

Tämä asiakirja on ainoastaan dokumentointitarkoituksiin. Toimielimet eivät vastaa sen sisällöstä.

► **B** EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON DIREKTIIVI 2002/59/EY,
annettu 27 päivänä kesäkuuta 2002,
alusliikennettä koskevan yhteisön seuranta- ja tietojärjestelmän perustamisesta sekä neuvoston
asetuksen 93/75/ETY kumoamisesta
(EYVL L 208, 5.8.2002, s. 10)

sellaisena kuin se on muutettuna seuraavilla:

		virallinen lehti		
		N:o	sivu	päivämäärä
► <u>M1</u>	Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2009/17/EY, annettu 23 päivänä huhtikuuta 2009	L 131	101	28.5.2009
► <u>M2</u>	Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2009/18/EY, annettu 23 päivänä huhtikuuta 2009	L 131	114	28.5.2009
► <u>M3</u>	Komission direktiivi 2011/15/EU, annettu 23 päivänä helmikuuta 2011	L 49	33	24.2.2011
► <u>M4</u>	Komission direktiivi 2014/100/EU, annettu 28 päivänä lokakuuta 2014	L 308	82	29.10.2014



**EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON DIREKTIIVI
2002/59/EY,**

annettu 27 päivänä kesäkuuta 2002,

**alusliikennettä koskevan yhteisön seuranta- ja tietojärjestelmän
perustamisesta sekä neuvoston asetuksen 93/75/ETY kumoamisesta**

EUROOPAN PARLAMENTTI JA EUROOPAN UNIONIN NEUVOSTO, jotka

ottavat huomioon Euroopan yhteisön perustamissopimuksen ja erityisesti sen 80 artiklan 2 kohdan,

ottavat huomioon komission ehdotuksen ⁽¹⁾,

ottavat huomioon talous- ja sosiaalikomitean lausunnon ⁽²⁾,

ottavat huomioon alueiden komitean lausunnon ⁽³⁾,

noudattavat perustamissopimuksen 251 artiklassa tarkoitettua menettelyä ⁽⁴⁾,

sekä katsovat seuraavaa:

- (1) Komission 24 päivänä helmikuuta 1993 antamassa tiedonannossa yhteisestä meriturvallisuuspolitiikasta mainitaan eräänä yhteisön tason tavoitteena sellaisen pakollisen tietojärjestelmän perustaminen, jonka avulla jäsenvaltiot saisivat nopeasti käyttöönsä kaikki tärkeät tiedot vaarallisia tai ympäristöä pilaavia aineita kuljettavien alusten liikkeistä sekä niiden lastien tarkasta sisällöstä.
- (2) Vaarallisia tai ympäristöä pilaavia aineita kuljettavia aluksia koskevista vähimmäisvaatimuksista niiden ollessa matkalla yhteisön merisatamiin tai poistuessa niistä 13 päivänä syyskuuta 1993 annetulla direktiivillä 93/75/ETY ⁽⁵⁾ perustettiin järjestelmä, jonka avulla toimivaltaiset viranomaiset saavat tietoja vaarallisia tai ympäristöä pilaavia aineita kuljettavista aluksista, jotka ovat matkalla yhteisön satamiin tai jotka lähtevät niistä, sekä merellä sattuneista vaaratilanteista. Direktiivissä säädetään, että komissio esittää uusia ehdotuksia aiempaa kattavamman sellaisen ilmoitusjärjestelmän käyttöönotosta yhteisössä, joka voi koskea myös jäsenvaltioiden rannikkovesien kautta kulkevia aluksia.
- (3) Yhteisestä meriturvallisuuspolitiikasta 8 päivänä kesäkuuta 1993 annetussa neuvoston päätöslauselmassa ⁽⁶⁾ todetaan, että yhteisön toimien tärkeimpiin tavoitteisiin kuuluu kattavamman tietojärjestelmän luominen.

⁽¹⁾ EYVL C 120 E, 24.4.2001 s. 67 ja EYVL 362 E, 18.12.2001, s. 255.

⁽²⁾ EYVL C 221, 7.8.2001, s. 54.

⁽³⁾ EYVL C 357, 14.12.2001, s. 1.

⁽⁴⁾ Euroopan parlamentin lausunto, annettu 14. kesäkuuta 2001 (EYVL C 53 E, 28.2.2002, s. 304), neuvoston yhteinen kanta, vahvistettu 19. joulukuuta 2001 (EYVL C 58 E, 5.3.2002, s. 14) ja Euroopan parlamentin päätös, tehty 10. huhtikuuta 2002 (ei vielä julkaistu virallisessa lehdessä). Neuvoston päätös, tehty 25. kesäkuuta 2002.

⁽⁵⁾ EYVL L 247, 5.10.1993, s. 19, direktiivi sellaisena kuin se on viimeksi muutettuna komission direktiivillä 98/74/EY (EYVL L 276, 13.10.1998, s. 7).

⁽⁶⁾ EYVL C 271, 7.10.1993, s. 1.

▼B

- (4) Alusliikennettä koskevan yhteisön seuranta- ja tietojärjestelmän perustamisen olisi edistettävä onnettomuuksien ja meren pilaantumisen ehkäisyä sekä näistä meri- ja rannikkoympäristölle, taloudelle ja paikallisväestön terveydelle aiheutuvien vaikutusten saattamista mahdollisimman vähiin. Meriliikenteen ja erityisesti alusten satamissa käynnin hallinnan tehokkuus riippuu myös siitä, että alukset tekevät saapumisilmoitukset riittävän ajoissa ennakoon.
- (5) Euroopan rannikoilla on otettu käyttöön lukuisia alusten pakollisia ilmoitusjärjestelmiä Kansainvälisen merenkulkujärjestön (IMO) hyväksymien asiaa koskevien sääntöjen mukaisesti. Olisi varmistettava, että alukset noudattavat näiden järjestelmien mukaisia ilmoitusvaatimuksia.
- (6) Lisäksi on luotu alusliikennepalveluja ja alusten reittijakojärjestelmiä, joilla on merkittävä asema onnettomuuksien ja meren pilaantumisen ehkäisyssä tietyillä ruuhkaisilla tai meriliikenteen kannalta vaarallisilla merialueilla. On välttämätöntä, että alukset käyttävät alusliikennepalveluja ja noudattavat IMO:n hyväksymiin alusten reittijakojärjestelmiin sovellettavia sääntöjä.
- (7) Aluksilla olevien laitteiden teknisessä kehityksessä on tapahtunut merkittävää edistystä, mikä mahdollistaa alusten automaattisen tunnistuksen (AIS-järjestelmät) alusten seurannan tehostamiseksi, sekä matkatietojen tallentamisen (VDR-järjestelmät eli ”mustat laatikot”) onnettomuuksien jälkeisten tutkimusten helpottamiseksi. Kun otetaan huomioon näiden laitteiden merkitys merionnettomuuksien ehkäisyä koskevan politiikan laadinnassa, niistä olisi tehtävä pakollisia aluksilla, jotka harjoittavat kansallista tai kansainvälistä liikennettä ja käyvät yhteisön satamissa. VDR-järjestelmän avulla saatuja tietoja voidaan käyttää onnettomuuden syiden tutkimiseen ja ehkäisevästi onnettomuustilanteista saatujen kokemusten hyödyntämiseen. Jäsenvaltioiden olisi edistettävä näiden tietojen käyttöä kumpaankin tarkoitukseen.
- (8) Jäsenvaltioiden olisi varmistettava, että toimivaltaisten viranomaisten rannikkoasemilla on tarkoituksenmukaisten teknisten laitteiden lisäksi käytettävissään riittävä ja asianmukaisesti koulutettu henkilöstö.
- (9) Tarkat tiedot aluksilla kuljetettavista vaarallisista tai ympäristöä pilaavista aineista ja muut asiaankuuluvat turvallisuustiedot, kuten tiedot merellä sattuvista vaaratilanteista, ovat olennaisen tärkeitä valmisteltaessa meren pilaantumisen tai pilaantumisvaaran johdosta toteutettavia toimia, ja myös näiden toimien tehokkuuden kannalta. Jäsenvaltioiden satamiin saapuvien tai niistä lähtevien alusten on ilmoitettava nämä tiedot kyseisten jäsenvaltioiden toimivaltaisille viranomaisille tai satamaviranomaisille.
- (10) Lasteja koskevien — joskus runsaiden — tietojen siirron ja käytön helpottamiseksi ja nopeuttamiseksi on suotavaa, että nämä tiedot lähetetään asianomaiselle toimivaltaiselle viranomaiselle tai satamaviranomaiselle sähköisessä muodossa aina kun se on mahdollista. Samasta syystä myös jäsenvaltioiden toimivaltaisten viranomaisten välisen tietojenvaihdon olisi tapahduttava sähköisessä muodossa.

▼B

- (11) Kahden tai useamman valtion, joista vähintään yksi on jäsenvaltio, välinen säännöllinen liikenne on voitava vapauttaa jokaista matkaa koskevasta ilmoitusvelvollisuudesta, jos kyseiset yritykset ovat luoneet jäsenvaltioita tyydyttävät sisäiset menettelyt, joilla taataan direktiivissä säädettyjen tietojen toimittaminen viipymättä toimivaltaiselle viranomaiselle.
- (12) Eräät alukset saattavat käyttäytymisensä tai kuntosensa takia aiheuttaa vaaraa merenkulun turvallisuudelle tai ympäristölle. Jäsenvaltioiden olisi kiinnitettävä erityistä huomiota tällaisten alusten seurantaan ja toteutettava asianmukaiset toimenpiteet estääkseen niiden aiheuttaman vaaran paheneminen sekä toimitettava hallussaan olevat tällaisia aluksia koskevat tiedot muille jäsenvaltioille, joita asia koskee. Tällaisia asianmukaisia toimenpiteitä voidaan toteuttaa satamavaltioiden suorittaman valvonnan yhteydessä.
- (13) Jäsenvaltioiden on varauduttava merenkulun, ihmishengen sekä meri- ja rannikkoympäristön turvallisuuteen kohdistuviin uhuihin, jotka aiheutuvat vaaratilanteista, onnettomuuksista tai tietyistä muista merellä syntyvistä tilanteista ja meressä ajelehtivista ympäristöä pilaavista lautoista tai esineistä. Jäsenvaltioiden etsintä- ja pelastusalueella tai talousvyöhykkeellä taikka vastaavalla alueella purjehtivien alusten päälliköiden olisi tämän vuoksi ilmoitettava rannikkovaltioiden viranomaisille tällaisista tapahtumista ja annettava kaikki asiaankuuluvat tiedot. Jäsenvaltioiden olisi erityistilanteensa perusteella voitava joustaa edellä mainittujen, ilmoitusvelvollisuuteen liittyvien maantieteellisten alueiden valinnassa.
- (14) Kun merellä sattuu vaaratilanne tai onnettomuus, kaikkien liikenteeseen osallistuvien tahojen täysimittainen yhteistyö edistää merkittävästi toimivaltaisten viranomaisten toteuttamien toimien tehokkuutta.
- (15) Jos jäsenvaltion nimeämä toimivaltainen viranomainen pätevän sääpalvelun merenkulkijoille antaman sääennusteen perusteella katsoo, että poikkeuksellisen huonot sää- tai meriolosuhteet vaarantavat vakavasti ihmishengen turvallisuuden tai aiheuttavat ympäristön pilaantumisvaaran, sen olisi ilmoitettava asiasta kyseiseen satamaan saapuvan tai satamasta lähtevän aluksen päällikölle, ja ne voivat toteuttaa muut asiaankuuluvat toimenpiteet. Toimenpiteisiin voi kuulua kielto saapua satamaan tai lähteä satamasta, kunnes tilanne on palautunut normaaliksi, sanotun kuitenkaan rajoittamatta velvoitetta auttaa merihädässä olevia aluksia. Turvallisuusriskiin tai ympäristön pilaantumisvaaraan liittyvissä tapauksissa ja kyseisen sataman erityisolosuhteet huomioon ottaen toimivaltainen viranomainen voi suositella, että alukset eivät lähde satamasta. Jos aluksen päällikkö kuitenkin päättää lähteä satamasta, hän tekee sen omalla vastuullaan, ja hänen olisi perusteltava päätöksensä.

▼B

- (16) Turvapaikkojen puutteella saattaa olla vakavia vaikutuksia, jos merellä sattuu onnettomuus. Jäsenvaltioiden olisi tämän vuoksi laadittava suunnitelmat, jotka mahdollistavat sen, että merihätään joutuneet alukset voidaan tarvittaessa ottaa vastaan satamissa tai jollain muulla suojaisalla alueella parhaissa mahdollisissa olosuhteissa. Suunnitelmiin olisi tarvittaessa ja mahdollisuuksien mukaan sisällytettävä huolehtiminen asianmukaisesta avustus- ja pelastuskalustosta sekä välineistöstä uhkaavan pilaantumisen varalta. Sataman, joka ottaa vastaan merihädässä olevan aluksen olisi voitava luottaa siihen, että tästä aiheutuvat mahdolliset kulut ja vahingot korvataan nopeasti. Tästä syystä komission olisi tarkastettava, voidaanko luoda asianmukainen korvausjärjestelmä niitä yhteisön satamia varten, jotka ottavat vastaan merihädässä olevan aluksen ja voidaanko vaatia, että yhteisön satamaan saapuvan aluksen on oltava asianmukaisesti vakuutettu.
- (17) On tarpeen luoda jäsenvaltioiden ja komission välinen yhteistyökehys meriliikennettä koskevan seuranta- ja tietojärjestelmän toteuttamisen edistämiseksi kehittämällä riittävät viestintäyhteydet jäsenvaltioiden viranomaisten ja satamien välille. Lisäksi on täydennettävä alusten tunnistus- ja seurantajärjestelmän kattavuutta sellaisilla yhteisön merialueilla, joilla se on vielä riittämätön. Yhteisön merialueilla olisi myös luotava tiedonhallintakeskuksia, joiden avulla helpotetaan liikenteen seurantaan ja tämän direktiivin täytäntöönpanoon liittyvien hyödyllisten tietojen vaihtoa tai jakamista. Jäsenvaltioiden ja komission olisi myös pyrittävä yhteistyöhön kolmansien maiden kanssa näiden tavoitteiden saavuttamiseksi.
- (18) Tämän direktiivin tehokkuus riippuu suurelta osin siitä, että jäsenvaltiot valvovat tiukasti sen täytäntöönpanoa. Tämän vuoksi jäsenvaltioiden on suoritettava säännöllisin väliajoin asianmukaisia tarkastuksia ja muita tarvittavia toimia varmistaakseen, että direktiivin vaatimusten täyttämiseksi luodut viestintäyhteydet toimivat tyydyttävällä tavalla. Olisi myös otettava käyttöön seuraamusjärjestelmä sen varmistamiseksi, että kaikki asianomaiset tahot noudattavat tässä direktiivissä säädettyjä ilmoitusvelvollisuuksia tai tiettyjen laitteiden asentamista koskevia velvollisuuksia.
- (19) Tämän direktiivin täytäntöönpanemiseksi tarvittavista toimenpiteistä olisi päätettävä menettelystä komissiolle siirrettyä täytäntöönpanovaltaa käytettäessä 28 päivänä kesäkuuta 1999 tehdyn neuvoston päätöksen 1999/468/EY ⁽¹⁾ mukaisesti.
- (20) Tämän direktiivin tietyt säännöksiä voidaan muuttaa edellä mainitulla menettelyllä yhteisön ja kansainvälisten asiakirjojen kehityksen sekä tämän direktiivin täytäntöönpanosta saatujen kokemusten huomioon ottamiseksi edellyttäen, että tällaisilla muutoksilla ei laajenneta direktiivin soveltamisalaa. Tämän direktiivin täytäntöönpanosta saatujen kokemusten arvioimiseksi komission olisi pyydettävä jäsenvaltioita laatimaan asianmukaiset kertomukset tästä täytäntöönpanosta.

⁽¹⁾ EYVL L 184, 17.7.1999, s. 23.

▼B

- (21) Direktiivin 93/75/ETY säännöksiä vahvistetaan, laajennetaan ja muutetaan merkittävästi tällä direktiivillä. Tästä syystä direktiivi 93/75/ETY olisi kumottava.
- (22) Koska ehdotetun toiminnan tavoitteita, jotka ovat meriliikenteen turvallisuuden ja tehokkuuden parantaminen, ei voida riittävästi saavuttaa jäsenvaltioiden toimin ja ne voidaan sen vuoksi toiminnan laajuuden ja vaikutusten johdosta saavuttaa paremmin yhteisön tasolla, yhteisö voi toteuttaa toimenpiteitä perustamissopimuksen 5 artiklassa vahvistetun toissijaisuusperiaatteen mukaisesti. Mainitussa artiklassa vahvistetun suhteellisuusperiaatteen mukaisesti tässä direktiivissä ei ylitetä sitä, mikä on näiden tavoitteiden saavuttamiseksi tarpeen,

OVAT ANTANEET TÄMÄN DIREKTIIVIN:

1 artikla

Tarkoitus

Tämän direktiivin tarkoituksena on perustaa alusliikennettä koskeva yhteisön seuranta- ja tietojärjestelmä, jolla pyritään parantamaan merenkulun turvallisuutta ja tehokkuutta, parantamaan viranomaisten toimintakykyä merellä tapahtuvissa toteutuneissa tai mahdollisissa vaaratilanteissa sekä onnettomuuksissa, mukaan lukien etsintä- ja pelastusoperaatiot, ja edistämään alusten aiheuttaman meren pilaantumisen ehkäisemistä ja havaitsemista.

Jäsenvaltioiden on suoritettava seurantaa ja toteutettava kaikki tarvittavat ja asiaankuuluvat toimenpiteet sen varmistamiseksi, että alusten päälliköt, liikenteenharjoittajat tai laiva-asiamiehet sekä tällaisissa aluksissa kuljetettujen vaarallisten tai ympäristöä pilaavien aineiden laivaajat tai omistajat noudattavat tämän direktiivin vaatimuksia.

2 artikla

Soveltamisala

1. Tätä direktiiviä sovelletaan aluksiin, joiden bruttovetoisuus on vähintään 300.
2. ►**M1** Ellei toisin säädetä, tätä direktiiviä ei sovelleta: ◀
 - a) sota-aluksiin, sotalaivaston apualuksiin tai muihin aluksiin, jotka ovat jonkin jäsenvaltion omistuksessa tai käytössä ja joita käytetään ei-kaupallisiin julkisiin palveluihin;
 - b) kalastusaluksiin, perinteisiin aluksiin tai huvialuksiin, joiden pituus on alle 45 metriä;

▼M1

- c) bunkkereihin aluksilla, joiden bruttovetoisuus on alle 1 000 tonnia, sekä kaikkien alusten varastoihin ja aluksella käytettäväksi tarkoitettuihin varusteisiin.

▼ B

3 artikla

Määritelmät

Tässä direktiivissä tarkoitetaan:

a) ► **M1** 'kansainvälisillä oikeudellisilla asiakirjoilla' seuraavia asiakirjoja sellaisina kuin ne kulloinkin ovat voimassa: ◀

- 'MARPOL-yleissopimus' eli alusten aiheuttaman meren pilaantumisen ehkäisemisestä vuonna 1973 tehty kansainvälinen yleissopimus ja siihen liittyvä vuoden 1978 pöytäkirja,
- 'SOLAS-yleissopimus' eli kansainvälinen yleissopimus ihmishengen turvallisuudesta merellä sekä siihen liittyvät pöytäkirjat ja muutokset,
- vuoden 1969 kansainvälinen aluksenmittausyleissopimus,
- vuoden 1969 kansainvälinen yleissopimus väliintulosta öljynsaastuntonnettomuuksissa aavalla merellä sekä vuoden 1973 pöytäkirja väliintulosta aavalla merellä muista aineista kuin öljystä johtuvissa pilaantumistapauksissa,
- 'SAR-yleissopimus' eli vuoden 1979 kansainvälinen yleissopimus etsintä- ja pelastuspalvelusta merellä,
- 'ISM-säännöstö' eli kansainvälinen turvallisuusjohtamissäännöstö,
- 'IMDG-säännöstö' eli vaarallisten aineiden kansainvälinen merikuljetussäännöstö,
- 'IBC-säännöstö' eli vaarallisia kemikaaleja irtolastina kuljettavien alusten rakentamista ja varustamista koskeva IMO:n kansainvälinen säännöstö,
- 'IGC-säännöstö' eli nesteytettyjä kaasuja irtolastina kuljettavien alusten rakentamista ja varustamista koskeva IMO:n kansainvälinen säännöstö,
- 'BC-säännöstö' eli kiinteiden irtolastien turvallisia kuljetuskäytäntöjä koskeva IMO:n säännöstö,
- 'INF-säännöstö' eli säteilytetyn ydinpolttoaineen, plutoniumin ja korkea-aktiivisten jätteiden turvallista kuljettamista aluksilla olevissa säiliöissä koskeva IMO:n säännöstö,
- 'IMO:n päätöslauselma A.851 (20)' eli Kansainvälisen merenkulkujärjestön päätöslauselma 851 (20), joka käsittelee alusten ilmoitusjärjestelmiä ja -vaatimuksia koskevia yleisiä periaatteita ja sisältää ohjeet siitä, kuinka ilmoitetaan tilanteista, joissa on mukana vaarallisia aineita, vahingollisia aineita ja/tai merta pilaa-
via aineita;

▼ M1

- 'IMO:n päätöslauselma A.917(22)' eli Kansainvälisen merenkulkujärjestön päätöslauselma 917(22), jonka otsikkona on 'Ohjeet AIS:n käyttöön aluksessa', päätöslauselma sellaisena kuin se on muutettuna IMO:n päätöslauselmalla A.956(23);

▼M1

- 'IMO:n päätöslauselma A.949(23)' eli Kansainvälisen merenkulkujärjestön päätöslauselma 949(23), jossa annetaan ohjeet avun tarpeessa olevien alusten suojapaikoista;
- 'MO:n päätöslauselma A.950(23)' eli Kansainvälisen merenkulkujärjestön päätöslauselma 950(23), joka koskee merenkulun avustuspalvelua (MAS);
- 'IMO:n ohjeet merenkulkijoiden oikeudenmukaisesta kohtelusta merellä sattuneen onnettomuuden yhteydessä' eli ohjeet, jotka on liitetty IMO:n oikeudellisen komitean 27 päivänä huhtikuuta 2006 hyväksymään päätöslauselmaan LEG. 3(91) ja jotka ILO:n hallintoneuvosto on hyväksynyt 296. istunnossaan 12–16 päivänä kesäkuuta 2006;

▼B

- b) 'liikenteenharjoittajalla' aluksen omistajaa tai laivanisäntää;
- c) 'asiamiehellä' henkilöä, jolla on valtuudet tai lupa toimittaa tietoja aluksen liikenteenharjoittajan nimissä;
- d) 'laivaajalla' henkilöä, joka on tehnyt tai jonka nimissä tai lukuun on tehty rahdinkuljettajan kanssa sopimus tavarankuljettamisesta meritse;
- e) 'yhtiöllä' SOLAS-yleissopimuksen IX luvun 1 säännön 2 kappaleessa tarkoitettua yhtiötä;
- f) 'aluksella' kaikkia merialuksia;
- g) 'vaarallisilla aineilla':
 - IMDG-säännöstössä luokiteltuja aineita,
 - IBC-säännöstön 17 luvussa lueteltuja vaarallisia nesteitä,
 - IGC-säännöstön 19 luvussa lueteltuja nesteytettyjä kaasuja,
 - BC-säännöstön lisäyksessä B tarkoitettuja kiinteitä aineita.

Vaarallisilla aineilla tarkoitetaan myös aineita, joiden kuljetukselle on asetettu ennakkoehdot IBC-säännöstön 1.1.3 kohdan tai IGC-säännöstön 1.1.6 kohdan mukaisesti.
- h) 'ympäristöä pilaavilla aineilla':
 - öljyjä sellaisina kuin ne on määritelty MARPOL-yleissopimuksen liitteessä I,
 - haitallisia nestemäisiä aineita sellaisina kuin ne on määritelty MARPOL-yleissopimuksen liitteessä II,
 - vahingollisia aineita sellaisina kuin ne on määritelty MARPOL-yleissopimuksen liitteessä III;
- i) 'rahdinkuljetusyksiköllä' rahdin maantiekuljetuksiin tarkoitettua ajoneuvoa, rahdin rautatiekuljetuksiin tarkoitettua vaunua, lastikonttia, säiliöajoneuvoa, säiliövaunua tai siirrettävää säiliötä;

▼B

- j) 'osoitteella' nimeä ja yhteystietoja, joiden avulla voidaan tarvittaessa saada yhteys liikenteenharjoittajaan, asiamieheen, satamaviranomaisiin, toimivaltaiseen viranomaiseen tai muuhun valtuutettuun henkilöön tai elimeen, jolla on yksityiskohtaisia tietoja aluksen lastista;

▼M1

- k) 'toimivaltaisilla viranomaisilla' viranomaisia ja organisaatioita, jotka jäsenvaltiot ovat nimenneet suorittamaan tämän direktiivin mukaisia tehtäviä;

▼B

- l) 'satamaviranomaisella' toimivaltaista viranomaista tai elintä, jonka jäsenvaltiot ovat kussakin satamassa nimenneet vastaanottamaan ja välittämään tämän direktiivin nojalla ilmoitettuja tietoja;

- m) 'suojapaikalla' satamaa, sataman osaa tai muuta suojaavaa laituri- tai ankkuripaikkaa tai mitä tahansa muuta suojaisaa aluetta, jonka jäsenvaltio on osoittanut merihädässä olevien alusten vastaanottoa varten;

- n) 'rannikkoasemalla' jäsenvaltioiden tämän direktiivin nojalla nimeämää yksikköä, joka voi olla joko alusliikennepalvelu, maissa sijaitseva laitteisto, joka vastaa IMO:n hyväksymästä pakollisesta ilmoitusjärjestelmästä, tai elin, joka vastaa etsintä- ja pelastusoperaatioiden tai meren pilaantumisen ehkäisyä koskevien toimien yhteensovittamisesta;

- o) 'alusliikennepalvelulla' palvelua, jonka tarkoituksena on parantaa alusliikenteen turvallisuutta ja tehokkuutta sekä suojella ympäristöä ja jolla on valmiudet toimia vuorovaikutuksessa liikenteen kanssa ja reagoida alusliikennepalvelualueella kehittyviin liikennetilanteisiin;

- p) 'alusten reittijakojärjestelmällä' yhden tai useamman reitin tai reittijakotoimenpiteen muodostamaa järjestelmää, jolla pyritään vähentämään onnettomuusriskiä; siihen kuuluu liikennejakojärjestelmiä, kaksisuuntaisia reittejä, suositeltuja väyliä, vältettäviä alueita, rannikko-liikennealueita, kiertoteitä, varoalueita ja syväväyliä;

- q) 'perinteisillä aluksilla' kaikenlaisia historiallisia aluksia ja niiden jäljennöksiä, mukaan lukien perinteisten purjehdus- ja merimiestaitojen kannustamiseen ja edistämiseen tarkoitettut alukset, jotka yhdessä ovat eläviä kulttuurimonumentteja ja joilla purjehditaan perinteisten merimiestaitojen ja tekniikoiden mukaisesti;

- r) 'onnettomuudella' merionnettomuuksien ja vaaratilanteiden tutkintaa koskevassa IMO:n säännöstössä tarkoitettua onnettomuutta;

▼M1

- s) 'SafeSeaNet-järjestelmällä' yhteisön merenkulun tiedonvaihtojärjestelmää, jonka komissio on kehittänyt yhteistyössä jäsenvaltioiden kanssa yhteisön lainsäädännön täytäntöönpanon varmistamiseksi;

▼ M1

- t) 'säännöllisellä liikenteellä' sarjaa matkoja, jotka liikennöidään kahden tai useamman saman sataman välillä joko julkaistun aikataulun mukaisesti tai niin säännöllisesti tai usein, että matkoista muodostuu järjestelmällinen sarja;
- u) 'kalastusaluksella' alusta, joka on varustettu elollisten vesiluonnonvarojen kaupallista hyödyntämistä varten;
- v) 'avun tarpeessa olevalla aluksella' alusta, joka on sellaisessa tilanteessa, joka saattaa johtaa aluksen menettämiseen tai aiheuttaa vaaraa ympäristölle tai merenkululle, tämän kuitenkin rajoittamatta SAR-yleissopimuksen määräysten soveltamista;
- w) 'LRIT' llä alusten pitkän kantaman tunnistus- ja seurantatietojärjestelmää SOLAS-yleissopimuksen V/19-1 määräyksen mukaisesti.

▼ B

I JAKSO

ALUSTEN ILMOITTAMINEN JA SEURANTA

*4 artikla***Ennakkoilmoitus saapumisesta jäsenvaltioiden satamiin**

1. Jäsenvaltion satamaan matkalla olevan aluksen liikenteenharjoittajan, asiamiehen tai päällikön on ilmoitettava liitteessä I olevan 1 kohdan tiedot satamaviranomaiselle:

- a) vähintään 24 tuntia ennen satamaan tuloa; tai
- b) viimeistään silloin, kun alus lähtee edellisestä satamasta, jos matkan kesto on alle 24 tuntia; tai
- c) jos seuraavaa satamaa ei tiedetä tai se on muuttunut matkan aikana, heti kun tieto on saatavilla.

2. Vaarallisia tai ympäristöä pilaavia aineita kuljettavien alusten, joiden lähtösatama on yhteisön ulkopuolella ja määräsatama jäsenvaltion alueella, on noudatettava 13 artiklassa säädettyjä ilmoitusvelvollisuuksia.

*5 artikla***Alusten seuranta niiden saapuessa alueelle, jossa on käytössä pakollinen alusten ilmoitusjärjestelmä**

1. Asianosaisen jäsenvaltion on suoritettava seuranta ja toteutettava kaikki tarvittavat ja asiaankuuluvat toimenpiteet sen varmistamiseksi, että kaikki alukset, jotka saapuvat alueelle, jossa on käytössä IMO:n SOLAS-yleissopimuksen V luvun 11 säännön mukaisesti hyväksymä ja yhden tai useamman valtion, joista ainakin yksi on jäsenvaltio, IMO:n kehittämien asiaa koskevien suuntaviivojen ja perusteiden mukaisesti hallinnoima pakollinen alusten ilmoitusjärjestelmä, noudattavat kyseistä järjestelmää ja ilmoittavat vaaditut tiedot, sanotun kuitenkin rajoittamatta jäsenvaltioiden mahdollisuutta vaatia täydentäviä tietoja IMO:n päätöslauselman A.851(20) mukaisesti.

▼B

2. Kun jäsenvaltio toimittaa uuden pakollisen alusten ilmoitusjärjestelmän IMO:lle hyväksyttäväksi tai ehdotuksen nykyisen ilmoitusjärjestelmän muuttamiseksi, sen on liitettävä ehdotukseensa ainakin liitteessä I olevassa 4 kohdassa mainitut tiedot.

*6 artikla***Automaattisten tunnistusjärjestelmien käyttö**

1. Kaikissa jäsenvaltion satamissa käyvissä aluksissa on liitteessä II olevan I kohdan aikataulua noudattaen oltava automaattinen tunnistusjärjestelmä (AIS), joka täyttää IMO:n asettamat suoritusarvovaatimukset.

2. Automaattisella tunnistusjärjestelmällä varustettujen alusten on pidettävä järjestelmänsä aina toiminnassa, paitsi jos kansainvälisissä sopimuksissa, säännöissä tai määräyksissä säädetään navigointitietojen suojelusta.

▼M1*6 a artikla***Automaattisten tunnistusjärjestelmien (AIS) käyttö kalastusaluksissa**

Kaikkiin kokonaispituudeltaan yli 15 metrin pituisiin kalastusaluksiin, jotka purjehtivat jäsenvaltion lipun alla ja jotka on rekisteröity yhteisössä tai jotka toimivat jäsenvaltion sisäisillä tai ulkoisilla aluevesillä taikka jotka purkavat saaliinsa jäsenvaltion satamassa, on liitteessä II olevan I osan 3 kohdan aikataulua noudattaen asennettava A-luokan automaattinen tunnistusjärjestelmä (AIS), joka täyttää IMO:n asettamat suoritusarvovaatimukset.

Automaattisella tunnistusjärjestelmällä varustettujen kalastusalusten on pidettävä järjestelmänsä toiminnassa aina. Poikkeuksellisissa olosuhteissa AIS voidaan kytkeä pois päältä, mikäli aluksen päällikkö katsoo, että se on tarpeen aluksen turvallisuuden kannalta.

*6 b artikla***LRIT-järjestelmien käyttö (pitkän kantaman järjestelmä alusten tunnistamiseksi ja seuraamiseksi)**

1. Aluksilla, joihin sovelletaan SOLAS-yleissopimuksen V/19-1 määräystä ja IMO:n hyväksymiä suorituskykyvaatimuksia ja toiminnallisia vaatimuksia, on oltava mainitun määräyksen mukainen LRIT-järjestelmä, kun alus käy jäsenvaltion satamassa.

Jäsenvaltiot ja komissio toimivat yhteistyössä määrittääkseen vaatimukset, jotka koskevat jäsenvaltioiden kiinteiden AIS-tukiasemien peittoalueeseen kuuluvilla vesialueilla purjehtivien alusten varustamista LRIT-tietojen siirtoon tarvittavilla laitteilla, ja ne esittävät tarvittaessa IMO:lle asianmukaisia toimenpiteitä.

2. Komissio toimii yhteistyössä jäsenvaltioiden kanssa perustaakseen LRIT:n Euroopan tietokeskuksen, joka vastaa pitkän kantaman tunnistus- ja seurantatietojen käsittelystä.



7 artikla

Alusten reittijakojärjestelmän käyttö

1. Jäsenvaltioiden on suoritettava seurantaa ja toteutettava kaikki tarvittavat ja asiaankuuluvat toimenpiteet sen varmistamiseksi, että kaikki alukset, jotka saapuvat alueelle, jossa on käytössä IMO:n SOLAS-yleis-sopimuksen V luvun 10 säännön mukaisesti hyväksymä ja yhden tai useamman valtion, joista ainakin yksi on jäsenvaltio, hallinnoima pakollinen alusten reittijakojärjestelmä, käyttävät järjestelmää IMO:n kehittämien asiaa koskevien suuntaviivojen ja perusteiden mukaisesti.

2. Kun jäsenvaltiot ottavat omalla vastuullaan käyttöön alusten reittijakojärjestelmän, jota IMO ei ole hyväksynyt, niiden on otettava mahdollisuuksien mukaan huomioon IMO:n kehittämät suuntaviivat ja perusteet ja julkaistava kaikki alusten reittijakojärjestelmän turvalliseen ja tehokkaaseen käyttöön tarvittavat tiedot.

8 artikla

Alusliikennepalvelujen noudattamisen seuranta

Jäsenvaltioiden on suoritettava seurantaa ja toteutettava kaikki tarvittavat ja asiaankuuluvat toimenpiteet sen varmistamiseksi, että:

- a) alukset, jotka saapuvat alueelle, jolla sovelletaan yhden tai useamman valtion, joista ainakin yksi on jäsenvaltio, aluemerellään tarjoamaa ja IMO:n kehittämiin suuntaviivoihin perustuvaa alusliikennepalvelua, osallistuvat tähän palveluun ja noudattavat sen sääntöjä;
- b) jäsenvaltion lipun alla purjehtivat alukset tai jäsenvaltion satamaan matkalla olevat alukset, jotka saapuvat jäsenvaltion aluemerен ulkopuolella olevalle alueelle, jolla sovelletaan tällaista IMO:n kehittämiin suuntaviivoihin perustuvaa alusliikennepalvelua, noudattavat tämän palvelun sääntöjä;
- c) kolmannen valtion lipun alla purjehtivat alukset, jotka eivät ole matkalla jäsenvaltion satamaan ja jotka saapuvat jäsenvaltion aluemerен ulkopuolella olevalle alusliikennepalvelualueelle, noudattavat mahdollisuuksien mukaan kyseisen alusliikennepalvelun sääntöjä. Jäsenvaltioiden olisi ilmoitettava kyseiselle lippuvaltiolle, jos näitä sääntöjä tällaisella alusliikennepalvelualueella selvästi ja vakavalla tavalla rikotaan.

9 artikla

Alusten ilmoitusjärjestelmän, alusten reittijakojärjestelmän ja alusliikennepalvelun infrastruktuuri

1. Jäsenvaltioiden on toteutettava kaikki tarvittavat ja asiaankuuluvat toimenpiteet voidakseen hankkia asteittain liitteessä II olevan I kohdan aikataulun mukaisesti asianmukaiset laitteet ja maihin sijoitettavat laitteistot alusten automaattisten tunnistusjärjestelmien tietojen vastaanottoa ja käsittelyä varten ottaen huomioon ilmoitusten lähettämisen edellyttämän toiminta-alueen.

$\nabla \underline{\mathbf{B}}$

2. Kaikkien tämän direktiivin täytäntöönpanemiseksi tarvittavien laitteiden ja maihin sijoitettavien laitteistojen hankintamenettely on saatava päätökseen vuoden 2007 loppuun mennessä. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että asianmukaiset laitteet tietojen välittämiseksi jäsenvaltioiden kansallisiin järjestelmiin ja vaihtamiseksi niiden välillä ovat toimintavalmiina viimeistään vuoden kuluttua mainitusta ajankohdasta.

3. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että rannikkoasemilla, joiden tehtävänä on seurata alusliikennepalvelujen ja alusten reittijakojärjestelmien noudattamista, on käytettävissään riittävästi asianmukaisesti koulutettua henkilöstöä sekä asiaankuuluvat viestintävälineet ja alusten seurantavälineet ja että ne toimivat asiaa koskevien IMO:n suuntaviivojen mukaisesti.

10 artikla

Matkatietojen tallennusjärjestelmät

1. Jäsenvaltioiden on suoritettava seuranta ja toteuttava kaikki tarvittavat ja asiaankuuluvat toimenpiteet sen varmistamiseksi, että jäsenvaltion satamissa käyvät alukset on varustettu matkatietojen tallennusjärjestelmällä (VDR) liitteessä II olevassa 2 kohdassa vahvistettujen sääntöjen mukaisesti. Pakollisesta katsastusjärjestelmästä säännöllisen ro-ro-alusliikenteen ja suurnopeusmatkustaja-alusliikenteen turvallisen harjoittamisen varmistamiseksi 29 huhtikuuta 1999 annetun neuvoston direktiivin 1999/35/EY (1) 4 artiklan 1 kohdan d alakohdan nojalla ro-ro-aluksille tai suurnopeusmatkustaja-aluksille mahdollisesti myönnetty vapautukset päättyvät 5 päivänä elokuuta 2002.

2. VDR-järjestelmän avulla kerätyt tiedot on annettava asianomaisen jäsenvaltion käyttöön jäsenvaltion lainkäyttövaltaan kuuluvilla vesillä tapahtuvan onnettomuuden tutkinnan yhteydessä. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että näitä tietoja käytetään tutkinnassa ja että niitä analysoidaan asianmukaisesti. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että tutkinnan tulokset julkaistaan mahdollisimman pian sen päättymisen jälkeen.

▼ M2

▼ B

II JAKSO

ALUKSILLA OLEVIENTEN VAARALLISTEN TAI YMPÄRISTÖÄ PILAAVIEN AINEIDEN ILMOITTAMINEN (HAZMAT)

▼ M1

12 artikla

Vaarallisten tavaroiden kuljetusta koskevat tietovaatimukset

1. Vaarallisia tai ympäristöä pilaavia aineita ei saa jäsenvaltion sata-massa tarjota kuljetettavaksi tai lastata mihinkään alukseen sen koosta riippumatta, ellei aluksen päällikölle tai liikenteenharjoittajalle ole ennen tavaroiden lastaamista tehty ilmoitusta, josta käyvät ilmi seuraavat tiedot:

a) liitteessä I olevassa 2 kohdassa luetellut tiedot:

(¹) EYVL L 138, 1.6.1999, s. 1.

▼ M3

- b) MARPOL-yleissopimuksen liitteessä I tarkoitetuista aineista käyttö-turvallisuustiedote, josta käyvät ilmi tuotteiden fysikaalis-kemialliset ominaisuudet, tarvittaessa muun muassa cSt:nä ilmaistu viskositeetti 50 °C:ssa ja tiheys 15 °C:ssa sekä muut tiedotteen tiedot IMO:n päätöslauselman MSC.286(86) mukaisesti;

▼ M1

- c) laivaajan tai minkä tahansa muun sellaisen henkilön tai elimen yhteystiedot, jolta voidaan saada tietoja tuotteiden fysikaalis-kemiallisista ominaisuuksista ja hätätilanteessa toteutettavista toimenpiteistä.

2. Yhteisön ulkopuolella sijaitsevasta satamasta tulevilla aluksilla, jotka ovat matkalla jäsenvaltion satamaan ja joiden lastina on vaarallista tai ympäristöä pilaavaa tavaraa, on oltava hallussaan laivaajan antama säädetty ilmoitus, johon sisältyy 1 kohdan a, b ja c alakohdan mukaisesti vaaditut tiedot.

3. Laivaajan tehtävänä ja velvollisuutena on toimittaa aluksen päällikölle tai liikenteenharjoittajalle 1 kohdassa tarkoitettu ilmoitus ja varmistaa, että kuljetettavaksi tarjottu lasti todella vastaa kyseisen kohdan mukaisesti ilmoitettua lastia.

▼ B*13 artikla***Ilmoitukset aluksella kuljetettavista vaarallisista tai ympäristöä pilaavista aineista**

1. Jonkin jäsenvaltion satamasta lähtevän, vaarallisia tai ympäristöä pilaavia aineita kuljettavan aluksen liikenteenharjoittajan, asiamiehen tai päällikön on aluksen koosta riippumatta ilmoitettava viimeistään aluksen lähtöhetkellä liitteessä I olevassa 3 kohdassa tarkoitettut tiedot kyseisen jäsenvaltion nimeämälle toimivaltaiselle viranomaiselle.

2. Yhteisön ulkopuolella sijaitsevasta satamasta tulevan ja jäsenvaltion satamaan tai jonkin jäsenvaltion aluevesillä sijaitsevaan ankkuri-paikkaan matkalla olevan, vaarallisia tai ympäristöä pilaavia aineita kuljettavan aluksen liikenteenharjoittajan, asiamiehen tai päällikön on aluksen koosta riippumatta ilmoitettava liitteessä I olevassa 3 kohdassa tarkoitettut tiedot sen jäsenvaltion toimivaltaiselle viranomaiselle, jossa ensimmäinen määräsatama tai ankkuri-paikka sijaitsee, viimeistään silloin, kun alus lähtee lastaussatamasta, tai heti kun määräsatama tai ankkuri-paikka on tiedossa, jos tätä tietoa ei ole lähtöhetkellä saatavilla.

3. Jäsenvaltiot voivat ottaa käyttöön menettelyn, jonka mukaan edellä 1 ja 2 kohdassa tarkoitettulle aluksen liikenteenharjoittajalle, asiamiehelle tai päällikölle annetaan lupa ilmoittaa liitteessä I olevassa 3 kohdassa luetellut tiedot tapauksesta riippuen joko yhteisössä sijaitsevan lähtösataman tai yhteisössä sijaitsevan määräsataman satamaviranomaiselle.

Käyttöön otetulla menettelyllä on taattava, että toimivaltainen viranomainen voi tarvittaessa saada liitteessä I olevassa 3 kohdassa tarkoitettut tiedot käyttöönsä milloin tahansa. Tästä syystä kyseisen satamaviranomaisen on säilytettävä liitteessä I olevassa 3 kohdassa lueteltuja tietoja riittävän pitkän ajan, jotta niitä voidaan käyttää vaaratilanteen tai merionnettomuuden sattuessa. Satamaviranomaisen on toteutettava tarvittavat toimenpiteet, jotta se voi toimittaa nämä tiedot viipymättä sähköisessä muodossa toimivaltaiselle viranomaiselle tämän esittämästä pyynnöstä mihin vuorokauden aikaan tahansa.

▼B

4. Liikenteenharjoittajan, asiamiehen tai aluksen päällikön on toimitettava liitteessä I olevassa 3 kohdassa tarkoitettujen lastitiedot satamaviranomaiselle tai toimivaltaiselle viranomaiselle.

Tiedot on toimitettava sähköisesti aina, kun tämä on mahdollista. Sähköisten viestien vaihdossa on käytettävä liitteessä III esitettyjä syntaksia ja menettelyjä.

*14 artikla***Sähköinen tietojenvaihto jäsenvaltioiden välillä**

Jäsenvaltioiden on toimittava yhteistyössä varmistaakseen liitteessä I tarkoitettujen tietojen hallintaan käytettyjen kansallisten järjestelmien yhteenliitettävyyden ja yhteentoimivuuden.

Ensimmäisen kohdan soveltamiseksi käyttöön otetuilla viestintäjärjestelmillä on oltava seuraavat ominaisuudet:

- a) tietojenvaihdon on tapahduttava sähköisesti ja sen avulla on voitava vastaanottaa ja käsitellä 13 artiklan mukaisesti tehtyjä ilmoituksia;
- b) järjestelmän avulla on voitava toimittaa tietoja mihin vuorokauden aikaan tahansa;

▼M1

- c) kunkin jäsenvaltion on voitava pyynnöstä toimittaa viipymättä muiden jäsenvaltioiden toimivaltaisille kansallisille ja paikallisille viranomaisille tiedot aluksesta ja sen kuljettamista vaarallisista tai ympäristöä pilaavista aineista SafeSeaNet-järjestelmää käyttäen, mikäli ne ovat tarpeellisia merenkulun turvallisuuteen tai meriympäristön suojeluun liittyvistä syistä.

*15 artikla***Vapautukset**

1. Jäsenvaltiot voivat vapauttaa alueellaan sijaitsevien satamien välillä tapahtuvan säännöllisen liikenteen 4 ja 13 artiklan vaatimuksista, edellyttäen että seuraavat ehdot on täytetty:

- a) säännöllistä liikennettä harjoittava yhtiö laatii luettelon kyseeseen tulevista aluksista, pitää sen ajan tasalla ja toimittaa sen asianomaiselle toimivaltaiselle viranomaiselle;
- b) kutakin tehtyä matkaa koskevat liitteessä I olevassa 1 tai 3 kohdassa luetellut tiedot voidaan antaa toimivaltaisen viranomaisen käyttöön tämän pyynnöstä. Yhtiön on luotava sisäinen järjestelmä, jolla varmistetaan se, että nämä tiedot voidaan toimittaa toimivaltaiselle viranomaiselle välittömästi tämän pyynnöstä mihin vuorokauden aikaan tahansa 4 artiklan 1 kohdan tai vastaavasti 13 artiklan 4 kohdan mukaisesti sähköisessä muodossa;
- c) kaikki vähintään kolmen tunnin poikkeamat arvioidusta saapumisajasta määräsatamaan tai luotsiasemalle ilmoitetaan tulosatamaan tai toimivaltaiselle viranomaiselle 4 artiklan tai vastaavasti 13 artiklan mukaisesti;
- d) vapautuksia myönnetään ainoastaan erityisliikenteessä oleville yksittäisille aluksille.

▼M1

Ensimmäistä alakohtaa sovellettaessa liikennettä ei pidetä säännöllisenä, jollei sitä aiota harjoittaa vähintään kuukauden ajan.

Vapautukset 4 ja 13 artiklan vaatimuksista rajataan matkoihin, joiden suunniteltu kesto on enintään 12 tuntia.

2. Kun kahden tai useamman valtion, joista ainakin yksi on jäsenvaltio, välillä harjoitetaan säännöllistä kansainvälistä liikennettä, mikä tahansa asianomaisista jäsenvaltioista voi pyytää toisilta jäsenvaltioilta, että tälle liikenteelle myönnetään vapautus. Kaikkien asianomaisten jäsenvaltioiden, mukaan lukien rannikkovaltiot, joita asia koskee, on toimitettava yhteistyössä vapautuksen myöntämisessä tälle liikenteelle 1 kohdassa säädettyjen ehtojen mukaisesti.

3. Jäsenvaltioiden on säännöllisesti tarkastettava, että 1 ja 2 kohdassa säädetyt ehdot täyttyvät. Jos yksikin näistä ehdoista ei enää täyty, jäsenvaltioiden on välittömästi peruutettava kyseistä yhtiötä koskeva oikeus vapautukseen.

4. Jäsenvaltioiden on toimitettava komissiolle luettelo yhtiöistä ja aluksista, joille on myönnetty vapautus tämän artiklan mukaisesti, sekä ilmoitettava kaikista luetteloon tehtävistä muutoksista.

▼B

III JAKSO

**VAARALLISTEN ALUSTEN SEURANTA SEKÄ TOIMINTA MERELLÄ
TAPAHTUVISSA VAARATILANTEISSA JA ONNETTOMUUKSISSA***16 artikla***Tiettyjä aluksia koskevien tietojen välittäminen**

1. Alusten katsotaan aiheuttavan mahdollisen vaaran merenkululle tai uhan merenkulun tai ihmisten turvallisuudelle tai ympäristölle, jos seuraavat ehdot täyttyvät:

a) alukset, jotka matkansa aikana:

- ovat olleet osallisina 17 artiklassa tarkoitetussa merellä tapahtuneessa vaaratilanteessa tai onnettomuudessa, tai
- ovat jättäneet täyttämättä tällä direktiivillä säädetyt ilmoittamisvelvollisuudet, tai
- ovat rikkoneet jonkin jäsenvaltion vastuulla olevissa alusten reitijakojärjestelmissä ja alusliikennepalveluissa sovellettavia sääntöjä;

b) alukset, joiden osalta on olemassa näyttöä tai on perusteltua olettaa, että ne ovat tahallisesti päästäneet öljyä mereen tai muulla tavoin rikkoneet MARPOL-yleissopimusta jonkin jäsenvaltion lainkäyttövaltaan kuuluvilla vesillä;

c) alukset, joilta on eväty pääsy yhteisön jäsenvaltioiden satamiin tai joista jokin jäsenvaltio on tehnyt ilmoituksen satamavaltioiden suoritamasta alusten valvonnasta 19 päivänä kesäkuuta 1995 ⁽¹⁾ annetun neuvoston direktiivin 95/21/EY liitteessä I olevan 1 kohdan mukaisesti;

⁽¹⁾ EYVL L 157, 7.7.1995, s. 1, direktiivi sellaisena kuin se on viimeksi muutettuna Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivillä 2001/106/EY (EYVL L 19, 22.1.2002, s. 17).

▼M1

- d) alukset, jotka eivät ole esittäneet tai joilla ei ole yhteisön lainsäädännön ja kansainvälisten sääntöjen mukaista vakuutustodistusta tai rahavakuutta;
- e) alukset, joiden osalta luotsit tai satamaviranomaiset ovat ilmoittaneet ilmeisistä poikkeavuuksista, jotka voivat aiheuttaa vaaraa merenkulun turvallisuudelle tai ympäristölle.

▼B

2. Rannikkoasemien, joilla on olennaisia tietoja edellä 1 kohdassa tarkoitetuista aluksista, on välitettävä ne aluksen suunnitellun reitin varrella sijaitsevien muiden jäsenvaltioiden asianomaisille rannikkoasemille.

3. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että niille edellä 2 kohdan nojalla toimitetut tiedot välitetään asianmukaisille satamaviranomaisille ja/tai muille jäsenvaltion nimeämille viranomaisille. Jäsenvaltioiden on käytettävänsä olevan henkilöstön asettamissa rajoissa suoritettava satamissaan kaikki asiaankuuluvat tarkastukset tai todentamiset joko omasta aloitteestaan tai toisen jäsenvaltion pyynnöstä, tämän kuitenkaan rajoittamatta satamavaltion suorittamaan valvontaan liittyviä velvollisuuksia. Niiden on ilmoitettava toteuttamiensa toimien tuloksista kaikille asianomaisille jäsenvaltioille.

*17 artikla***Merellä tapahtuvista vaaratilanteista ja onnettomuuksista ilmoittaminen**

1. Kansainvälisen oikeuden soveltamista rajoittamatta ja kaikkien merenkulun, ihmishengen tai ympäristön turvallisuuteen kohdistuvien merkittävien vaarojen ehkäisemiseksi tai lieventämiseksi jäsenvaltioiden on suoritettava valvontaa ja toteutettava kaikki asiaankuuluvat toimenpiteet sen varmistamiseksi, että niiden etsintä- ja pelastusalueella tai talousvyöhykkeellä taikka vastaavalla alueella purjehtivan aluksen päällikkö ilmoittaa välittömästi kyseisestä maantieteellisestä alueesta vastaavalle rannikkoasemalle:

- a) kaikista aluksen turvallisuuteen vaikuttavista vaaratilanteista tai onnettomuuksista, kuten yhteentörmäyksestä, pohjakosketuksesta, vauriosta, toimintahäiriöstä tai koneviasta, vuodosta tai lastin siirtymisestä sekä kaikista rungon vioista tai rakenteellisista vioista;
- b) kaikista merenkulun turvallisuutta vaarantavista vaaratilanteista tai onnettomuuksista, kuten aluksen ohjattavuuteen tai merikelpoisuuteen mahdollisesti vaikuttavista häiriöistä sekä kaikista kuljetuskoneistoon, ohjauslaitteisiin, sähköntuotantolaitteisiin taikka navigointi- tai viestintälaitteisiin vaikuttavista vioista;
- c) kaikista tilanteista, jotka saattavat aiheuttaa jonkin jäsenvaltion vesien tai rannikon pilaantumista, kuten ympäristöä pilaavien tuotteiden pääsystä mereen tai tällaisen päästön uhasta;
- d) kaikista merellä havaituista ympäristöä pilaavien aineiden lautoista sekä konteista tai pakkauksista.

▼B

2. Edellä 1 kohdan mukaisesti lähetetyssä ilmoituksessa on mainittava vähintään aluksen tunnistetiedot, sijainti, lähtösatama, määräsatama, osoite, josta voi saada tietoja aluksessa kuljetetuista vaarallisista tai ympäristöä pilaavista aineista, aluksella olevien henkilöiden lukumäärä, vaaratilannetta koskevat yksityiskohtaiset tiedot sekä IMO:n päätöslauselmassa A.851(20) tarkoitettut olennaiset tiedot.

*18 artikla***Toimenpiteet poikkeuksellisen huonoissa sääolosuhteissa**

1. Jos jäsenvaltioiden nimeämät toimivaltaiset viranomaiset katsovat poikkeuksellisen huonojen sää- tai meriolosuhteiden vallitessa, että niiden meri- tai rannikkoalueilla tai muiden valtioiden meri- tai rannikkoalueilla ilmenee vakava pilaantumisvaara tai että ihmishenkiä on vaarassa:

- a) niiden olisi mahdollisuuksien mukaan annettava kyseisellä satama-alueella olevan ja satamaan saapumaan tai sieltä lähtemään pyrkivän aluksen päällikölle kaikki tiedot sää- ja meriolosuhteista sekä tarvittaessa ja mahdollisuuksien mukaan niistä kyseiselle alukselle ja sen lastille, miehistölle ja matkustajille mahdollisesti aiheutuvista vaaroista;
- b) ne voivat 20 artiklan mukaisesti toteuttaa kaikki muut asiaankuuluvat toimenpiteet, joihin voi kuulua tietyille alukselle tai aluksille yleensä annettu suositus tai kielto tulla kyseisellä alueella sijaitsevaan satamaan tai lähteä kyseisestä satamasta, kunnes on varmistettu, että vaaraa ihmishengen turvallisuudelle ja/tai ympäristölle ei enää ole, sanotun kuitenkin rajoittamatta velvoitetta auttaa merihädässä olevia aluksia;
- c) niiden on toteutettava asianmukaiset toimenpiteet bunkkeripolttoaineen ottamisen rajoittamiseksi mahdollisimman vähäiseksi tai tarvittaessa sen kieltämiseksi rannikkovesillä.

2. Aluksen päällikön on ilmoitettava yhtiölle 1 kohdassa tarkoitetuista asiaankuuluvista toimenpiteistä tai suosituksista. Ne eivät kuitenkaan estä aluksen päälliköä tekemästä ammatillisen arviointinsa pohjalta SOLAS-yleissopimuksen mukaista päätöstä. Jos aluksen päällikön tekemä päätös poikkeaa 1 kohdassa tarkoitetuista toimenpiteistä, hänen on perusteltava päätöksensä toimivaltaisille viranomaisille.

3. Edellä 1 kohdassa tarkoitettujen asiaankuuluvien toimenpiteiden tai suositusten on perustuttava jäsenvaltion hyväksymän pätevän sää-tietopalvelun merenkulkijoille antamaan säätiedotukseen.

▼M1*18 a artikla***Toimenpiteet vaarallisissa jääolosuhteissa**

1. Jos toimivaltaiset viranomaiset katsovat, että jäätilanteen takia ihmishengen turvallisuus merellä on vakavasti uhattuna tai jäsenvaltioiden tai muiden valtioiden meri- tai rannikkoalueiden suojeluun kohdistuu vakava vaara:

- a) niiden on annettava sellaisten alusten päälliköille, jotka ovat niiden toimivaltaan kuuluvalla alueella tai jotka aikovat saapua johonkin

▼ M1

niiden satamaan taikka lähteä jostakin niiden satamasta, asiaankuuluvat tiedot jäätilanteesta, suositelluista reiteistä ja niiden toimivaltaan kuuluvalla alueella tarjottavista jäänmurtopalveluista;

- b) ne voivat vaatia, että kyseisillä alueilla olevat alukset, jotka aikovat saapua johonkin satamaan tai terminaaliin tai lähteä sieltä taikka lähteä joltakin ankkurointialueelta, pystyvät esittämään asiakirjaselvi-tyksen siitä, että ne täyttävät alueella vallitsevaa jäätilannetta vastaavat lujus- ja tehovaatimukset; tämä ei kuitenkaan rajoita velvollisuutta antaa apua avun tarpeessa oleville aluksille eikä muita asiaan-kuuluvista kansainvälisistä säännöistä johtuvia velvollisuuksia.

2. Edellä olevan 1 kohdan säännösten soveltamiseksi toteutettavien toimenpiteiden on jäätilannetta koskevien tietojen osalta perustuttava jäsenvaltion hyväksymän pätevän säätietopalvelun antamiin jää- ja sää-tiedotuksiin.

▼ B*19 artikla*

Toimenpiteet merellä tapahtuvissa vaaratilanteissa tai onnettomuuksissa

1. Edellä 17 artiklassa tarkoitettujen merellä tapahtuvien vaaratilan-teiden tai onnettomuuksien sattuessa jäsenvaltioiden on toteutettava kan-sainvälisen oikeuden mukaisesti kaikki asiaankuuluvat toimenpiteet, joita tarvitaan merenkulun turvallisuuden, ihmishengen turvallisuuden tai meri- ja rannikkoympäristön suojelun varmistamiseksi.

Liitteessä IV esitetään luettelo, joka ei kuitenkaan ole tyhjentävä, niistä toimenpiteistä, joita jäsenvaltiot voivat toteuttaa tämän artiklan nojalla.

2. Liikenteenharjoittajan, aluksen päällikön ja aluksessa kuljetettavien vaarallisten tai ympäristöä pilaavien aineiden omistajan on toimittava kansallisen ja kansainvälisen oikeuden mukaisesti täydessä yhteistyössä toimivaltaisten kansallisten viranomaisten kanssa näiden sitä pyytäessä merellä tapahtuneen vaaratilanteen tai onnettomuuden vaikutusten saat-tamisessa mahdollisimman vähiin.

▼ M1

Tätä varten niiden on toimitettava pyynnöstä toimivaltaisille kansallisille viranomaisille 12 artiklassa tarkoitetut tiedot.

▼ B

3. Jos alukseen sovelletaan kansainvälisen turvallisuusjohtamissään-nöston (ISM-säännöston) määräyksiä, aluksen päällikön on säännöston mukaisesti ilmoitettava yhtiölle kaikista 17 artiklan 1 kohdassa tarkoi-tetuista merellä tapahtuneista vaaratilanteista tai onnettomuuksista. Saa-tuaan tiedon tällaisesta tilanteesta yhtiön on välittömästi otettava yhte-yttä toimivaltaiseen rannikkoasemaan ja tarvittaessa avustettava sitä.

▼ M1

4. Jäsenvaltioiden on lainkäyttövaltaansa kuuluvilla vesillä sattuneen merionnettomuuden yhteydessä otettava kansallisen lainsäädäntönsä mu-kaisesti huomioon merenkulkijoiden oikeudenmukaisesta kohtelusta an-nettujen IMO:n ohjeiden asianomaiset määräykset.

▼ **M1***20 artikla***Avun tarpeessa olevien alusten vastaanottamiseen toimivaltainen viranomainen**

1. Jäsenvaltioiden on nimettävä yksi tai useampi toimivaltainen viranomainen, joilla on vaadittava asiantuntemus ja joilla on pelastusoperaation aikana toimivalta tehdä omasta aloitteestaan itsenäisiä päätöksiä avun tarpeessa olevien alusten vastaanottamisesta.
2. Edellä 1 kohdassa tarkoitettu viranomainen tai viranomaiset voivat tarvittaessa ja erityisesti meriturvallisuuteen ja ympäristöön kohdistuvan uhan yhteydessä toteuttaa kaikkia liitteessä IV olevaan esimerkkiluetteloon sisältyviä toimenpiteitä.
3. Edellä 1 kohdassa tarkoitetun viranomaisen tai viranomaisten on kokoonnuttava säännöllisesti vaihtaakseen kokemuksiaan ja parantaakseen tämän artiklan nojalla toteutettavien toimenpiteiden laatua. Erityisen syyn vaatiessa ne voivat kokoontua milloin tahansa.

*20 a artikla***Avun tarpeessa olevien alusten vastaanottamista koskevat suunnitelmat**

1. Jäsenvaltioiden on laadittava alusten vastaanottamista koskevat suunnitelmat torjuakseen lainkäyttövaltaansa kuuluvilla vesillä olevien alusten aiheuttamia uhkia, joihin sisältyvät tilanteen mukaan myös ihmishenkeen ja ympäristöön kohdistuvat uhat. Edellä 20 artiklan 1 kohdassa tarkoitetun viranomaisen tai viranomaisten on osallistuttava suunnitelmien laatimiseen ja toteuttamiseen.
2. Ennen 1 kohdassa tarkoitettujen suunnitelmien laatimista on kuuluttava kaikkia osapuoлия, joita asia koskee, ja suunnitelmat on laadittava IMO:n päätöslauselmien A.949(23) ja A.950(23) pohjalta; suunnitelmien on sisällettävä vähintään seuraavat seikat:
 - a) tiedot viranomaisesta, joka vastaa hälytysten vastaanotosta ja käsittelystä;
 - b) tiedot viranomaisesta, jonka toimivaltaan kuuluvat tilanteen arviointi sekä päätöksen tekeminen luvan myöntämisestä avun tarpeessa olevalle alukselle saapua määrättyyn suojapaikkaan tai sen epäämisestä;
 - c) jäsenvaltioiden rantaviivaa koskevat tiedot sekä tiedot kaikista teki-öistä, joiden perusteella on voitava tehdä ennakoarvio ja nopea päätös suojapaikasta aluksen ottamiseksi vastaan, mukaan lukien kuvaus ympäristöllisistä, taloudellisista ja sosiaalisista näkökohdista sekä luonnonolosuhteista;
 - d) arviointimenettelyt, joiden pohjalta avun tarpeessa olevalle alukselle annetaan tai siltä evätään lupa saapua suojapaikkaan;
 - e) riittävä kalusto ja välineistö avustus- ja pelastustoimia sekä ympäristön pilaantumisen torjuntaa varten;
 - f) kansainväliset koordinointi- ja päätöksentekomenettelyt;
 - g) suojapaikkaan vastaanotettavien alusten rahavakuuksiin ja vastuuvollisuuteen liittyvät menettelyt.
3. Jäsenvaltioiden on julkaistava 20 artiklan 1 kohdassa tarkoitettujen toimivaltaiten viranomaisten sekä hälytysten vastaanottoon ja käsittelyyn nimettyjen viranomaisten nimet ja yhteystiedot.

▼ **M1**

Jäsenvaltioiden on pyydettäessä toimitettava olennaiset tiedot suunnitelmista naapurijäsenvaltioilleen.

Kun jäsenvaltiot panevat täytäntöön avun tarpeessa olevien alusten vastaanottamista koskeissa suunnitelmissa kuvattuja menettelyjä, niiden on varmistettava, että olennaiset tiedot ovat toimintaan osallistuvien tahojen saatavilla.

Edellä toisen ja kolmannen alakohdan mukaisesti tietoja saavien on noudatettava salassapitovelvollisuutta, jos jäsenvaltiot sitä vaativat.

4. Jäsenvaltioiden on ilmoitettava komissiolle viimeistään 30 päivänä marraskuuta 2010 tämän artiklan soveltamiseksi toteutetut toimenpiteet.

*20 b artikla***Päätös alusten vastaanottamisesta**

Edellä 20 artiklan 1 kohdassa tarkoitetun viranomaisen tai viranomaisten on päätettävä aluksen päästämisestä suojapaikkaan 20 a artiklassa tarkoitettujen suunnitelmien mukaisesti tehdyn tilannearvion perusteella. Niiden on varmistettava, että alukset päästetään suojapaikkaan, jos viranomaiset katsovat, että suojapaikkaan päästäminen on paras toimintatapa ihmishengen turvaamiseksi tai ympäristön suojelemiseksi.

*20 c artikla***Rahavakuudet ja korvaukset**

1. Alusten omistajien vakuutuksesta merioikeudellisia vaateita varten 23 päivänä huhtikuuta 2009 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2009/20/EY 6 artiklassa tarkoitetun vakuutustodistuksen puuttuminen ei vapauta jäsenvaltioita 20 b artiklassa tarkoitetusta velvollisuudesta tehdä ennakoarviointi ja päätös eikä se sellaisenaan oikeuta jäsenvaltiota kieltäytymään vastaanottamasta alusta suojapaikkaan ⁽¹⁾.

2. Rajoittamatta 1 kohdan säännösten soveltamista jäsenvaltio voi, vastaanottaessaan aluksen suojapaikkaan, pyytää aluksen liikenteenharjoittajaa, asiamiestä tai päällikköä esittämään [alusten omistajien vakuutuksesta merioikeudellisia vaateita varten annetun] direktiivin 2009/20/EY 6 artiklassa tarkoitetun vakuutustodistuksen. Todistuksen pyytäminen ei saa viivästyttää aluksen vastaanottamista suojapaikkaan.

*20 d artikla***Komission selvitys**

Komissio selvittää jäsenvaltioissa voimassa olevia järjestelmiä 20 artiklan 1 kohdan mukaisesti tehdystä päätöksestä satamalle tai muulle taholle mahdollisesti aiheutuvan taloudellisen vahingon korvaamiseksi. Tämän selvityksen perusteella se esittää ja arvioi erilaisia ratkaisumalleja. Komissio antaa tällaisen selvityksen tuloksista kertomuksen parlamentille ja neuvostolle 31 päivään joulukuuta 2011 mennessä.

⁽¹⁾ EUVL L 131, 28.5.2009, s. 128

▼ B

21 artikla

Tiedottaminen osapuolille, joita asia koskee

1. Asianomaisen jäsenvaltion toimivaltaisen rannikkoaseman on tarvittaessa tiedotettava asianomaisilla alueilla yleislähetetekniikalla kaikista 17 artiklan 1 kohdan nojalla ilmoitetuista vaaratilanteista ja onnettomuuksista sekä ilmoitettava kaikista aluksista, jotka aiheuttavat vaaran meriturvallisuudelle, ihmishengen turvallisuudelle tai ympäristölle.

2. Toimivaltaisten viranomaisten, joiden hallussa on 13 ja 17 artiklan nojalla ilmoitettuja tietoja, on toteutettava asianmukaiset järjestelyt, jotta ne voivat milloin tahansa välittää kyseiset tiedot toisen jäsenvaltion toimivaltaiselle viranomaiselle, jos tämä pyytää niitä turvallisuuteen liittyvistä syistä.

3. Jäsenvaltion, jonka toimivaltaisille viranomaisille on tämän direktiivin nojalla tai jollain muulla tavoin ilmoitettu tekijöistä, jotka aiheuttavat vaaran tietyille meri- ja rannikkoalueille jossain toisessa jäsenvaltiossa tai lisäävät tällaista vaaraa, on toteutettava asiaankuuluvat toimenpiteet ilmoittaakseen tästä mahdollisimman nopeasti kaikille jäsenvaltioille, joita asia koskee, ja neuvotellakseen näiden kanssa suunnitelluista toimista. Jäsenvaltioiden on tarvittaessa toimittava yhteistyössä sopiakseen yhteisen toiminnan toteuttamistavoista.

Kunkin jäsenvaltion on toteutettava tarvittavat toimenpiteet, jotta se voi täysimääräisesti hyödyntää ilmoituksia, joita alusten on 17 artiklan nojalla toimitettava niille.

IV JAKSO

LIITÄNNÄISTOIMENPITEET

22 artikla

Toimivaltaisten elinten nimeäminen ja niitä koskevan luettelon julkaiseminen

1. Kunkin jäsenvaltion on nimettävä toimivaltaiset viranomaiset, satamaviranomaiset ja rannikkoasemat, joille tässä direktiivissä säädetty ilmoitukset on tehtävä.

2. Kunkin jäsenvaltion on varmistettava, että merenkulkualalle tiedotetaan asianmukaisesti, etenkin alan julkaisujen kautta, edellä olevan 1 kohdan nojalla nimetyistä viranomaisista ja asemista ja tarvittaessa myös niiden toimivaltaan kuuluvasta maantieteellisestä alueesta sekä menettelystä, jotka on vahvistettu tässä direktiivissä säädettyjen tietojen ilmoittamista varten, ja että nämä tiedot pidetään säännöllisesti ajan tasalla.

3. Jäsenvaltioiden on toimitettava komissiolle luettelo 1 kohdan nojalla nimeämistään viranomaisista ja asemista sekä ilmoitettava sille kaikista luetteloon tehdyistä muutoksista.

▼ M1

22 a artikla

SafeSeaNet-järjestelmä

1. Jäsenvaltioiden on perustettava kansallisia tai paikallisia merenkulun tiedonhallintajärjestelmiä tässä direktiivissä tarkoitettujen tietojen käsittelyä varten.

▼ M1

2. Edellä olevan 1 kohdan mukaisesti perustettujen järjestelmien on mahdollistettava vastaanotettujen tietojen operatiivinen hyödyntäminen, ja niiden on erityisesti täytettävä 14 artiklassa asetetut vaatimukset.

3. Varmistaakseen tässä direktiivissä tarkoitettujen tietojen asianmukaisen vaihdon jäsenvaltioiden on huolehdittava siitä, että tässä direktiivissä tarkoitettujen tietojen keräämiseksi, käsittelemiseksi ja tallentamiseksi perustetut kansalliset tai paikalliset järjestelmät voidaan liittää SafeSeaNet-järjestelmään. Komissio varmistaa, että SafeSeaNet-järjestelmä on toiminnassa ympärivuorokautisesti. SafeSeaNet-järjestelmän perusperiaatteet on vahvistettu liitteessä III.

4. Tämän rajoittamatta 3 kohdan soveltamista jäsenvaltioiden on toimitessaan yhteisön sisäisten sopimusten mukaisesti taikka rajat ylittävissä, alueiden välisissä tai ylikansallisissa hankkeissa yhteisön alueella varmistettava, että luodut tietojärjestelmät tai verkostot ovat tämän direktiivin vaatimusten mukaisia ja yhteensopivia SafeSeaNet-järjestelmän kanssa ja siihen kytkettyjä.

▼ B*23 artikla***Jäsenvaltioiden ja komission välinen yhteistyö**

Jäsenvaltioiden ja komission on toimittava yhteistyössä seuraavien tavoitteiden saavuttamiseksi:

- a) tämän direktiivin nojalla ilmoitettujen tietojen hyödyntäminen parhaalla mahdollisella tavalla, erityisesti kehittämällä asianmukaiset telemaattiset yhteydet rannikkoasemien ja satamaviranomaisten välille siten, että voidaan vaihtaa tietoja alusten liikkeistä, niiden ennakoituista saapumisajoista satamiin sekä niiden lasteista;
- b) jäsenvaltioiden rannikkoasemien välisten telemaattisten yhteyksien kehittäminen ja tehostaminen siten, että saadaan selvempi kuva liikenteestä, tehostetaan kauttakulkumatalla olevien alusten seurantaa sekä yhdenmukaistetaan ja mahdollisuuksien mukaan myös yksinkertaistetaan merellä kulussa olevilta aluksilta vaadittavia ilmoituksia;

▼ M1

- c) yhteisön alusliikenteen seuranta- ja tietojärjestelmän kattavuuden laajentaminen ja/tai sen ajan tasalle saattaminen alusten tunnistamisen ja seurannan tehostamiseksi, ottaen huomioon tieto- ja viestintäteknologioiden kehitys. Tätä varten jäsenvaltioiden ja komission on toimitettava yhteistyössä ja otettava tarvittaessa käyttöön pakollisia ilmoittautumisjärjestelmiä, pakollisia alusliikennepalveluja ja asianmukaisia alusliikenteen reittijakojärjestelmiä sekä toimitettava ne IMO:n hyväksyttäviksi. Lisäksi niiden on toimittava yhteistyössä alueellisissa tai kansainvälisissä elimissä, joissa käsitellään pitkän kantaman tunnistus- ja -seurantajärjestelmien kehittämistä;

▼ B

- d) tarvittaessa yhteensovittettujen suunnitelmien laatiminen merihädässä olevien alusten vastaanottoa varten;

▼ M1

- e) liitteessä I tarkoitettujen tietojen hallintaan käytettyjen kansallisten järjestelmien yhteenliitettävyyden ja yhteentoimivuuden varmistaminen sekä SafeSeaNet-järjestelmän kehittäminen ja pitäminen ajan tasalla.

▼ M1*23 a artikla***Merenkulun turvallisuuteen liittyvien tietojen käsittely ja hallinta**

1. Komissio varmistaa tarvittaessa, että tämän direktiivin nojalla kerätyt tiedot käsitellään ja hyödynnetään sekä luovutetaan jäsenvaltioiden nimeämille viranomaisille.
2. Tarpeen vaatiessa komissio edistää merenkulun turvallisuuteen liittyvien tietojen keräykseen ja luovuttamiseen käytettävien järjestelmien kehittämistä ja toimintaa etenkin Equasis-järjestelmän tai muiden vastaavien julkisten järjestelmien avulla.

*24 artikla***Tietojen luottamuksellisuus**

1. Jäsenvaltion on yhteisön tai kansallisen lainsäädännön mukaisesti toteutettava tarvittavat toimenpiteet niille tämän direktiivin nojalla lähetettyjen tietojen luottamuksellisuuden varmistamiseksi, ja ne saavat käyttää kyseisiä tietoja ainoastaan tätä direktiiviä noudattaen.
2. Komissio tutkii mahdollisia verkko- ja tietoturvaongelmia ja esittää liitteeseen III mahdollisesti tarvittavia muutoksia verkkoturvallisuuden parantamiseksi.

▼ B*25 artikla***Tämän direktiivin täytäntöönpanon valvonta ja seuraamukset**

1. Jäsenvaltioiden on suoritettava säännöllisin väliajoin tarkastuksia ja muita tarvittavia toimia voidakseen valvoa tämän direktiivin vaatimusten noudattamiseksi perustettujen maissa sijaitsevien telemaattisten järjestelmien toimintaa ja erityisesti niiden kykyä täyttää vaatimukset, joiden mukaan 13 ja 15 artiklan nojalla ilmoitettuja tietoja on voitava vastaanottaa tai välittää viipymättä mihin vuorokauden aikaan tahansa.
2. Jäsenvaltioiden on säädettävä tämän direktiivin nojalla annettujen kansallisten säännösten rikkomista koskeva seuraamusjärjestelmä ja toteutettava kaikki tarvittavat toimenpiteet sen varmistamiseksi, että näitä seuraamuksia sovelletaan. Näin säädettyjen seuraamusten on oltava tehokkaita, oikeasuhteisia ja varoittavia.
3. Jäsenvaltioiden on viipymättä ilmoitettava lippuvaltiolle ja kaikille muille valtioille, joita asia koskee, 16 ja 19 artiklan sekä tämän artiklan 2 kohdan nojalla toteuttamistaan toimenpiteistä, jotka kohdistuvat muun kuin niiden oman lipun alla purjehtiviin aluksiin.
4. Jos jäsenvaltio toteaa 19 artiklassa tarkoitetun merellä tapahtuvan vaaratilanteen tai onnettomuuden yhteydessä, ettei yhtiö ole kyennyt luomaan tai ylläpitämään yhteyttä alukseen tai asianomaisiin rannikko-asemiin, sen on ilmoitettava tästä sille valtiolle, joka on myöntänyt ISM-vaatimustenmukaisuusasiakirjan ja siihen liittyvän turvallisuusjohtamistodistuksen tai jonka nimissä se on myönnetty.

▼B

Jos laiminlyönnin vakavuus osoittaa jäsenvaltioon sijoittautuneen yhtiön turvallisuusjohtamisjärjestelmän toiminnan olevan merkittäväällä tavalla vaatimusten vastaista, aluksen vaatimustenmukaisuusasiakirjan ja turvallisuusjohtamistodistuksen myöntäneen jäsenvaltion on välittömästi toteuttava tarvittavat toimenpiteet kyseistä yhtiötä vastaan saadakseen vaatimustenmukaisuusasiakirjan ja siihen liittyvän turvallisuusjohtamistodistuksen peruutetuiksi.

*26 artikla***Arviointi**

1. Jäsenvaltioiden on annettava 5 päivään helmikuuta 2007 mennessä komissiolle kertomus tämän direktiivin ja erityisesti sen 9, 10, 18, 20, 22, 23 ja 25 artiklan täytäntöönpanon edistymisestä. Jäsenvaltioiden on annettava 31 päivään joulukuuta 2009 mennessä komissiolle kertomus tämän direktiivin täysimääräisestä täytäntöönpanosta.

2. Kuusi kuukautta tämän jälkeen komissio antaa Euroopan parlamentille ja neuvostolle 1 kohdassa mainittujen kertomusten perusteella kertomuksen tämän direktiivin täytäntöönpanosta. Komissio selvittää kertomuksissaan, millä tavoin ja missä määrin tämän direktiivin säännökset, sellaisina kuin jäsenvaltiot ovat panneet ne täytäntöön, edistävät meriliikenteen turvallisuutta ja tehokuutta sekä ehkäisevät alusten aiheuttamaa ympäristön pilaantumista.

3. Komissio tutkii tarvetta yhteisön tason toimenpiteisiin, joilla pyritään helpottamaan merihädässä olevien alusten vastaanottamisesta aiheutuneiden kulujen ja vahinkojen korvaamista, vakuutusta tai muuta rahavakuutta koskevat asianmukaiset vaatimukset mukaan lukien, sekä näiden toimenpiteiden toteuttamiskelpoisuutta.

Komissio ilmoittaa 5 päivään helmikuuta 2007 mennessä Euroopan parlamentille ja neuvostolle tämän tutkimuksen tuloksista.

LOPPUSÄÄNNÖKSET**▼M1***27 artikla***Muutokset**

1. Tämän direktiivin 3 artiklassa olevia määritelmiä, viittauksia yhteisön ja IMO:n asiakirjoihin sekä liitteitä voidaan muuttaa 28 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua valvonnan käsittävää sääntelymenettelyä noudattaen niiden saattamiseksi hyväksytyn, muutetun tai voimaansaatetun yhteisön tai kansainvälisen oikeuden mukaisiksi, mikäli muutoksilla ei laajenneta tämän direktiivin soveltamisalaa.

Toimenpiteet, joiden tarkoituksena on muuttaa tämän asetuksen muita kuin keskeisiä osia, hyväksytään 28 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua valvonnan käsittävää sääntelymenettelyä noudattaen.

2. Lisäksi voidaan liitteitä I, III ja IV muuttaa tämän direktiivin täytäntöönpanosta saatujen kokemusten pohjalta, mikäli muutoksilla ei laajenneta tämän direktiivin soveltamisalaa.

▼M1

Toimenpiteet, joiden tarkoituksena on muuttaa tämän asetuksen muita kuin keskeisiä osia, hyväksytään 28 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua valvonnan käsittävää sääntelymenettelyä noudattaen.

*28 artikla***Komiteamenettely**

1. Komissiota avustaa Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksella (EY) N:o 2099/2002 ⁽¹⁾ perustettu meriturvallisuutta ja alusten aiheuttaman pilaantumisen ehkäisemistä käsittelevä komitea (COSS-komitea).
2. Jos tähän kohtaan viitataan, sovelletaan päätöksen 1999/468/EY 5 a artiklan 1–4 kohtaa sekä 7 artiklaa ottaen huomioon mainitun päätöksen 8 artiklan säännökset.

▼B*29 artikla*

1. Jäsenvaltioiden on saatettava tämän direktiivin noudattamisen edellyttämät lait, asetukset ja hallinnolliset määräykset voimaan viimeistään 5 päivänä helmikuuta 2004. Niiden on ilmoitettava tästä viipymättä komissiolle.

Näissä jäsenvaltioiden antamissa säännöksissä on viitattava tähän direktiiviin tai niihin on liitettävä tällainen viittaus, kun ne virallisesti julkais-taan. Jäsenvaltioiden on säädettävä siitä, miten viittaukset tehdään.

2. Jäsenvaltioiden on toimitettava tässä direktiivissä tarkoitetuista kysymyksistä antamansa kansalliset säännökset kirjallisina komissiolle.

30 artikla

Kumotaan neuvoston direktiivi 93/75/ETY 5 päivästä helmikuuta 2004.

31 artikla

Tämä direktiivi tulee voimaan päivänä, jona se julkaistaan *Euroopan yhteisöjen virallisessa lehdessä*.

32 artikla

Tämä direktiivi on osoitettu kaikille jäsenvaltioille.

⁽¹⁾ EYVL L 324, 29.11.2002, s. 1



LIITE I

LUETTELO ILMOITETTAVISTA TIEDOISTA

1. Tiedot, jotka on ilmoitettava 4 artiklan mukaisesti — Yleiset tiedot

- a) Aluksen tunnistetiedot (nimi, radiokutsutunnus, IMO-tunnistenumero tai MMSI-numero)
- b) Määräsatama
- c) Arvioitu saapumisaika määräsatamaan tai luotsiasemalle toimivaltaisen viranomaisen vaatimusten mukaisesti sekä arvioitu lähtöaika kyseisestä satamasta
- d) Aluksella olevien henkilöiden kokonaismäärä

2. Tiedot, jotka on ilmoitettava 12 artiklan mukaisesti — Lastitiedot

- a) Vaarallisten tai ympäristöä pilaavien aineiden tarkat tekniset nimitykset, niille mahdollisesti annetut Yhdistyneiden Kansakuntien numerot, IMDG-, IBC- ja IGC-säännösten mukaisesti määritellyt IMO:n vaarallisuusluokat ja tarvittaessa alusluokka, joka tarvitaan, kun kyse on säännössä VII/14.2 määritellyistä INF-lasteista, aineiden määrät, ja jos aineita kuljetetaan muissa kuljetusyksiköissä kuin säiliöissä, tällaisten yksiköiden tunnistenumerot
- b) Osoite, josta saa yksityiskohtaisia tietoja lastista

3. Tiedot, jotka on ilmoitettava 13 artiklan mukaisesti

A. Yleiset tiedot

- a) Aluksen tunnistetiedot (nimi, radiokutsutunnus, IMO-tunnistenumero tai MMSI-numero)
- b) Määräsatama
- c) Jäsenvaltion satamasta lähtevän laivan osalta: arvioitu lähtöaika lähtösatamasta tai luotsiasemalta toimivaltaisen viranomaisen vaatimusten mukaisesti sekä arvioitu saapumisaika määräsatamaan
- d) Yhteisön ulkopuolella sijaitsevasta satamasta saapuvan ja jäsenvaltiossa sijaitsevaan satamaan matkalla olevan aluksen osalta: arvioitu saapumisaika määräsatamaan tai luotsiasemalle toimivaltaisen viranomaisen vaatimusten mukaisesti
- e) Aluksella olevien henkilöiden kokonaismäärä

B. Lastitiedot

- a) Vaarallisten tai ympäristöä pilaavien aineiden tarkat tekniset nimitykset, niille mahdollisesti annetut Yhdistyneiden Kansakuntien numerot, IMDG-, IBC- ja IGC-säännösten mukaisesti määritellyt IMO:n vaarallisuusluokat ja tarvittaessa INF-säännösten mukainen alusluokka, aineiden määrät ja niiden sijainti aluksella, ja jos aineita kuljetetaan muissa kuljetusyksiköissä kuin säiliöissä, tällaisten yksiköiden tunnistenumerot
- b) Vahvistus siitä, että aluksella on asianmukainen lastiluettelo tai lastaussuunnitelma, jossa kuvataan yksityiskohtaisesti alukseen lastatut vaaralliset tai ympäristöä pilaavat aineet sekä niiden sijainti aluksella
- c) Osoite, josta saa yksityiskohtaisia tietoja lastista

▼B**4. Tiedot, joita tarkoitetaan 5 artiklassa**

- A. Aluksen tunnistetiedot (nimi, radiokutsutunnus, IMO-tunnistenumero tai MMSI-numero)
- B. Päivämäärä ja kellonaika
- C tai D. Sijainti leveys- ja pituusasteina tai tarkka suuntima ja etäisyys meripeninkulmina selvästi tunnistettavasta maamerkistä
- E. Kurssi
- F. Nopeus
- I. Määräsatama ja arvioitu saapumisaika
- P. Lasti, ja jos aluksella on vaarallisia aineita, niiden määrä ja IMO-luokka
- T. Osoite lastitietojen toimittamista varten
- W. Aluksella olevien henkilöiden kokonaismäärä

▼M1

- X. Muita tietoja:
 - bunkkeripolttoaineen ominaisuudet ja arvioitu määrä niiden alusten osalta, joiden bruttovetoisuus on yli 1 000 tonnia
 - navigaatiostatus

▼B

5. Aluksen päällikön on ilmoitettava niistä välittömästi asianomaiselle toimivaltaiselle viranomaiselle tai satamaviranomaiselle tämän liitteen nojalla ilmoitetuissa tiedoissa tapahtuvista muutoksista.

▼ **M3***LIITE II***Aluksella oleviin laitteisiin sovellettavat vaatimukset****I KALASTUSALUKSET**

Kaikki kokonaispituudeltaan yli 15 metrin pituiset kalastusalukset on varustettava 6 a artiklassa tarkoitetulla automaattisella tunnistusjärjestelmällä (AIS) seuraavan aikataulun mukaisesti:

- kalastusalukset, joiden kokonaispituus on vähintään 24 metriä mutta alle 45 metriä: viimeistään 31 päivänä toukokuuta 2012,
- kalastusalukset, joiden kokonaispituus on vähintään 18 metriä mutta alle 24 metriä: viimeistään 31 päivänä toukokuuta 2013,
- kalastusalukset, joiden kokonaispituus on yli 15 metriä mutta alle 18 metriä: viimeistään 31 päivänä toukokuuta 2014.
- Uudet kalastusalukset, joiden kokonaispituus on yli 15 metriä, on varustettava 6 a artiklassa tarkoitetuilla laitteilla 30 päivänä marraskuuta 2010.

II KANSAINVÄLISILLÄ MATKOILLA KÄYTETTÄVÄT ALUKSET

Kaikki matkustaja-alukset niiden koosta riippumatta ja kaikki muut alukset, jotka eivät ole matkustaja-aluksia, joiden bruttovetoisuus on vähintään 300, joita käytetään kansainvälisillä matkoilla ja jotka käyvät jäsenvaltion satamassa, on varustettava automaattisella tunnistusjärjestelmällä (AIS) SOLAS-yleissopimuksen V luvussa määrättyjen teknisten ja suorituskykyvaatimusten mukaisesti. Kaikki matkustaja-alukset niiden koosta riippumatta ja kaikki muut alukset, jotka eivät ole matkustaja-aluksia, joiden bruttovetoisuus on vähintään 3 000, joita käytetään kansainvälisillä matkoilla ja jotka käyvät jäsenvaltion satamassa, on varustettava matkatietojen tallennusjärjestelmällä (VDR) SOLAS-yleissopimuksen V luvussa määrättyjen teknisten ja suorituskykyvaatimusten mukaisesti. Rahtialuksissa, jotka on rakennettu ennen 1 päivää heinäkuuta 2002, matkatietojen tallennusjärjestelmä voi olla yksinkertaistettu matkatietojen tallennusjärjestelmä (S-VDR), joka täyttää SOLAS-yleissopimuksen V luvun mukaisesti laaditut tekniset ja suorituskykyvaatimukset.

III MUILLA KUIN KANSAINVÄLISILLÄ MATKOILLA KÄYTETTÄVÄT ALUKSET**1. Alusten automaattiset tunnistusjärjestelmät (AIS)**

Kaikki matkustaja-alukset niiden koosta riippumatta ja kaikki muut alukset, joiden bruttovetoisuus on vähintään 300 ja joita käytetään muilla kuin kansainvälisillä matkoilla, on varustettava automaattisella tunnistusjärjestelmällä (AIS) SOLAS-yleissopimuksen V luvussa määrättyjen teknisten ja suorituskykyvaatimusten mukaisesti.

2. Matkatietojen tallennusjärjestelmät (VDR)

- a) Kaikki matkustaja-alukset niiden koosta riippumatta ja kaikki muut alukset, jotka eivät ole matkustaja-aluksia, joiden bruttovetoisuus on vähintään 3 000, jotka on rakennettu 1 päivänä heinäkuuta 2002 tai sen jälkeen ja joita käytetään muilla kuin kansainvälisillä matkoilla, on varustettava matkatietojen tallennusjärjestelmällä (VDR) SOLAS-yleissopimuksen V luvussa määrättyjen teknisten ja suorituskykyvaatimusten mukaisesti.
- b) Rahtialukset, joiden bruttovetoisuus on vähintään 3 000, jotka on rakennettu ennen 1 päivää heinäkuuta 2002 ja joita käytetään muilla kuin kansainvälisillä matkoilla, on varustettava matkatietojen tallennusjärjestelmällä (VDR) tai yksinkertaistetulla matkatietojen tallennusjärjestelmällä (S-VDR), joka täyttää SOLAS-yleissopimuksen V luvun mukaisesti laaditut tekniset ja suorituskykyvaatimukset.

▼ **M3**

IV POIKKEUKSET

1. **Vapautukset vaatimuksesta varustaa alukset AIS-järjestelmällä**

- a) Jäsenvaltiot voivat vapauttaa muilla kuin kansainvälisillä matkoilla käytettävät matkustaja-alukset, joiden pituus on alle 15 metriä tai joiden bruttovetoisuus on alle 300, tässä liitteessä asetettujen AIS-järjestelmää koskevien vaatimusten soveltamisesta.
- b) Jäsenvaltiot voivat vapauttaa alukset, jotka eivät ole matkustaja-aluksia ja joiden bruttovetoisuus on vähintään 300 mutta alle 500 ja jotka purjehtivat yksinomaan jäsenvaltion aluevesillä muiden, AIS-järjestelmällä varustettujen alusten tavanomaisesti käyttämien reittien ulkopuolella, tässä liitteessä asetettujen AIS-järjestelmää koskevien vaatimusten soveltamisesta.

2. **Vapautukset vaatimuksesta varustaa alukset VDR- tai S-VDR-järjestelmällä**

Jäsenvaltiot voivat myöntää seuraavasti vapautuksia vaatimuksesta varustaa alukset VDR- tai S-VDR-järjestelmällä:

- a) Matkustaja-alukset, jotka liikennöivät ainoastaan muilla kuin Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2009/45/EY ⁽¹⁾ 4 artiklassa tarkoitettuun A-luokkaan kuuluvilla merialueilla, voidaan vapauttaa vaatimuksesta varustaa alukset VDR-järjestelmällä.
- b) Alukset, jotka eivät ole ro-ro-matkustaja-aluksia ja jotka on rakennettu ennen 1 päivää heinäkuuta 2002, voidaan vapauttaa vaatimuksesta varustaa alukset VDR-järjestelmällä, jos voidaan osoittaa, että VDR-järjestelmän liittäminen aluksen olemassa oleviin laitteisiin on kohtuuttoman vaikeaa tai epäkäytännöllistä.
- c) Rahtialukset, jotka on rakennettu ennen 1 päivää heinäkuuta 2002 ja joita käytetään kansainvälisillä tai muilla matkoilla, voidaan vapauttaa vaatimuksesta varustaa alukset S-VDR-järjestelmällä, jos alukset poistetaan pysyvästi käytöstä kahden vuoden kuluessa SOLAS-yleissopimuksen V luvussa määrätystä täytäntöönpanoajankohdasta.

⁽¹⁾ EUVL L 163, 25.6.2009, s. 1.

▼ **M4***LIITE III***SÄHKÖISET VIESTIT JA UNIONIN MERENKULUN TIEDONVAIHTOJÄRJESTELMÄ (SafeSeaNet)****1. Yleinen käsite ja arkkitehtuuri**

Unionin merenkulun tiedonvaihtojärjestelmä SafeSeaNet mahdollistaa meriturvallisuuteen, satamien ja merenkulun turvatoimiin, meriympäristön suojeluun sekä meriliikenteen ja merikuljetusten tehokkuuteen liittyvien tietojen vastaanottamisen, tallentamisen, hakemisen ja vaihtamisen.

SafeSeaNet on erikoistunut verkosto, joka on perustettu helpottamaan sähköisessä muodossa olevien tietojen vaihtoa jäsenvaltioiden välillä ja tuottamaan komissiolle ja jäsenvaltioille asiaa koskevia tietoja unionin lainsäädännön mukaisesti. Se koostuu kussakin jäsenvaltiossa sijaitsevien kansallisten SafeSeaNet-järjestelmien verkostosta sekä solmukohtana toimivasta SafeSeaNet-keskusjärjestelmästä.

Unionin merenkulun tiedonvaihtojärjestelmä liittää yhteen kaikki kansalliset SafeSeaNet-järjestelmät, jotka on perustettu tämän direktiivin säännösten mukaisesti, ja sisältää SafeSeaNet-keskusjärjestelmän.

2. Hallinnointi, toiminta, kehitys ja ylläpito**2.1 Vastuut****2.1.1 Kansalliset SafeSeaNet-järjestelmät**

Jäsenvaltioiden on perustettava toimivaltaisen kansallisen viranomaisen vastuulla toimiva kansallinen SafeSeaNet-järjestelmä, joka mahdollistaa merenkulkua koskevien tietojen vaihdon järjestelmän käyttöön oikeutettujen kesken, ja ylläpidettävä sitä.

Toimivaltainen kansallinen viranomainen vastaa kansallisen järjestelmän ylläpidosta, johon sisältyy tiedon käyttäjien ja toimittajien koordinointi kansallisella tasolla sekä sen varmistaminen, että UN LOCODES on määritetty ja että kansallinen tietoteknologinen infrastruktuuri ja 2.3 kohdassa tarkoitetussa IFCD:ssä kuvatut menettelyt luodaan ja niitä ylläpidetään.

Kansallisen SafeSeaNet-järjestelmän on mahdollistettava sen käyttöön oikeutettujen keskinäiset yhteydet toimivaltaisen kansallisen viranomaisen vastuulla, ja siihen pääsy voidaan sallia merenkulkualan yksilöidylle toimijoille (alusten omistajat, asiamiehet, alusten päälliköt, laivaajat ym.) toimivaltaisen kansallisen viranomaisen luvalla erityisesti unionin lainsäädännön mukaisten ilmoitusten sähköisen toimittamisen ja vastaanottamisen helpottamiseksi.

2.1.2. SafeSeaNet-keskusjärjestelmä

Komissio vastaa SafeSeaNet-keskusjärjestelmän hallinnoinnin ja kehittämisen periaatteista sekä SafeSeaNet-järjestelmän yleisestä valvonnasta yhteistyössä jäsenvaltioiden kanssa, ja Euroopan meriturvallisuusvirasto puolestaan vastaa Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 1406/2002 ⁽¹⁾ mukaisesti yhteistyössä jäsenvaltioiden ja komission kanssa seuraavista tehtävistä:

— tekninen toteutus ja dokumentointi (SafeSeaNet),

— sähköisten viestien ja datan kehittäminen, toimivuus ja integrointi sekä rajapintojen ylläpitäminen SafeSeaNet-keskusjärjestelmän, satelliiteilla kerätty AIS-data mukaan luettuna, ja tämän direktiivin eri tietojärjestelmien kanssa 3 kohdan mukaisesti.

⁽¹⁾ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 1406/2002, annettu 27 päivänä kesäkuuta 2002, Euroopan meriturvallisuusviraston perustamisesta (EYVL L 208, 5.8.2002, s. 1).

▼ **M4**

Solmukohtana toimiva SafeSeaNet-keskusjärjestelmä liittää yhteen kaikki kansalliset SafeSeaNet-järjestelmät ja luo tarvittavan IT-infrastruktuurin ja 2.3 kohdassa tarkoitetussa IFCD:ssä kuvatut menettelyt.

2.2 *Hallinnoinnin periaatteet*

Komissio perustaa jäsenvaltioiden ja komission edustajista koostuvan korkean tason ohjausryhmän, joka vahvistaa oman työjärjestyksensä ja jonka tehtävänä on

- antaa suosituksia järjestelmän toimivuuden ja turvallisuuden parantamiseksi,
- antaa tarvittavia ohjeita järjestelmän kehittämiseksi,
- avustaa komissiota järjestelmän toimivuuden arvioimisessa,
- antaa asianmukaisia ohjeita sellaisen yhteentoimivan datanvaihtoalustan luomiseksi, joka yhdistää SafeSeaNet-järjestelmän tiedot muista tietojärjestelmistä saatuihin tietoihin 3 kohdan mukaisesti,
- hyväksyä 2.3 kohdassa tarkoitettu IFCD ja sen myöhemmät muutokset,
- antaa suuntaviivat tietojen keruuseen ja jakeluun SafeSeaNet-järjestelmän kautta niille toimivaltaisille viranomaisille, jotka jäsenvaltiot ovat nimenneet suorittamaan tämän direktiivin mukaisia asianomaisia tehtäviä,
- pitää yhteyttä muihin foorumeihin, erityisesti merenkulun hallinnon yksinkertaistamista ja sähköisiä tietopalveluja käsittelevän ryhmän kanssa.

2.3 Rajapinnan ja toiminnan valvonta-asiakirja sekä tekninen dokumentaatio

Komissio laatii jäsenvaltioita kuullen rajapinnan ja toiminnan valvonta-asiakirjan (IFCD) ja ylläpitää sitä.

IFCD:ssä kuvataan yksityiskohtaisesti vaadittu suoritustaso sekä SafeSeaNet-järjestelmän kansallisiin ja keskitettyihin osiin sovellettavat menettelyt asiaa koskevan unionin lainsäädännön noudattamista varten.

IFCD sisältää sääntöjä seuraaviin liittyen:

- käyttöoikeuksia koskevat suuntaviivat tietojen laadun hallintaa varten,
- tietojen yhdentäminen 3 kohdan mukaisesti ja niiden jakaminen SafeSeaNet-järjestelmän kautta,
- viraston ja jäsenvaltioiden toimintamenettelyt, joissa määritetään SafeSeaNet-datan laadun valvontamenetelmät,
- tietojen siirtoa ja vaihtoa koskevat turvallisuuseritelmät, ja
- tietojen arkistointi kansallisella tasolla ja keskustasolla.

IFCD sisältää yksityiskohtaiset säännöt vaarallisia tai pilaavia aineita koskevan tiedon säilyttämisestä ja saatavuudesta, kun tiedot liittyvät säännölliseen liikenteeseen, jolle on myönnetty vapautus 15 artiklan mukaisesti.

Virasto kehittää yhteistyössä jäsenvaltioiden kanssa SafeSeaNetiin liittyvän teknisen dokumentaation, kuten standardit, jotka koskevat vaihdettavan datan muotoa, järjestelmien ja sovellusten yhteentoimivuutta, käyttäjäoppaita, verkoston turvallisuuseritelmiä sekä raportointivelvoitteiden tukena käytettäviä viitetietokantoja, ja ylläpitää niitä.

▼ M4

3. **Datan vaihtaminen ja jakaminen**

Järjestelmässä on käytettävä alan standardeja, ja sen on voitava olla vuorovaikutuksessa SafeSeaNet-järjestelmän puitteissa tapahtuvaan tietojen luomiseen, esittämiseen tai vastaanottamiseen käytettävien julkisten ja yksityisten järjestelmien kanssa.

Komission ja jäsenvaltioiden on tehtävä yhteistyötä tarkastellakseen mahdollisuutta kehittää toimintoja, joilla mahdollisimman pitkälti varmistetaan, että tietojen tarjoajien — mukaan luettuna alusten päälliköt, alusten omistajat, asiamiehet, toimijat, laivaajat ja asianomaiset viranomaiset — tarvitsee antaa tiedot vain kerran, ottaen asianmukaisesti huomioon direktiivin 2010/65/EU ⁽¹⁾ ja muun asiaa koskevan unionin lainsäädännön mukaiset velvoitteet. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että esitetyt tiedot ovat saatavilla käyttöä varten kaikissa relevanteissa raportointi-, ilmoitus-, tietojen jakamis- ja VTMS-järjestelmissä.

Jäsenvaltioiden on kehitettävä ja ylläpidettävä tarvittavia rajapintoja tietojen lähettämiseksi automaattisesti ja sähköisesti SafeSeaNet-järjestelmään.

SafeSeaNet-keskusjärjestelmää on käytettävä niiden sähköisten viestien ja datan jakelua varten, jotka vaihdetaan tai jaetaan tämän direktiivin sekä asiaa koskevan unionin lainsäädännön, muun muassa seuraavien mukaisesti:

- Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2000/59/EY ⁽²⁾, annettu 27 päivänä marraskuuta 2000, aluksella syntyvän jätteen ja lastijäämien vastaanottolaitteista satamissa, sen 12 artiklan 3 kohdan osalta,
- Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2005/35/EY ⁽³⁾, annettu 7 päivänä syyskuuta 2005, alusten aiheuttamasta ympäristön pilaantumisesta ja säännösten rikkomisista määrättävistä seuraamuksista, sen 10 artiklan osalta,
- Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2009/16/EY ⁽⁴⁾, annettu 23 päivänä huhtikuuta 2009, satamavaltioiden suorittamasta valvonnasta, sen 24 artiklan osalta,
- Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2010/65/EU, annettu 20 päivänä lokakuuta 2010, jäsenvaltioiden satamiin saapuvia ja/tai satamista lähteviä aluksia koskevista ilmoitusmuodollisuuksista, siltä osin kuin sen 6 artiklaa sovelletaan.

SafeSeaNet-järjestelmän toiminnalla olisi pyrittävä helpottamaan esteettömän eurooppalaisen meriliikennealueen perustamista.

Kun kansainvälisesti hyväksytyt säännöt mahdollistavat kolmansien maiden aluksia koskevien LRIT-tietojen välittämisen, SafeSeaNet-verkostoja on käytettävä välittämään tarkoituksenmukaista turvallisuustasoa noudattaen tämän direktiivin 6 b artiklan mukaisesti saatuja LRIT-tietoja jäsenvaltioiden kesken.

4. **Turvallisuus ja käyttöoikeudet**

SafeSeaNet-keskusjärjestelmän ja kansallisten SafeSeaNet-järjestelmien on noudatettava tämän direktiivin vaatimuksia, jotka koskevat tietojen luottamuksellisuutta, sekä IFCD:ssä kuvattuja turvallisuusperiaatteita ja eritelmiä, erityisesti käyttöoikeuksien osalta.

Jäsenvaltioiden on yksilöitävä kaikki käyttäjät, sekä yksityishenkilöt että kansalliset SafeSeaNet-sovellukset, joille annetaan tehtävä ja tietyt käyttöoikeudet IFCD:n mukaisesti.

⁽¹⁾ Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2010/65/EU, annettu 20 päivänä lokakuuta 2010, jäsenvaltioiden satamiin saapuvia ja/tai satamista lähteviä aluksia koskevista ilmoitusmuodollisuuksista ja direktiivin 2002/6/EY kumoamisesta (EUVL L 283, 29.10.2010, s. 1).

⁽²⁾ Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2000/59/EY, annettu 27 päivänä marraskuuta 2000, aluksella syntyvän jätteen ja lastijäämien vastaanottolaitteista satamissa (EYVL L 332, 28.12.2000, s. 81).

⁽³⁾ Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2005/35/EY, annettu 7 päivänä syyskuuta 2005, alusten aiheuttamasta ympäristön pilaantumisesta ja pilaamisrikoksista määrättävistä seuraamuksista, myös rikosoikeudellisista seuraamuksista (EUVL L 255, 30.9.2005, s. 11).

⁽⁴⁾ Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2009/16/EY, annettu 23 päivänä huhtikuuta 2009, satamavaltioiden suorittamasta valvonnasta (EUVL L 131, 28.5.2009, s. 57).

▼ **M3***LIITE IV***Jäsenvaltioiden käytössä olevat keinot merenkulun turvallisuuden tai ympäristön suojelun ollessa uhattuna**

(19 artiklan 1 kohdan nojalla toteutettavat toimenpiteet)

Jos alus joutuu 17 artiklassa kuvattuun vaaratilanteeseen tai vastaaviin olosuhteisiin ja asianomaisen jäsenvaltion toimivaltainen viranomainen katsoo tämän johdosta kansainvälisen oikeuden mukaisesti, että on tarpeen torjua tai lieventää vakavaa ja välitöntä vaaraa tai poistaa tällainen vaara, joka kohdistuu sen rannikkoalueisiin tai niihin liittyviin etuihin, muiden alusten ja niiden miehistöjen ja matkustajien turvallisuuteen tai maissa olevien henkilöiden turvallisuuteen, tai se katsoo, että meriympäristöä on suojeltava, kyseinen viranomainen voi erityisesti:

- a) rajoittaa aluksen liikkumista tai ohjata sen määrätulle reitille; tämä vaatimus ei rajoita aluksen päällikön vastuuta aluksen turvallisesta käsittelystä;
- b) vaatia aluksen päällikköä poistamaan ympäristöön tai meriturvallisuuteen kohdistuva vaara;
- c) lähettää alukselle arvointiryhmän arvioimaan vaaran astetta, auttamaan aluksen päällikköä tilanteen korjaamisessa ja pitämään toimivaltaisen rannikkoaseman ajan tasalla tilanteesta;
- d) kehottaa aluksen päällikön tuomaan aluksen suojapaikkaan välittömän vaaran uhatessa tai määrätä aluksen luotsin ohjaukseen tai hinattavaksi.

Jos alusta hinataan hinaus- tai pelastussopimuksen nojalla, jäsenvaltion toimivaltaisen viranomaisen a ja d alakohdan mukaisesti toteuttamat toimenpiteet voidaan kohdistaa myös asianomaisiin avustus-, pelastus- tai hinausyrityksiin.