeaNet sono conformi ai requisiti previsti dalla presente direttiva per quanto riguarda la riservatezza delle informazioni nonché ai principi e alle specifiche in materia di sicurezza descritti nell'IFCD, in particolare per quanto riguarda i diritti di accesso.

Gli Stati membri identificano tutti gli utenti ai quali sono attribuiti un ruolo e una serie di diritti di accesso conformemente all'IFCD.»

---