

32002L0059

L 208/10

EUROOPA ÜHENDUSTE TEATAJA

5.8.2002

EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU DIREKTIIV 2002/59/EÜ,

27. juuni 2002,

millega luuakse ühenduse laevaliikluse seire- ja teabesüsteem ning tunnistatakse kehtetuks nõukogu direktiiv 93/75/EMÜ

EUROOPA PARLAMENT JA EUROOPA LIIDU NÕUKOGU,

võttes arvesse Euroopa Ühenduse asutamislepingut, eriti selle artikli 80 lõiget 2,

võttes arvesse komisjoni ettepanekut, ⁽¹⁾võttes arvesse majandus- ja sotsiaalkomitee arvamust, ⁽²⁾võttes arvesse regioonide komitee arvamust ⁽³⁾vastavalt asutamislepingu artiklis 251 sätestatud menetlusele ⁽⁴⁾

ning arvestades järgmist:

(1) Oma 24. veebruari 1993. aasta teatise ühise mereohutuspoliitika kohta viitas komisjon, et üks eesmärk ühenduse tasandil on kohustusliku teabesüsteemi loomine, mis annaks liikmesriikidele kiire ligipääsu kogu olulisele teabele ohtlike või saastavaid aineid vedavate laevade ja nende lasti täpse laadi kohta.

(2) Nõukogu 13. septembri 1993. aasta direktiiviga 93/75/EMÜ (miinimumnõuete kohta, mis käsitlevad ohtlike või saastavaid kaupu vedavaid laevu, mis suunduvad ühenduse sadamatesse või lahkuvad sealt ⁽⁵⁾) kehtestati süsteem, mille kaudu pädevad asutused saavad teavet ühenduse sadamasse suunduvate või neist lahkuvate ja ohtlike või saastavaid kaupu vedavate laevade kohta

ning intsidentide kohta merel. Nimetatud direktiiviga nõutakse, et komisjon esitaks uued ettepanekud täielikuma ühenduse teatamissüsteemi kehtestamiseks, mis võib hõlmata ka liikmesriikide rannikute ääres sõitvaid transiitlaevu.

(3) Nõukogu 8. juuni 1993. aasta resolutsioonis ühise mereohutuspoliitika kohta ⁽⁶⁾ nõustuti, et ühenduse meetmete peamiste eesmärkide hulka kuulub täielikuma teabesüsteemi vastuvõtmine.

(4) Ühenduse laevaliikluse seire- ja teabesüsteemi rajamine peaks aitama vältida õnnetusi ja merereostust ning vähendada nende mõju mere- ja rannikukeskkonnale, majandusele ning kohalike elanike tervisele. Mereliikluse, eriti laevade sadamakülastuste haldamise tõhusus sõltub samuti laevade saabumise piisavast etteteatamisest.

(5) Euroopa rannikute ääres on loodud mitu kohustuslikku laevade teatamissüsteemi kooskõlas Rahvusvahelise Mereorganisatsiooni (IMO) vastuvõetud asjakohaste eeskirjadega. Tuleks tagada, et laevad järgivad nende süsteemide alusel kehtivaid teatamisnõudeid.

(6) Samuti on loodud laevaliikluse juhtimise keskused ja laevade marsruutimissüsteemid, millel on tähtis osa õnnetusjuhtumite ning reostuse vältimisel teatavates meresõidupiirkondades, mis on ülekoormatud või laevadele ohtlikud. Vajalik on, et laevad kasutaksid laevaliikluse juhtimise keskuste teenuseid ning et need järgiksid IMO heakskiidetud laevade marsruutimissüsteemide suhtes kohaldatavaid eeskirju.

(7) Pardavarustuse oluline tehniline areng võimaldab laevade automaatset identifitseerimist (AIS-süsteemid) laevade paremaks seireks, samuti reisiinfo salvestust (VDR-süsteemid ehk "mustad kastid") õnnetustele järgneva uurimise hõlbustamiseks. Arvestades selliste seadmete tähtsust laevaõnnetuste vältimise poliitika kujundamisel tuleks need muuta kohustuslikuks siseriiklike või rahvusvahelisi reise tegevatel laevadel, mis külastavad ühenduse sadamaid. VDR-süsteemi antavat teavet saab kasutada nii pärast õnnetust selle põhjuste uurimiseks kui ka ennetavalt selliste olukordade kohta vajalike kogemuste

⁽¹⁾ EÜT C 120 E, 24.4.2001, lk 67
ja EÜT C 362 E, 18.12.2001, lk 255.

⁽²⁾ EÜT C 221, 7.8.2001, lk 54.

⁽³⁾ EÜT C 357, 14.2.2001, lk 1.

⁽⁴⁾ Euroopa Parlamendi 14. juuni 2001. aasta arvamus (EÜT C 53 E, 28.2.2002, lk 304), nõukogu 19. detsembri 2001. aasta ühine seisukoht (EÜT C 58 E, 5.3.2002, lk 14) ja Euroopa Parlamendi 10. aprilli 2002. aasta otsus (Euroopa Ühenduste Teatajas seni avaldamata). Nõukogu 25. juuni 2002. aasta otsus.

⁽⁵⁾ EÜT L 247, 5.10.1993, lk 19. Direktiivi on viimati muudetud komisjoni direktiiviga 98/74/EÜ (EÜT L 276, 13.10.1998, lk 7).

⁽⁶⁾ EÜT C 271, 7.10.1993, lk 1.

- saamiseks. Liikmesriigid peaksid innustama selliste andmete kasutamist mõlemal eesmärgil.
- (8) Liikmesriigid peaksid tagama, et pädevate asutuste rannikuäärsetele jaamadele on lisaks sobivatele tehnilistele vahenditele kättesaadav ka piisav ja õige kvalifikatsiooniga personal.
- (9) Täpne teave laevade pardal veetavate ohtlike või saastavate kaupade kohta ja muu asjakohane ohutusteave, nagu teave laevasõidu intsidentide kohta, on oluline reostuse või reostuse ohu kõrvaldamistööde ettevalmistamiseks ja tõhususeks. Liikmesriikide sadamatest lahkuvad või neisse suunduvad laevad peavad selle teabe edastama nende liikmesriikide pädevatele asutustele või sadama valdajatele.
- (10) Võimaliku lasti käsitleva suure andmekoguse edastamise ja kasutamise hõlbustamiseks ning kiirendamiseks tuleks selline teave võimaluse korral saata asjaomasele pädevale asutusele või sadama valdajale elektrooniliselt. Samadel põhjustel peaks teabevahetus liikmesriikide pädevate asutuste vahel toimuma elektrooniliselt.
- (11) Kui asjaomased ühingud on kehtestanud liikmesriike rahuldava sisekorra käesoleva direktiiviga nõutava teabe viivitamatu pädevale asutusele saatmise tagamiseks, peab olema võimalik teha erand igast sõidust teatamise nõudest regulaarliinidele kahe või enama riigi vahel, millest vähemalt üks on liikmesriik.
- (12) Mõned laevad tekitavad oma tegevuse või seisundi tõttu võimalikke ohte meresõiduohutusele ja keskkonnale. Liikmesriigid peaksid pöörama erilist tähelepanu selliste laevade seirele, võtma vajalikud meetmed nende tekitatava ohu suurenemise tõkestamiseks ja saatma kogu nende valduses oleva asjakohase teabe selliste laevade kohta teistele asjaomastele liikmesriikidele. Sellised asjakohased meetmed võiksid olla sadamariigi kontrollimis-tegevuses ettenähtud meetmed.
- (13) Liikmesriigid peavad end kaitsma ohtude eest meresõiduohutusele, üksikisikute turvalisusele ning mere- ja rannikukeskkonnale, mille tekitavad intsidendid, õnnetused või teatavad muud olukorrad merel ning meres triivivate saastavate laikude või pakendite olemasolu. Sel eesmärgil peaksid liikmesriikide otsingu- ja päästetsoonis/majandusvööndis või samaväärses piirkonnas sõitvate laevade kaptenid teatama sellistest juhtumitest rannikuriikide pädevatele asutustele, esitades kogu asjakohase teabe. Liikmesriikide konkreetset olukorda silmas pidades tuleks neile anda paindlik võimalus valida, millises nimetatud geograafilistest piirkondadest peaks kehtima teatamiskohustus.
- (14) Vahe- või õnnetusjuhtumi korral merel aitab veoga seotud osapoolte igakülgne ja täielik koostöö oluliselt kaasa pädevate asutuste tegevuse tõhususele.
- (15) Kui liikmesriigi määratud pädev asutus leiab kvalifitseeritud meteoroloogilise teabeteenistuse mere- ja ilmastikuloole ennustuse põhjal, et erakordselt halvad ilmastiku- või meretingimused tekitavad tõsise ohu inimestele või reostusohu, peaks ta olukorrast teatama sadamasse siseneda või sealt lahkuda kavatseva laeva kaptenile ja samuti võib ta võtta kõik muud vajalikud meetmed. Ilma et see piiraks merehädas oleva laeva abistamise kohustust, võivad need hõlmata sadamasse sisenemise või sealt lahkumise keeldu kuni olukorra normaliseerumiseni. Võimaliku ohu korral turvalisusele või reostusohu korral ning võttes arvesse kõnealuse sadama konkreetset olukorda, võib pädev asutus soovitada laevadel sadamast mitte lahkuda. Kui kapten otsustab sadamast lahkuda, teeb ta seda igal juhul omal vastutusel ja tal tuleks oma otsust põhjendada.
- (16) Ohutu paiga puudumine võib mereõnnetuse korral tuua kaasa raskeid tagajärgi. Seetõttu peaksid liikmesriigid koostama kavad, mille kohaselt merehätta sattunud laevad võivad saada pelgupaiga nende sadamates või igas muus kaitstud piirkonnas parimates võimalikes tingimustes, kui olukord seda nõuab. Kui see on vajalik ja võimalik, peaksid need kavad sisaldama vajalike vahendite ja rajatiste tagamist abi andmiseks, päästmiseks ning reostuse tõkestamiseks. Merehätta sattunud laeva abistavad sadamad peaksid saama loota kiirele hüvitisele kõigi selle tegevusega seotud kulude ja kahjude eest. Seetõttu peaks komisjon uurima võimalusi piisava hüvitamise süsteemi kehtestamiseks ühenduste sadamatele, kes aitavad merehätta sattunud laeva, ja ühenduse sadamasse tulevalt laevalt piisava kindlustuse nõudmise võimalikkust.
- (17) Rajada tuleb liikmesriikide ja komisjoni vahelise koostöö raamistik, et parandada mereliikluse seire- ja teabesüsteemi rakendamist nõuetekohaste sideliinide loomisega liikmesriikide pädevate asutuste ja sadamate vahel. Lisaks sellele tuleb laevade identifitseerimis- ja seiresüsteemi katvust täiendada ühenduse meresõidupriirkondades, kus

see on ebapiisav. Lisaks sellele tuleks ühenduse meresõidupiirkondades asutada teabehalduskeskused, et hõlbustada mereliikluse seire ja käesoleva direktiivi rakendamise seaga seotud kasulike andmete vahetust või levitamist. Liikmesriigid ja komisjon peaksid samuti püüdma teha nende eesmärkide saavutamiseks koostööd kolmandate riikidega.

- (18) Käesoleva direktiivi tõhusus sõltub suuresti sellest, et liikmesriigid jälgiksid rangelt selle rakendamist. Sel eesmärgil peavad liikmesriigid korrapäraselt tegema asjakohaseid kontrole või muid asjakohaseid toiminguid, mis on vajalikud selleks, et tagada käesoleva direktiivi nõuete täitmiseks loodud sideliinide rahuldav töö. Samuti tuleks kehtestada sanktsioonide süsteem tagamaks, et asjaomased isikud järgivad käesolevas direktiivis sätestatud teatamise ja pardal oleva varustusega seotud nõudeid.

- (19) Käesoleva direktiivi kohaldamiseks vajalikud meetmed tuleks vastu võtta vastavalt nõukogu 28. juuni 1999. aasta direktiivile 1999/468/EÜ, millega kehtestatakse komisjoni rakendusvolituste kasutamise menetlused. ⁽¹⁾

- (20) Teatavaid käesoleva direktiivi sätteid võib selle menetlusega muuta, et võtta arvesse ühenduse ja rahvusvaheliste dokumentide arengut ning käesoleva direktiivi rakendamisel saadavaid kogemusi, tingimusel, et see ei laienda käesoleva direktiivi rakendusala. Liikmesriikide asjakohased aruanded sellise rakendamise kohta on komisjonile kasulik töövahend käesoleva direktiivi rakendamise käigus saadud kogemuste hindamiseks.

- (21) Käesolev direktiiv tugevdab, laiendab ja muudab märkimisväärselt direktiivi 93/75/EMÜ sätteid. Seetõttu tuleks direktiiv 93/75/EMÜ kehtetuks tunnistada.

- (22) Kuna liikmesriigid ei saa täiel määral täita kavandatavate meetmete eesmärke, nimelt mereliikluse ohutuse ja tõhususe parandamist, mis kavandatava ulatuse ja mõju tõttu on paremini saavutatavad ühenduse tasandil, võib ühendus võtta meetmeid kooskõlas asutamislepingu artiklis 5 sätestatud subsidiaarsuspõhimõttega. Nimetatud artiklis sätestatud proportsionaalsuse põhimõtte kohaselt ei lähe käesolev direktiiv kaugemale sellest, mida on vaja kõnealuste eesmärkide saavutamiseks,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA DIREKTIIVI:

Artikkel 1

Eesmärk

Käesoleva direktiivi eesmärk on kehtestada ühenduses laevaliikluse seire- ja teabesüsteem, pidades silmas mereliikluse ohutuse ja tõhususe suurendamist, parandada asutuste tegevust intsidentide, õnnetuste või võimalike ohuolukordade korral merel, kaasa arvatud otsingu- ja päästetegevus, ning aidata kaasa laevade põhjustatud reostuse paremale tõkestamisele ja avastamisele.

Liikmesriigid jälgivad ning võtavad kõik vajalikud ja sobivad meetmed tagamaks, et laevakaptenid, -käitajad või -agendid, samuti selliste laevade pardal veetavate ohtlike või saastavate kaupade lastisaatjad või omanikud järgivad käesoleva direktiivi nõudeid.

Artikkel 2

Kohaldamisala

1. Käesolevat direktiivi kohaldatakse laevade suhtes, mille kogumahutavus on 300 tonni või rohkem, kui sätestatud ei ole teisiti.

2. Käesolevat direktiivi ei kohaldata:

- a) sõjalaevade, mereväe abilaevade ja muude laevade suhtes, mis kuuluvad liikmesriigile või mida käitab liikmesriik ja mida kasutatakse mitteärilisteks avalikeks teenusteks;
- b) kalalaevade, traditsiooniliste laevade ja lõbusõidulaevade suhtes, mille pikkus on vähem kui 45 meetrit;
- c) laeval kasutatavate 5 000 tonnist väiksemate punkrivarude, proviandi ja seadmete suhtes.

Artikkel 3

Mõisted

Käesolevas direktiivis kasutatakse järgmisi mõisteid:

- a) *asjakohased rahvusvahelised dokumendid* on järgmised dokumendid:

— MARPOL on 1973. aasta rahvusvaheline konventsioon laevade põhjustatud merereostuse vältimise kohta ja selle 1978. aasta protokoll;

⁽¹⁾ EÜT L 184, 17.7.1999, lk 23.

- SOLAS on rahvusvaheline konventsioon inimeste ohutusest merel koos selle protokollide ja muudatustega;
 - 1969. aasta rahvusvaheline laevade mõõtmise konventsioon;
 - 1969. aasta rahvusvaheline konventsioon sekkumise kohta avamerel naftareostuse korral ja selle 1973. aasta protokoll sekkumise kohta muude ainete reostuse korral, välja arvatud nafta;
 - SAR konventsioon on 1979. aasta rahvusvaheline mereotsingute ja -pääste konventsioon;
 - ISM koodeks on rahvusvaheline laevade ohutu eksploateerimise ja reostuse vältimise korraldamise koodeks;
 - IMDG koodeks on rahvusvaheline ohtlike kaupade mereveo eeskiri;
 - IBC koodeks on IMO rahvusvaheline koodeks ohtlike kemikaalide mahtlastina vedava laeva ehituse ja seadmete kohta;
 - IGC koodeks on IMO rahvusvaheline koodeks veeldatud gaasi mahtlastina vedava laeva ehituse ja seadmete kohta;
 - BC koodeks on IMO tahkete puistekaupade veo ohutuse eeskiri;
 - INF koodeks on IMO koodeks eriveomahutites oleva kasutatud tuumkütuse, plutooniumi ja kõrgradioaktiivsete jäätmete ohutuks veoks laeval;
 - IMO resolutsioon A.851(20) on Rahvusvahelise Mereorganisatsiooni resolutsioon 851(20) pealkirjaga "Laevade teatamissüsteemide ja laevade teatamisnõuete üldpõhimõtted, sealhulgas suunised ohtlike kaupade, kahjulike ainete ja/või meresaeainetega seotud intsidenditest teatamiseks";
- b) *käitaja* on laeva omanik või haldaja;
- c) *agent* on isik, kes on volitatud andma teavet laeva käitaja nimel;
- d) *lastisaatja* on isik, kes on ise sõlminud või kelle nimel on sõlmitud veoettevõtjaga merekaubaveo leping;
- e) *ühing* on ühing SOLASE konventsiooni IX peatüki 1. reegli punkti 2 tähenduses;
- f) *laev* on merelaev või -sõiduk;
- g) *ohtlikud kaubad* on:
- IMDG koodeksis liigitatud kaubad,
 - IBC koodeksi 17. peatükis loetletud ohtlikud vedelikud,
 - IGC koodeksi 19. peatükis loetletud veeldatud gaasid,
 - BC koodeksi B lisas nimetatud puistmaterjalid.
- Samuti on kaasa arvatud kaubad, mille veoks on ette nähtud sobivad eeltingimused vastavalt IBC koodeksi punktile 1.1.3 või IGC koodeksi punktile 1.1.6;
- h) *saastavad kaubad* on:
- MARPOLi konventsiooni I lisas määratletud nafta ja naftasaadused,
 - MARPOLi konventsiooni II lisas määratletud kahjulikud vedelikud,
 - MARPOLi konventsiooni III lisas määratletud ohtlikud ained;
- i) *lastiveoüksus* on kaubaveoauto, raudtee kaubavagun, konteiner, paakauto, raudteevagun või teisaldatav paak;
- j) *aadress* on nimi ja sideliinid, mille kaudu võib vajaduse korral ühendust võtta käitaja, agendi, sadama valdaja, pädeva asutuse või muu volitatud isiku või organiga, kellel on üksikasjalikku teavet laeva lasti kohta;
- k) *pädevad asutused* on asutused ja organisatsioonid, mille liikmesriigid on määranud vastu võtma ning edastama vastavalt käesolevale direktiivile esitatud teavet;
- l) *sadama valdaja* on pädev asutus või organ, mille liikmesriigid on iga sadama jaoks määranud vastu võtma ning edastama vastavalt käesolevale direktiivile esitatud teavet;

- m) *ohutu paik* on sadam, sadama osa või muu kaitsev kai või ankrupaik või muu kaitstud piirkond, mille liikmesriik on määranud merehätta sattunud laevade vastuvõtmiseks;
- n) *kaldajaam* on mõni järgmistest, mille liikmesriik määrab vastavalt käesolevale direktiivile: laevaliikluse juhtimise keskus; IMO tunnustatud kohustusliku teatamissüsteemi eest vastutav rannarajatis; või otsingu- ja päästetegevuse või merereostuse kõrvaldamise kooskõlastamise eest vastutav organ;
- o) *laevaliikluse juhtimise keskus* (VTS) on talitus, mis on kavandatud laevaliikluse ohutuse ja tõhususe tõstmiseks ning keskkonna kaitsmiseks ning mis suudab laevaliiklusega seoses infot vahetada ja reageerida laevaliikluse juhtimise piirkonnas laevaliikluses tekkivatele olukordadele;
- p) *laevade marsruutimissüsteem* on ühe või mitme marsruudi või marsruutimismeetme süsteem õnnetuste vähendamiseks; see hõlmab liikluse jagamise skeeme, kahesuunalisi marsruute, soovitatavaid laevateid, välditavaid piirkondi, rannikulähedasi liiklustsoone, ümbersõite, ettevaatust nõudvaid piirkondi ja süvaveemarsruute;
- q) *traditsioonilised laevad* on mitmesugused ajaloolised laevad ja nende koopiad, sealhulgas tavapärase oskuste ja meresõidu toetamiseks ning edendamiseks kavandatud laevad, mis koos kasutatavatena kujutavad endast elavaid kultuurimälestisi ning mida kasutatakse vastavalt traditsioonilistele meresõidu ja tehnika põhimõtetele;
- r) *õnnetus* on õnnetus IMO laevaõnnetuste ja intsidentide uurimise koodeksi tähenduses.
- c) kui külastatav sadam ei ole teada või kui seda sõidu ajal muudetakse, niipea, kui see teave on kättesaadav.
2. Ohtlikke või saastavaid kaupu vedavad laevad, mis tulevad väljaspool ühendust asuvast sadamast ja suunduvad liikmesriigi sadamasse, peavad järgima artiklis 13 sätestatud teatamiskohustust.

Artikkel 5

Kohustuslike laevade teatamissüsteemide piirkonda sisenevate laevade seire

1. Asjaomane liikmesriik jälgib ning võtab kõik vajalikud ja sobivad meetmed tagamaks, et IMO poolt vastavalt SOLASE konventsiooni V peatüki 11. reeglile vastu võetud ja ühe või mitme liikmesriigi kasutatava kohustusliku laevade teatamissüsteemi piirkonda sisenevad laevad järgivad seda süsteemi, esitades nõutava teabe, ilma et see piiraks lisateavet, mida liikmesriik nõuab vastavalt IMO resolutsioonile A.851(20).
2. Kui liikmesriik esitab IMO-le vastuvõtmiseks uue kohustusliku laevade teatamissüsteemi või ettepaneku muuta olemasolevat teatamissüsteemi, lisab ta oma ettepanekusse vähemalt I lisa punktis 4 viidatud teabe.

Artikkel 6

Automaatsete identifitseerimissüsteemide kasutamine

1. Liikmesriigi sadamat külastav laev peab vastavalt II lisa I osas sätestatud ajakavale olema varustatud automaatse identifitseerimissüsteemiga, mis vastab IMO koostatud toimimismääradele.
2. Automaatse identifitseerimissüsteemiga varustatud laevad peavad seda kogu aeg töös hoidma, välja arvatud juhul, kui rahvusvahelised lepingud, reeglid või standardid sätestavad navigatsiooniteabe kaitse.

Artikkel 7

Laeva marsruutimissüsteemide kasutamine

1. Liikmesriigid jälgivad ning võtavad kõik vajalikud ja sobivad meetmed tagamaks, et kõik IMO poolt vastavalt SOLASE konventsiooni V peatüki 10. reeglile vastu võetud ja ühe või mitme liikmesriigi kasutatava kohustusliku laevade marsruuti-

I JAOTIS

LAEVADE TEATAMINE JA SEIRE

Artikkel 4

Teatamine enne liikmesriikide sadamatesse sisenemist

1. Liikmesriigi sadamasse suunduva laeva käitaja, agent või kapten esitab sadama valdajale I lisa punktis 1 nõutud teabe:
 - a) vähemalt kakskümmend neli tundi ette; või
 - b) hiljemalt laeva eelmisest sadamast lahkumise ajal, kui sõiduaeg on lühem kui kakskümmend neli tundi; või

missüsteemi piirkonda sisenevad laevad kasutavad süsteemi kooskõlas asjakohaste IMO kujundatud suuniste ja kriteeriumidega.

2. Kui liikmesriigid rakendavad omal vastutusel laeva marsruutimissüsteemi, mis ei ole IMO poolt vastu võetud, võtavad nad võimaluse korral arvesse IMO kujundatud suuniseid ja kriteeriume ning levitavad kogu laeva marsruutimissüsteemi ohutuks ja tõhusaks kasutamiseks vajalikku teavet.

Artikkel 8

Laevaliikluse juhtimise keskuse järgimise seire

Liikmesriigid jälgivad ning võtavad kõik vajalikud ja sobivad meetmed tagamaks, et:

- a) laevad, mis sisenevad piirkonda, kus tegutseb laevaliikluse juhtimise keskus, mida oma territoriaalvetes ja IMO kujundatud suuniste alusel käitab üks või mitu riiki, millest vähemalt üks on liikmesriik, osalevad selle laevaliikluse juhtimise keskuse töös ja järgivad selle eeskirju;
- b) liikmesriigi lipu all sõitvad laevad või liikmesriigi sadamasse suunduvad laevad, mis sisenevad sellise laevaliikluse juhtimise keskuse tööpiirkonda väljaspool liikmesriigi territoriaalvett ja IMO suuniste alusel, järgivad selle laevaliikluse juhtimise keskuse eeskirju;
- c) kolmanda riigi lipu all sõitvad laevad ja laevad, mis ei suundu liikmesriigi sadamasse, järgivad väljaspool liikmesriigi territoriaalvett laevaliikluse juhtimise keskuse piirkonda sisenedes võimaluse korral selle laevaliikluse juhtimise keskuse eeskirju. Liikmesriigid peaksid asjaomasele lipuriigile teatama nende eeskirjade igast tõsisest rikkumisest sellises laevaliikluse juhtimise keskuse piirkonnas.

Artikkel 9

Laevade teatamissüsteemide, laevade marsruutimissüsteemide ja laevaliikluse juhtimise keskuste infrastruktuur

1. Liikmesriigid võtavad kõik vajalikud ja sobivad meetmed, et varustada ennast järkjärguliselt II lisa I osas ettenähtud ajakava raames sobivate seadmete ning kaldarajatistega automaatse identifitseerimissüsteemi teabe vastuvõtuks ja kasutamiseks, võttes arvesse teadete edastamiseks vajalikku ulatust.

2. Kõigi vajalike seadmete ja kaldarajatiste ehitamise protsess käesoleva direktiivi rakendamiseks peab olema lõpetatud

2007. aasta lõpuks. Liikmesriigid tagavad, et sobivad seadmed teabe edastamiseks ja vahetamiseks liikmesriikide siseriiklike süsteemide vahel on töövalmis hiljemalt üks aasta pärast seda.

3. Liikmesriigid tagavad, et laevaliikluse juhtimise keskuste ja laevade marsruutimissüsteemide järgimise seire eest vastutavatele kaldajamadele on kättesaadav piisav ja õige kvalifikatsiooniga personal koos sobivate side- ja laevade seirevahenditega ning et need tegutsevad kooskõlas asjakohaste IMO suunistega.

Artikkel 10

Reisiinfo salvestussüsteemid

1. Liikmesriigid jälgivad ning võtavad kõik vajalikud ja sobivad meetmed tagamaks, et liikmesriigi sadamat külastavatel laevadel oleks II lisa II osas sätestatud eeskirjadele vastav reisiinfo salvesti. Kõik erandid, mis on tehtud ro-ro-reisiparvlaevadele või kiirreisilaevadele vastavalt nõukogu 29. aprilli 1999. aasta direktiivi 1999/35/EÜ (regulaarselt liiklevate ro-ro-reisiparvlaevade ja kiirreisilaevade ohutu käitamise kohustusliku kontrollimise korra kohta ⁽¹⁾) artikli 4 lõike 1 punktile d, lõpevad 5. augustil 2002.

2. Reisiinfo salvestussüsteemiga salvestatud andmed tehakse asjaomasele liikmesriigile kättesaadavaks uurimise korral, mis järgneb liikmesriigi jurisdiktsiooni all olevates vetes toimunud õnnetusele. Liikmesriigid tagavad selliste andmete kasutamise uurimise ja nende nõuetekohase analüüsi. Liikmesriigid tagavad uurimistulemuste avaldamise võimalikult kiiresti pärast uurimise lõppu.

Artikkel 11

Õnnetusjuhtumite uurimine

Ilma et see piiraks direktiivi 1999/35/EÜ artikli 12 kohaldamist, järgivad liikmesriigid käesolevas direktiivis nimetatud laevaga seotud mereõnnetuse või intsidenti uurimisel IMO mereõnnetuste ja intsidentide uurimise koodeksi sätteid. Liikmesriigid teevad nende lipu all sõitvate laevadega seotud mereõnnetuste ja intsidentide uurimisel koostööd.

⁽¹⁾ EÜT L 138, 1.6.1999, lk 1.

II JAOTIS

**LAEVA PARDAL OLEVATEST OHTLIKEST VÕI SAASTAVATEST
KAUPADEST TEATAMINE***Artikkel 12***Lastisaatja kohustused**

Liikmesriigi sadamas ei tohi vedamiseks pakkuda ega ühegi laeva pardale võtta, sõltumata selle suurusest, mingeid ohtlikke või saastavaid kaupu, kui kaptenile või käitajale ei ole esitatud I lisa punktis 2 loetletud teavet sisaldavat deklaratsiooni.

Lastisaatja on kohustatud esitama selle deklaratsiooni kaptenile või käitajale ja tagama, et veoks pakutud saadeti vastab tõepoolest esimese lõigu kohaselt deklareeritud kaubale.

*Artikkel 13***Pardal veetavatest ohtlikest või saastavatest kaupadest
teatamine**

1. Ohtlikke või saastavaid kaupu vedava ja liikmesriigi sadamast lahkuva laeva käitaja, agent või kapten, sõltumata laeva suurusest, peab hiljemalt väljumise hetkel esitama selle liikmesriigi määratud pädevale asutusele I lisa punktis 3 täpsustatud teabe.

2. Ohtlikke või saastavaid kaupu vedava, väljaspool ühendust asuvast sadamast tuleva ja liikmesriigis asuvasse sadamasse või liikmesriigi territoriaalvetes asuvasse ankrupaika suunduva laeva käitaja, agent või kapten, sõltumata laeva suurusest, peab hiljemalt lastimissadamast lahkudes või niipea, kui sihtsadam või ankrupaiga asukoht on teada, kui see teave pole lahkumishetkel kättesaadav, esitama I lisa punktis 3 täpsustatud teabe pädevale asutusele liikmesriigis, kus asub esimene sihtsadam või ankrupaik.

3. Liikmesriigid võivad kehtestada korra, mis volitab lõigetes 1 ja 2 nimetatud laeva käitajat, agent või kaptenit teatama I lisa punktis 3 loetletud teabe vastavalt lähte- või sihtsadamavaldajale ühenduses.

Kehtestatav kord peab tagama, et pädeval asutusel on vajaduse korral igal ajal ligipääs I lisa punktis 3 täpsustatud teabele. Sel eesmärgil säilitab sadama valdaja I lisa lõikes 3 loetletud teavet piisavalt kaua, et seda saaks kasutada intsidendi või mereõnne-

tuse korral. Sadama valdaja võtab vajalikud meetmed selle teabe elektrooniliseks ja viivitamatuks esitamiseks pädevale asutusele taotluse korral 24 tundi ööpäevas.

4. Laeva käitaja, agent või kapten peab I lisa punktis 3 esitatud teabe lasti kohta edastama sadama valdajale või pädevale asutusele.

Teave tuleb võimaluse korral edastada elektrooniliselt. Elektroonilises teabevahetuses tuleb kasutada III lisaga ettenähtud süntaksi ja korda.

*Artikkel 14***Elektrooniline andmevahetus liikmesriikide vahel**

Liikmesriigid teevad koostööd I lisa esitatud teabe haldamiseks kasutatavate siseriiklike süsteemide vastastikuse sidumise ja koostalitlusvõime tagamiseks.

Esimese lõigu alusel rajatud sidesüsteemidel peavad olema järgmised omadused:

- a) andmevahetus peab olema elektrooniline ning võimaldama vastavalt artiklile 13 edastatud sõnumite vastuvõttu ja töötlust;
- b) süsteem peab võimaldama teabe edastamist 24 tundi päevas;
- c) iga liikmesriik peab saama taotluse korral viivitamatult saata teavet laeva ja pardal olevate ohtlike või saastavate kaupade kohta teise liikmesriigi pädevale asutusele.

*Artikkel 15***Erandid**

1. Liikmesriigid võivad teha artiklis 13 sätestatud nõudest erandeid nende territooriumil asuvate sadamate vahel tegutsevatele regulaarliinidele juhul, kui on täidetud järgmised tingimused:

- a) nimetatud regulaarliini käitav ühing peab ja ajakohastab sellega seotud laevade nimekirja ning saadab selle asjaomasele pädevale asutusele,
- b) iga tehtud reisi kohta hoitakse I lisa punktis 3 loetletud teave taotluse põhjal pädevale asutusele kättesaadavana. Ühing peab looma sisesüsteemi tagamaks, et nimetatud teave saab taotluse korral 24 tundi ööpäevas ja viivitamatult saata pädevale asutusele elektrooniliselt vastavalt artikli 13 lõikele 4.

2. Kui rahvusvaheline regulaarlinn on kahe või mitme riigi vahel, millest vähemalt üks on liikmesriik, võib iga asjaomane liikmesriik taotleda teistelt liikmesriikidelt sellele regulaarlinnile erandi tegemist. Kõik asjaomased liikmesriigid, kaasa arvatud asjaomased rannikuäärsed riigid, teevad koostööd kõnealusele regulaarlinnile erandi tegemisel vastavalt lõikes 1 sätestatud tingimustele.

3. Liikmesriigid kontrollivad korrapäraselt lõigetes 1 ja 2 sätestatud tingimuste täitmist. Kui vähemalt üht neist tingimustest enam ei täideta, lõpetavad liikmesriigid viivitamatult kõnealusele ühingule erandi tegemise.

4. Liikmesriigid edastavad komisjonile käesoleva artikli alusel erandi saanud ühingute ja laevade loendi, samuti kõik selle loendi ajakohastused.

III JAOTIS

OHTLIKE LAEVADE SEIRE NING SEKKUMINE VAHEJUHTUMITE JA ÕNNETUSJUHTUMITE KORRAL MEREL

Artikkel 16

Teabe edastamine teatavate laevade kohta

1. Järgmistele nõuetele vastavaid laevu loetakse laevadeks, mis tekitavad võimaliku ohu laevasõidule või meresõiduohutusele, inimestele või keskkonnale:

a) laevad, mis oma reisi käigus:

- on olnud seotud artiklis 17 nimetatud intsidentide või õnnetusjuhtumitega merel, või
- on rikkunud käesoleva direktiiviga kehtestatud teatamise nõudeid, või
- on rikkunud liikmesriigi vastutusel olevates laevade marsruutimissüsteemides ja laevaliikluse juhtimise keskustes kohaldatavaid eeskirju;

b) laevad, mille kohta on tõendusmaterjali või arvatavaid tõendeid nafta tahtlikust väljalaskmisest või muudest MARPOLi konventsiooni rikkumistest liikmesriigi jurisdiktsiooni alla kuuluvates vetes;

c) laevad, mida ei ole lubatud liikmesriikide sadamatesse või mille kohta liikmesriik on esitanud aruande või teate vasta-

valt nõukogu 19. juuni 1995. aasta direktiivi 95/21/EÜ (sadamariigi kontrolli kohta ⁽¹⁾) I-1 lisale.

2. Lõikes 1 nimetatud laevade kohta asjakohast teavet omavad kaldajaamad edastavad selle teistesse kõnealustesse kaldajaamadesse liikmesriikides, mis asuvad laeva kavandatud marsruudi ääres.

3. Liikmesriigid tagavad, et neile vastavalt lõikele 2 saadetud teave edastatakse asjakohastele sadama valdajatele ja/või igale muule liikmesriigi määratud asutusele. Kätesaadava personali jõudluse piires teevad liikmesriigid kõik sobivad ülevaatused või kontrollimised oma sadamates omal algatusel või teise liikmesriigi taotluse korral, ilma et see piiraks ühegi sadamariigi kontrollikohustust. Nad teatavad kõigile asjaomastele liikmesriikidele võetud meetmete tulemustest.

Artikkel 17

Merel toimunud intsidentidest ja õnnetustest teatamine

1. Ilma et see piiraks rahvusvahelise õiguse kohaldamist ja pidades silmas meresõiduohutuse, inimeste või keskkonna ohutuse olulise ohustamise tõkestamist või vältimist, jälgivad liikmesriigid ja võtavad kõik sobivad meetmed tagamaks, et nende otsingu- ja päästetsoonis/majandusvööndis või samaväärses piirkonnas sõitva laeva kapten teatab viivitamatult selle geograafilise piirkonna eest vastutavale kaldajaamale:

- a) igast intsidendist või õnnetusest, mis mõjutab laeva ohutust, nagu kokkupõrge, madalikule sõitmine, vigastused, rikked või torked, vee sissevool või lasti liikumine, kõik laevakere vigastused või ehituslikud vead;
- b) igast intsidendist või õnnetusest, mis vähendab meresõiduohutust, nagu rikked, mis usutavasti mõjutavad laeva manööverdatavust või merekõlblikkust, või kõik vead, mis mõjutavad jõu- või rooliseadet, elektrigeneraatorsüsteemi, navigatsiooniseadmeid või sisedeadmeid;
- c) igast olukorrast, mis võib tekitada liikmesriigi vee või ranniku reostuse, nagu saastavate ainete merre laskmine või selle oht;
- d) igast merel triivimas nähtud saastavate ainete laigust ja mahutitest või pakenditest.

⁽¹⁾ EÜT L 157, 7.7.1995, lk 1. Direktiivi on viimati muudetud Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiviga 2001/106/EÜ (EÜT L 19, 22.1.2002, lk 17).

2. Lõike 1 kohaldamisel saadetak teatesõnum peab sisaldama vähemalt laeva nime, asukohta, lähtesadamat, sihtsadamat, aadressi, kust võib saada teavet pardal veetavate ohtlike ja saastavate kaupade kohta, isikute arvu pardal, juhtumi üksikasju ja kogu muud IMO resolutsioonis A.851(20) nimetatud asjakohast teavet.

Artikkel 18

Meetmed erakordselt halva ilma korral

1. Kui liikmesriikide määratud pädevad asutused erakordselt halbade ilmastiku- või mereolude korral leiavad, et need tekitavad tõsise reostusohu nende meresõidupirkondades või rannikualadel või teiste riikide meresõidupirkondades või rannikualadel, või et inimeste elu on ohustatud:

a) peaksid nad võimaluse korral kõnealuses sadamapiirkonnas viibiva ja sellesse sadamasse siseneda või sellest lahkuda kavatseva laeva kaptenile täielikult teatama mereoludest ja ilmastikutingimustest ning juhul, kui see on asjakohane ja võimalik, ohust, mida see võib tekitada tema laevale, lastile, meeskonnale ja reisijatele;

b) võivad nad vastavalt artiklile 20 võtta kõik muud sobivad meetmed, mis võivad sisaldada üldist soovitusi või keeldu konkreetsele laevale või laevadele siseneda ohustatud piirkondades sadamasse või sellest lahkuda, kuni tehakse kindlaks, et olukord ei ole enam inimestele ja/või keskkonnale ohtlik, ilma et see piiraks merehätta sattunud laevade abistamise kohustust;

c) võtavad nad asjakohased meetmed laevade punkerdamise piiramiseks või vajaduse korral selle keelamiseks oma territooriumil.

2. Kapten teatab ühingule lõikes 1 nimetatud sobivatest meetmetest või soovitustest. Need ei piira siiski kapteni otsust vastavalt tema ametialasele arvamusele SOLASe konventsiooni kohaselt. Kui laeva kapteni tehtud otsus ei ole kooskõlas lõikes 1 nimetatud meetmetega, tuleb tal oma otsust pädevatele asutustele põhjendada.

3. Lõikes 1 nimetatud sobivad meetmed või soovitused peavad põhinema mereolude ja ilmaennustusel, mille annab liikmesriigi tunnustatud kvalifitseeritud meteoroloogiline teabeteenistus.

Artikkel 19

Meetmed seoses merel toimuvate intsidentide või õnnetustega

1. Artiklis 17 nimetatud intsidentide või õnnetuste korral merel võtavad liikmesriigid kooskõlas rahvusvahelise õigusega

kõik asjakohased meetmed, kui need on vajalikud meresõidu ja isikute ohutuse tagamiseks ning mere- ja rannikukeskkonna kaitseks.

IV lisas sätestatakse mittetäielik nimekirja meetmetest, mis on liikmesriikidele kättesaadavad vastavalt käesolevale artiklile.

2. Käitaja, laeva kapten ja pardal veetavate ohtlike või saastavate kaupade omanik peavad kooskõlas siseriikliku ja rahvusvahelise õigusega tegema pädevate siseriiklike asutuste taotluse korral nendega igakülgset koostööd, pidades silmas merel toimunud intsidentide või õnnetuse tagajärgede minimeerimist.

3. Selle laeva kapten, milles suhtes kohaldatakse ISM koodeksi sätteid, teatab vastavalt sellele koodiksile ühingule igast artikli 17 lõikes 1 nimetatud intsidentist või õnnetusest merel. Niipea kui ühingule on sellisest olukorrast teatatud, peab ta võtma ühendust pädeva kaldajaamaga ning andma vajaduse korral omapoolset abi.

Artikkel 20

Ohutud paigad

Liikmesriigid koostavad pärast asjaomaste isikutega konsulteerimist IMO vastavaid suuniseid arvestades plaanid merehätta sattunud laevade vastuvõtmiseks nende jurisdiktsiooni all olevates vetes. Sellised plaanid peavad tegevus- ning keskkonnavalaseid piiranguid arvesse võttes sisaldama vajalikku korraldust ja korda, millega tagatakse, et merehätta sattunud laevad võivad sõltuvalt pädeva asutuse loast viivitamatult minna ohutusse paika. Kui liikmesriik peab seda vajalikuks ja võimalikuks, peavad plaanid sisaldama abistamiseks, päästmiseks ning reostusega tegelemiseks vajalike vahendite ja rajatiste tagamise korraldust.

Merehätta sattunud laevade vastuvõtmise plaanid on taotluse korral kättesaadavad. Liikmesriigid teatavad komisjonile 5. veebruariks 2004 esimese lõigu kohaldamiseks võetud meetmetest.

Artikkel 21

Asjaomaste isikute teavitamine

1. Asjaomase liikmesriigi pädev kaldajaam levitab vajaduse korral raadio teel asjakohases piirkonnas teavet igast artikli 17 lõike 1 alusel teatatud intsidentist või õnnetusest ja edastab teabe iga laeva kohta, mis ohustab meresõitu, inimelusid või keskkonda.

2. Vastavalt artiklitele 13 ja 17 esitatud teavet omav pädev asutus võtab piisavad meetmed kõnealuse teabe edastamiseks mis tahes ajal, kui teise liikmesriigi pädev asutus taotleb seda ohutuse tagamiseks.

3. Kui vastavalt käesolevale direktiivile või mõnel muul viisil on mis tahes liikmesriigi pädev asutus saanud teavet asjaoludest, mis ohustavad teise liikmesriigi teatud meresõidupirkondi ja rannikualasid või suurendavad sellist ohtu, võtab esimene liikmesriik sobivad meetmed, et teatada sellest kõigile asjaomastele liikmesriikidele nii kiiresti kui võimalik, ning konsulteerib nendega kavandatavate meetmete osas. Vajaduse korral teevad liikmesriigid koostööd, pidades silmas korralduste kooskõlastamist ühismeetmete jaoks.

Iga liikmesriik kehtestab vajaliku korra, et täielikult kasutada teateid, mida laevad vastavalt artiklile 17 peavad neile edastama.

IV JAOTIS

KAASNEVAD MEETMED

Artikkel 22

Pädevate asutuste määramine ja nende nimekirja avaldamine

1. Iga liikmesriik määrab pädevad asutused, sadama valdajad ja kaldajaamad, kellele tuleb edastada käesolevas direktiivis ettenähtud teated.

2. Iga liikmesriik tagab, et mereveondus saab nõuetekohast korrapäraselt ajakohastatavat teavet, nimelt navigatsioonialaste väljaannete kaudu, vastavalt lõikele 1 määratud asutuste ja jaamade kohta, vajaduse korral lisades geograafilise piirkonna, mille eest nad vastutavad, ja käesoleva direktiiviga nõutava teabe edastamiseks sätestatud korra.

3. Liikmesriigid saadavad komisjonile vastavalt lõikele 1 määratud asutuste ja jaamade nimekirja ning selle ajakohastused.

Artikkel 23

Liikmesriikide ja komisjoni koostöö

Liikmesriigid ja komisjon teevad koostööd järgmiste eesmärkide saavutamiseks:

a) vastavalt käesolevale direktiivile edastatud teabe optimaalne kasutamine, eriti sobivate telemaatiliste ühenduste arenda-

mine kaldajaamade ja sadama valdajate vahel, pidades silmas andmete vahetamist laevade liikumise, nende eeldatavate sadamasse jõudmise aegade ja lasti kohta;

b) liikmesriikide kaldajaamade vaheliste telemaatiliste ühenduste tõhususe arendamine ja suurendamine, pidades silmas selgema ülevaate saamist laevaliiklusest, läbisõitvate laevade seire parandamist ning sõidu ajal laevadelt nõutavate teadete ühtlustamist ning võimaluse piires sujuvamaks muutmist;

c) ühenduse laevaliikluse seire- ja teabesüsteemi kasutusala laiendamine ja/või ajakohastamine, pidades silmas laevade paremat identifitseerimist ja seiret. Sel eesmärgil teevad liikmesriigid ja komisjon koostööd, et vajaduse korral kehtestada kohustuslikud teatamissüsteemid, kohustuslikud laevaliikluse juhtimise keskused ning asjakohased laevade marsruutimissüsteemid, pidades silmas nende esitamist IMO-le tunnustamiseks;

d) vajaduse korral kooskõlastatud plaanide koostamine merehätta sattunud laevade vastuvõtmiseks.

Artikkel 24

Andmete konfidentsiaalsus

Liikmesriigid võtavad vastavalt siseriiklikele õigusaktidele vajalikud meetmed, et tagada neile vastavalt käesolevale direktiivile saadetud teabe konfidentsiaalsus.

Artikkel 25

Käesoleva direktiivi rakendamise jälgimine ja karistused

1. Liikmesriigid teevad korrapäraseid kontrolle ja kõiki muid tegevusi, mis on vajalikud käesoleva direktiivi nõuete täitmiseks rajatud kaldal asuvate telemaatiliste süsteemide töö kontrollimiseks, eelkõige nende suutlikkuse osas täita nõudeid, mille alusel saab vastavalt artiklitele 13 ja 15 edastatud teavet 24 tundi ööpäevas viivitamatult vastu võtta või saata.

2. Liikmesriigid sätestavad käesoleva direktiivi kohaselt vastuvõetud siseriiklike õigusnormide rikkumise korral kohaldatavate karistuste süsteemi, ning võtavad kõik nende karistuste kohaldamise tagamiseks vajalikud meetmed. Sätestatavad karistused peavad olema tõhusad, proportsionaalsed ja hoiatavad.

3. Liikmesriigid teatavad viivitamata lipuriigile ja igale muule asjaomasele riigile vastavalt artiklitele 16 ja 19 ning käesoleva artikli lõikele 2 võetud meetmetest laevade suhtes, mis ei sõida nende lipu all.

4. Kui liikmesriik leiab artiklis 19 nimetatud intsidendi või õnnetuse korral merel, et ühing ei ole suutnud luua ja säilitada sidet laevaga või asjaomaste kaldajaamadega, teatab ta sellest riigile, kes andis välja ISM nõuetele vastavuse tunnistuse ja sellega seotud meresõiduohutuse korralduse tunnistuse või kelle nimel see välja anti.

Kui rikke raskus näitab liikmesriigis asuva ühingu meresõiduohutuse korralduse süsteemi toimimises tõsist rikkumist, võtab laevale nõuetele vastavuse tunnistuse või meresõiduohutuse korralduse tunnistuse andnud liikmesriik viivitamatult vajalikud meetmed kõnealuse ühingu vastu, pidades silmas nõuetele vastavuse tunnistuse ja sellega seotud meresõiduohutuse korralduse tunnistuse tühistamist.

Artikkel 26

Hindamine

1. Liikmesriigid peavad 5. veebruariks 2007 esitama komisjonile aruande käesoleva direktiivi, eriti artiklite 9, 10, 18, 20, 22, 23 ja 25 sätete rakendamise edenemisest. Liikmesriigid peavad komisjonile 31. detsembriks 2009 esitama aruande käesoleva direktiivi täieliku rakendamise kohta.

2. Lõikes 1 nimetatud aruannete alusel esitab komisjon kuus kuud hiljem Euroopa Parlamendile ja nõukogule aruande käesoleva direktiivi rakendamise kohta. Oma aruannetes teeb komisjon kindlaks, kas ja millisel määral käesoleva direktiivi sätted liikmesriikide poolt rakendatuna aitavad suurendada meretranspordi ohutust ja tõhusust ning vältida laevade tekitatud reostust.

3. Komisjon uurib meetmete vajalikkust ja võimalikkust ühenduse tasemel, mille eesmärk on merehätta sattunud laevade vastuvõtmisest tekkinud kulude ja kahjude sissenõudmise või hüvitamise hõlbustamine, kaasa arvatud sobivad nõuded kindlustuse või muu rahalise tagatise kohta.

Komisjon esitab 5. veebruariks 2007 Euroopa Parlamendile ja nõukogule sellise uuringu tulemuste aruande.

LÕPPSÄTTED

Artikkel 27

Muutmise kord

1. Käesoleva direktiivi määratlusi, viiteid ühenduse ja IMO dokumentidele ning lisasid võib muuta artikli 28 lõikes 2 sätestatud korras, et viia need vastavusse vastuvõetud, muudetud või jõustatud ühenduse või rahvusvaheliste õigusaktidega, kui selliste muudatustega ei laiendata käesoleva direktiivi reguleerimisala.

2. Lisaks sellele võib I, III ja IV lisasid muuta artikli 28 lõikes 2 sätestatud korras, pidades silmas käesoleva direktiiviga saadud kogemusi, kui selliste muudatustega ei laiendata käesoleva direktiivi reguleerimisala.

Artikkel 28

Komiteemenetlus

1. Komisjoni abistab komitee.

2. Kui viidatakse käesolevale lõikele, kohaldatakse otsuse 1999/468/EÜ artikleid 5 ja 7, võttes arvesse selle artiklis 8 sätestatud.

Otsuse 1999/468/EÜ artikli 5 lõikes 6 sätestatud tähtjaks kehtestatakse kolm kuud.

3. Komitee võtab vastu oma töökorra.

Artikkel 29

1. Liikmesriigid võtavad käesoleva direktiivi järgimiseks vajalikud õigus- ja haldusnormid vastu hiljemalt 5. veebruaril 2004. Liikmesriigid teatavad neist viivitamata komisjonile.

Kui liikmesriigid need meetmed vastu võtavad, lisavad nad nendes meetmetesse või nende meetmete ametliku avaldamise korral nende juurde viite käesolevale direktiivile. Sellise viitamise viisi näevad ette liikmesriigid.

2. Liikmesriigid edastavad komisjonile käesoleva direktiiviga reguleeritavas valdkonnas nende poolt vastuvõetavad siseriiklike õigusnormide teksti.

Artikkel 30

Direktiv 93/75/EMÜ tunnistatakse kehtetuks alates 5. veebruarist 2004.

Artikkel 31

Luxembourg, 27. juuni 2002

Direktiiv jõustub *Euroopa Ühenduste Teatajas* avaldamise päeval.

*Artikkel 32**Euroopa Parlamendi nimel*
*president**Nõukogu nimel*
eesistuja

Käesolev direktiiv on adresseeritud liikmesriikidele.

P. COX

M. ARIAS CAÑETE

I LISA

EDASTATAVA TEABE NIMEKIRI

1. Vastavalt artiklile 4 edastatav teave — Üldine teave:

- a) laeva identifitseerimine (nimi, kutsung, IMO identifitseerimisnumber või MMSI number);
- b) sihtsadam;
- c) sihtsadamasse või lootsijaama jõudmise eeldatav aeg, nagu seda nõuab pädev asutus, ning sellest sadamast lahkumise eeldatav aeg;
- d) pardal olevate isikute koguarv.

2. Vastavalt artiklile 12 edastatav teave — Teave lasti kohta:

- a) ohtlike või saastavate kaupade nõuetekohased tehnilised nimetused, Ühinenud Rahvaste Organisatsiooni (ÜRO) numbrid, kui need on olemas, IMO ohuklassid vastavalt IMDG, IBC ja IGC koodeksitele ning vajaduse korral INF lastide jaoks vajalik laeva klass, mis on määratletud reeglis VII/14.2, selliste kaupade kogused ja, kui neid veetakse muudes lastiühikutes kui paakides, nende identifitseerimisnumber;
- b) aadress, kust võib lasti kohta saada üksikasjalikku teavet.

3. Vastavalt artiklile 13 edastatav teave:

A. Üldine teave:

- a) laeva identifitseerimine (nimi, kutsung, IMO identifitseerimisnumber või MMSI number);
- b) sihtsadam;
- c) liikmesriigi sadamast lahkuva laeva puhul: lähtesadamast või lootsijaamast väljumise eeldatav aeg, nagu seda nõuab pädev asutus, ning sihtsadamasse jõudmise eeldatav aeg;
- d) väljaspool ühendust asuvast sadamast tuleva ning liikmesriigi sadamasse suunduva laeva puhul: sihtsadamasse või lootsijaama jõudmise eeldatav aeg, nagu seda nõuab pädev asutus;
- e) pardal olevate isikute koguarv.

B. Teave lasti kohta:

- a) ohtlike või saastavate kaupade nõuetekohased tehnilised nimetused, Ühinenud Rahvaste Organisatsiooni (ÜRO) numbrid, kui need on olemas, IMO ohuklassid vastavalt IMDG, IBC ja IGC koodeksitele, vajaduse korral INF koodeksiga määratud laeva klass, kõnealuste kaupade kogused ja nende asukoht laeva pardal ning juhul, kui neid veetakse muudes lastiühikutes kui paakides, nende identifitseerimisnumber;
- b) kinnitus selle kohta, et laeval on nimekiri, lastimanifest või lastiplaan, kus on üksikasjalikud andmed laeval veetavate ohtlike või saastavate kaupade ja nende asukoha kohta laevas;
- c) aadress, kust võib lasti kohta saada üksikasjalikku teavet.

4. Artiklis 5 nimetatud teave:

- A. laeva identifitseerimine (nimi, kutsung, IMO identifitseerimisnumber või MMSI number),
- B. kuupäev ja kellaaeg,

- C. või D. asukoht pikkus- ja laiuskraadina või kindel suund ja kaugus meremiilides selgesti eristatavast maamärgist,
 - E. kurss,
 - F. kiirus,
 - I. sihtsadam ja eeldatav kohalejõudmisaeg,
 - P. last ning juhul, kui pardal leidub ohtlikke kaupu, kogus ja IMO klass,
 - T. aadress lasti käsitleva teabe edastamiseks,
 - W. pardal olevate isikute koguarv,
 - X. mitmesugused andmed:
 - rohkem kui 5 000 tonni laevamasuuti vedavate laevade puhul laevamasuudi omadused ja eeldatav kogus,
 - navigatsiooniseisund.
5. Laeva kapten peab pädevale asutusele või sadama valdajale viivitamatult teatama igast vastavalt käesolevale lisale edastatud teabe muutusest.
-

II LISA

PARDAVARUSTUSE SUHTES KOHALDATAVAD ETTEKIRJUTUSED

I. Automaatsed identifitseerimissüsteemid (AIS)

1. 1. juulil 2002 või hiljem ehitatud laevad

Kõikidel reisilaevadel sõltumata nende suurusest ning laevadel, mille kogumahutavus on 300 tonni ja rohkem, mis on ehitatud 1. juulil 2002 või hiljem ning mis külastavad mõne ühenduse liikmesriigi sadamat, peavad olema artiklis 6 sätestatud seadmed.

2. Enne 1. juulit 2002 ehitatud laevad

Kõikidel reisilaevadel sõltumata nende suurusest ning laevadel, mille kogumahutavus on 300 tonni ja rohkem, mis on ehitatud enne 1. juulit 2002 ning mis külastavad mõne ühenduse liikmesriigi sadamat, peavad olema artiklis 6 sätestatud seadmed vastavalt järgmisele ajakavale:

- a) reisilaevad: hiljemalt 1. juulil 2003;
- b) tankerid: hiljemalt esimese ohutusvahendite ülevaatuse ajal pärast 1. juulit 2003;
- c) muud laevad, mis ei ole reisilaevad ja mille kogumahutavus on 50 000 tonni ja rohkem: hiljemalt 1. juulil 2004;
- d) muud laevad, mis ei ole reisilaevad ja mille kogumahutavus on 10 000 tonni ja rohkem, kuid vähem kui 50 000 tonni: hiljemalt 1. juulil 2005 või rahvusvaheliste merereisidega tegelevate laevade puhul mõnel varasemal kuupäeval, mis otsustatakse IMO raames;
- e) muud laevad, mis ei ole reisilaevad ja mille kogumahutavus on 3 000 tonni ja rohkem, kuid vähem kui 10 000 tonni: hiljemalt 1. juulil 2006 või rahvusvaheliste merereisidega tegelevate laevade puhul mõnel varasemal kuupäeval, mis otsustatakse IMO raames;
- f) muud laevad, mis ei ole reisilaevad ja mille kogumahutavus on 300 tonni ja rohkem, kuid vähem kui 3 000 tonni: hiljemalt 1. juulil 2007 või rahvusvaheliste merereisidega tegelevate laevade puhul mõnel varasemal kuupäeval, mis otsustatakse IMO raames.

Liikmesriigid võivad teha käesolevas lisas ettenähtud automaatset identifitseerimissüsteemi käsitlevate nõuete kohaldamisest erandi reisilaevadele, mille kogumahutavus on alla 300 tonni ja mis tegelevad siseriiklike reisi-dega.

II. Reisiinfo salvestussüsteemid (VDR)

1. Järgmiste klasside laevad peavad ühenduse liikmesriigi sadamat külastades olema varustatud reisiinfo salvestussüsteemiga, mis vastab IMO resolutsiooni A.861(20) toimumisnormidele ja Rahvusvahelise Elektrotehnika-komisjoni (IEC) standardiga nr 61996 sätestatud katsestandarditele:

- a) 1. juulil 2002 või hiljem ehitatud reisilaevad: hiljemalt 1. juulil 2002;
- b) enne 1. juulit 2002 ehitatud ro-ro-reisilaevad: hiljemalt esimese ülevaatuse ajal 1. juulil 2002 või hiljem;
- c) enne 1. juulit 2002 ehitatud reisilaevad, mis ei ole ro-ro-reisilaevad: hiljemalt 1. jaanuaril 2004;
- d) 1. juulil 2002 või hiljem ehitatud laevad, mis ei ole reisilaevad ja mille kogumahutavus on 3 000 tonni ja rohkem: hiljemalt 5. augustil 2002.

2. Enne 1. juulit 2002 ehitatud järgmiste klasside laevad peavad ühenduse liikmesriigi sadamat külastades olema varustatud reisiinfo salvestussüsteemiga, mis vastab asjakohastele IMO standarditele:
 - a) kaubalaevad kogumahutavusega 20 000 tonni ja rohkem: hiljemalt IMO määratud kuupäeval või IMO otsuse puudumise korral hiljemalt 1. jaanuaril 2007;
 - b) kaubalaevad kogumahutavusega 3 000 tonni ja rohkem, kuid vähem kui 20 000 tonni: hiljemalt IMO määratud kuupäeval või IMO otsuse puudumise korral hiljemalt 1. jaanuaril 2008.
3. Liikmesriigid võivad teha käesoleva direktiivi reisiinfo salvesti nõudest erandi ainult kohaliku rannasõiduga tegelevatele reisilaevadele merepiirkondades, mis ei kuulu nõukogu 17. märtsi 1998. aasta direktiivi 98/18/EÜ (reisilaevade ohutuseeskirjade ja -nõuete kohta ⁽¹⁾) artiklis 4 nimetatud A-klassi.

⁽¹⁾ EÜT L 144, 15.5.1998, lk 1.

*III LISA***ELEKTROONILISED SÕNUMID**

1. Liikmesriigid kujundavad vajaliku infrastruktuuri ja säilitavad seda, mis võimaldab andmete edastamist, vastuvõttu ja teisendamist XML või EDIFACT süntaksit kasutavate süsteemide vahel Interneti või X.400 sidevahendite alusel.
2. Komisjon kujundab ja säilitab liikmesriikidega konsulteerides liidese juhenddokumendi, mis kirjeldab süsteemide võimalusi sõnumi stsenaariumi, sõnumi funktsioonide ning sõnumitevaheliste suhete kontekstis. Sõnumite ajastust ja toimet kirjeldatakse üksikasjalikult, nagu ka andmevahetuse protokolle ja parameetreid. Liidese juhenddokument täpsustab lisaks nõutavate sõnumi funktsioonide andmesisalduse ja kirjeldab neid sõnumeid.
3. Need korraldused ja infrastruktuur peaksid igal võimalusel inkorporeerima muudest direktiividest tulenevad teatamis- ja teabevahetuskohustused, nagu Euroopa Parlamendi ja nõukogu 27. novembri 2000. aasta direktiiv 2000/59/EÜ laevaheitmete ja lastijäätmete vastuvõtmise seadmete kohta sadamates. ⁽¹⁾

⁽¹⁾ EÜT L 332, 28.12.2000, lk 81.

IV LISA

Meresõiduohutuse ja keskkonnakaitse ohustamise korral liikmesriikidele kättesaadavad meetmed

(vastavalt artikli 19 lõikele 1)

Kui asjaomase liikmesriigi pädev asutus otsustab pärast laeva mõjutavat artiklis 17 kirjeldatud tüüpi intsidenti või olukorda rahvusvahelise õiguse raames, et on vaja vältida, vähendada või kõrvaldada raske ja vahetu oht oma rannikule või sellega seotud huvidele, teistele laevadele ning nende meeskondadele ja reisijatele või kaldal olevatele isikutele või merekeskkonna kaitseks, võib see asutus muu hulgas:

- a) piirata laeva liikumist või suunata see konkreetsele kursile. See nõue ei mõjuta kapteni kohustust tagada laeva ohutu juhtimine;
 - b) teha laeva kaptenile ametlik märkus lõpetada meresõiduohutuse või keskkonna ohustamine;
 - c) saata laeva pardale hindamismeeskond, et hinnata ohu suurust, aidata kaptenil olukorda parandada ja anda sellest pidevalt teada pädevale kaldajaamale;
 - d) juhendada laeva kaptenit ohutusse paika vahetu ohu korral või lasta laeva juhtida lootsil või vedada.
-