

Tämä asiakirja on ainoastaan dokumentoinnin apuväline eikä sillä ole oikeudellista vaikutusta. Unionin toimielimet eivät vastaa sen sisällöstä. Säädösten todistusvoimaiset versiot on johdanto-osineen julkaistu Euroopan unionin virallisessa lehdessä ja ne ovat saatavana EUR-Lexissä. Näihin virallisiin teksteihin pääsee suoraan tästä asiakirjasta siihen upotettujen linkkien kautta.

► **B** ► **C1** EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON DIREKTIIVI 2002/59/EY,
annettu 27 päivänä kesäkuuta 2002,
alusliikennettä koskevan yhteisön seuranta- ja tietojärjestelmän perustamisesta sekä neuvoston
direktiivin 93/75/ETY kumoamisesta ◀
(EYVL L 208, 5.8.2002, s. 10)

sellaisena kuin se on muutettuna seuraavilla:

		virallinen lehti		
		N:o	sivu	päivämäärä
► M1	Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2009/17/EY, annettu 23 päivänä huhtikuuta 2009	L 131	101	28.5.2009
► M2	Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2009/18/EY, annettu 23 päivänä huhtikuuta 2009	L 131	114	28.5.2009
► M3	Komission direktiivi 2011/15/EU, annettu 23 päivänä helmikuuta 2011	L 49	33	24.2.2011
► M4	Komission direktiivi 2014/100/EU, annettu 28 päivänä lokakuuta 2014	L 308	82	29.10.2014
► M5	Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusta (EU) 2019/1243, annettu 20 päivänä kesäkuuta 2019	L 198	241	25.7.2019

Oikaistu:

- **C1** Oikaisu, EUVL L 57, 26.2.2019, s. 29 (2002/59/EY)

▼ B▼ C1

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

annettu 27 päivänä kesäkuuta 2002,

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

▼ B

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 eikaupallisiin 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,

▼B

- 'SOLAS-yleissopimus' eli kansainvälinen yleissopimus ihmishengen turvallisuudesta merellä sekä siihen liittyvät pöytäkirjat ja muutokset,
- vuoden 1969 kansainvälinen aluksenmittausyleissopimus,
- vuoden 1969 kansainvälinen yleissopimus väliintulosta öljynsaastunsaonnettomuuksissa 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 pilavia aineita;

▼MI

- '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);
- 'IMO:n päätöslauselma A.949(23)' eli Kansainvälisen merenkulkujärjestön päätöslauselma 949(23), jossa annetaan ohjeet avun tarpeessa olevien alusten suojapaikoista;

▼ M1

- '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 ennakkoehtoja 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 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***Ennakoilmoitus 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.

▼B*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 aluemereren 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 aluemereren 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.

▼ 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 seuranta- ja viestintävälineet ja että ne toimivat asiaa koskevien IMO:n suuntaviivojen mukaisesti.

*10 artikla***Matkatietojen tallennusjärjestelmät**

1. Jäsenvaltioiden on suoritettava seurantaa 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 myönnettyt 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 OLEVIEN VAARALLISTEN TAI YMPÄRISTÖÄ PILAAVIEN AINEIDEN ILMOITTAMINEN (HAZMAT)**▼ M1***12 artikla***Vaarallisten tavaroiden kuljetusta koskevat tietovaatimukset**

1. Vaarallisia tai ympäristöä pilaavia aineita ei saa jäsenvaltion satamassa 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 säädetty 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, jolle 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 evätty pääsy yhteisön jäsenvaltioiden satamiin tai joista jokin jäsenvaltio on tehnyt ilmoituksen satamavaltioiden suorittamasta 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 käytettävissään 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 kieltö 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 asiakirjaselityksen siitä, että ne täyttävät alueella vallitsevaa jäätilannetta vastaavat lujuus- ja tehovaatimukset; tämä ei kuitenkaan rajoita velvollisuutta antaa apua avun tarpeessa oleville aluksille eikä muita asiaankuuluvista 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 vaaratilanteiden tai onnettomuuksien sattuessa jäsenvaltioiden on toteutettava kansainvälisen 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 saattamisessa mahdollisimman vähiin.

▼ M1

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

▼ B

3. Jos alukseen sovelletaan kansainvälisen turvallisuusjohtamissäännösten (ISM-säännösten) määräyksiä, aluksen päällikön on säännösten mukaisesti ilmoitettava yhtiölle kaikista 17 artiklan 1 kohdassa tarkoitetuista merellä tapahtuneista vaaratilanteista tai onnettomuuksista. Saatuaan tiedon tällaisesta tilanteesta yhtiön on välittömästi otettava yhteyttä toimivaltaiseen rannikkoasemaan ja tarvittaessa avustettava sitä.

▼ M1

4. Jäsenvaltioiden on lainkäyttövaltaansa kuuluvilla vesillä sattuneen merionnettomuuden yhteydessä otettava kansallisen lainsäädäntönsä mukaisesti huomioon merenkulkijoiden oikeudenmukaisesta kohtelusta annettujen 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 meriturvallisuuksien ja ympäristöön kohdistuvan uhan yhteydessä toteuttaa kaikkia liitteessä IV olevaan esimerkkiluetteloon sisältyviä toimenpiteitä.

3. Edellä 1 kohdassa tarkoitettujen viranomaisen tai viranomaisten on kokoonnettava 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 tarkoitettujen viranomaisen tai viranomaisten on osallistuttava suunnitelmien laatimiseen ja toteuttamiseen.

2. Ennen 1 kohdassa tarkoitettujen suunnitelmien laatimista on kuuluttava kaikkia osapuolia, 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 tekijöistä, 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 toimivaltaisten viranomaisten sekä hälytysten vastaanottoon ja käsitteilyyn nimettyjen viranomaisten nimet ja yhteystiedot.

▼ **M1**

Jäsenvaltioiden on pyydettäessä toimitettava olennaiset tiedot suunnitelmista naapurijäsenvaltioilleen.

Kun jäsenvaltiot panevat täytäntöön avun tarpeessa olevien alusten vastaanottamista koskevissa 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 päästämistä 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 menettelyistä, 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 toimiessaan yhteisön sisäisten sopimusten mukaisesti taikka rajat ylittävisissä, 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 seuranta 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 toimittava 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 yhteensovitettujen 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 tehokkuutta 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**▼M5***27 artikla***Muutokset**

1. Siirretään komissiolle valta antaa tämän direktiivin 2 artiklassa määritellyn soveltamisalan puitteissa 27 a artiklan mukaisesti delegoituja säädöksiä, joilla muutetaan tähän direktiiviin sisältyviä viittauksia unionin säädöksiin ja IMO:n asiakirjoihin, tämän direktiivin 3 artiklassa olevia määritelmiä sekä tämän direktiivin liitteitä niiden saattamiseksi yhdenmukaisiksi myöhemmin hyväksytyjen, muutettujen tai voimaan tulleiden unionin tai kansainvälisen oikeuden säännösten tai määräysten kanssa.

2. Siirretään komissiolle valta antaa tämän direktiivin 2 artiklassa määritellyn soveltamisalan puitteissa 27 a artiklan mukaisesti delegoituja säädöksiä, joilla muutetaan liitteitä I, III ja IV niiden mukauttamiseksi tekninen kehitys ja tästä direktiivistä saadut kokemukset huomioon ottaen.

▼ **M5**

27 a artikla

Siirretyn säädösvallan käyttäminen

1. Komissiolle siirrettyä valtaa antaa delegoituja säädöksiä koskevat tässä artiklassa säädetyt edellytykset.
2. Siirretään komissiolle 26 päivästä heinäkuuta 2019 viiden vuoden ajaksi 27 artiklassa tarkoitettu valta antaa delegoituja säädöksiä. Komissio laatii siirrettyä säädösvaltaa koskevan kertomuksen viimeistään yhdeksän kuukautta ennen tämän viiden vuoden kauden päättymistä. Säädösvallan siirtoa jatketaan ilman eri toimenpiteitä samanpituisiksi kausiksi, jollei Euroopan parlamentti tai neuvosto vastusta tällaista jatkamista viimeistään kolme kuukautta ennen kunkin kauden päättymistä.
3. Euroopan parlamentti tai neuvosto voi milloin tahansa peruuttaa 27 artiklassa tarkoitetun säädösvallan siirron. Peruuttamispäätöksellä lopetetaan tuossa päätöksessä mainittu säädösvallan siirto. Peruuttaminen tulee voimaan sitä päivää seuraavana päivänä, jona sitä koskeva päätös julkaistaan *Euroopan unionin virallisessa lehdessä*, tai jonakin myöhempänä, kyseisessä päätöksessä mainittuna päivänä. Peruuttamispäätös ei vaikuta jo voimassa olevien delegoitujen säädösten pätevyys.
4. Ennen kuin komissio hyväksyy delegoidun säädöksen, se kuulee kunkin jäsenvaltion nimeämiä asiantuntijoita paremmasta lainsäädännöstä 13 päivänä huhtikuuta 2016 tehdyssä toimielinten välisessä sopimuksessa ⁽¹⁾ vahvistettujen periaatteiden mukaisesti.
5. Heti kun komissio on antanut delegoidun säädöksen, komissio antaa sen tiedoksi yhtäaikaisesti Euroopan parlamentille ja neuvostolle.
6. Edellä olevan 27 artiklan nojalla annettu delegoitu säädös tulee voimaan ainoastaan, jos Euroopan parlamentti tai neuvosto ei ole kahden kuukauden kuluessa siitä, kun asianomainen säädös on annettu tiedoksi Euroopan parlamentille ja neuvostolle, ilmaissut vastustavansa sitä tai jos sekä Euroopan parlamentti että neuvosto ovat ennen mainitun määräajan päättymistä ilmoittaneet komissiolle, että ne eivät vastusta säädöstä. Euroopan parlamentin tai neuvoston aloitteesta tätä määräaika jatketaan kahdella kuukaudella.

▼ **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 julkaisetaan. Jäsenvaltioiden on säädettävä siitä, miten viittaukset tehdään.

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

⁽¹⁾ EUVL L 123, 12.5.2016, s. 1.

▼B

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.



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 lastaus suunnitelma, 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 tarkoitettulla 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 täytäntöönpanojankohdasta.

⁽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 tarkoitettu 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 liittyy yhteen kaikki kansalliset SafeSeaNet-järjestelmät ja luo tarvittavan IT-infrastruktuurin ja 2.3 kohdassa tarkoitettua 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 datanvaihtoalusta 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 yhdistäminen 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 turvallisuuseritelmää 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 VTMISS-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 arviointiryhmän 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.