

**Neuvoston 19 päivänä joulukuuta 2001 vahvistama**

**YHTEINEN KANTA (EY) N:o 15/2002**

**Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2002/.../EY antamiseksi alusliikennettä koskevan yhteisön seuranta- ja tietojärjestelmän perustamisesta sekä neuvoston direktiivin 93/75/ETY kumoamisesta**

(2002/C 58 E/03)

EUROOPAN PARLAMENTTI JA EUROOPAN UNIONIN NEUVOSTO,  
jotka

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

ottavat huomioon komission ehdotuksen <sup>(1)</sup>,

ottavat huomioon talous- ja sosiaalikomitean lausunnon <sup>(2)</sup>,

ottavat huomioon alueiden komitean lausunnon <sup>(3)</sup>,

noudattavat perustamissopimuksen 251 artiklassa tarkoitettua menettelyä <sup>(4)</sup>,

sekä katsovat seuraavaa:

- (1) Komission 24 päivänä helmikuuta 1993 antamassa tiedonannossa yhteisestä meriturvallisuuspolitiikasta mainitaan eräänä yhteisön tason tavoitteena sellaisen pakollisen tietojärjestelmän perustaminen, jonka avulla jäsenvaltiot saisivat nopeasti käyttöönsä kaikki tärkeät tiedot vaarallisia tai ympäristöä pilaavia aineita kuljettavien alusten liikkeitä sekä niiden lastien tarkasta sisällöstä.
- (2) Vaarallisia tai ympäristöä pilaavia aineita kuljettavia aluksia koskevista vähimmäisvaatimuksista niiden ollessa matkalla yhteisön merisatamiin tai poistuessa niistä 13 päivänä syyskuuta 1993 annetulla neuvoston direktiivillä 93/75/ETY <sup>(5)</sup> perustettiin järjestelmä, jonka avulla toimivaltaiset viranomaiset saavat tietoja vaarallisia tai ympäristöä pilaavia aineita kuljettavista aluksista, jotka ovat matkalla yhteisön satamiin tai jotka lähtevät niistä, sekä merellä sattuneista vaaratilanteista. Direktiivissä säädetään, että komissio esittää uusia ehdotuksia aiempaa kattavamman sellaisen ilmoitusjärjestelmän käyttöönotosta yhteis-

sössä, joka voi koskea myös jäsenvaltioiden rannikkovesien kautta kulkevia aluksia.

- (3) Yhteisestä meriturvallisuuspolitiikasta 8 päivänä kesäkuuta 1993 annetussa neuvoston päätöslauselmassa <sup>(6)</sup> todetaan, että yhteisön toimien tärkeimpiin tavoitteisiin kuuluu kattavamman tietojärjestelmän luominen.
- (4) Alusliikennettä koskevan yhteisön seuranta- ja tietojärjestelmän perustamisen olisi edistettävä onnettomuuksien ja meren pilaantumisen ehkäisyä sekä näistä meri- ja rannikkoympäristölle, taloudelle ja paikallisväestön terveydelle aiheutuvien vaikutusten saattamista mahdollisimman vähäisiin. Meriliikenteen ja erityisesti alusten satamissa käynnin hallinnan tehokkuus riippuu myös siitä, että alukset tekevät saapumisilmoitukset riittävän ajoissa ennakkoon.
- (5) Euroopan rannikoilla on otettu käyttöön lukuisia alusten pakollisia ilmoitusjärjestelmiä Kansainvälisen merenkulkujärjestön (IMO) hyväksymien asiaa koskevien sääntöjen mukaisesti. Olisi varmistettava, että alukset noudattavat näiden järjestelmien mukaisia ilmoitusvaatimuksia.
- (6) Lisäksi on luotu alusliikennepalveluja ja alusten reittijakojärjestelmiä, joilla on merkittävä asema onnettomuuksien ja meren pilaantumisen ehkäisyssä tietyillä ruuhkaisilla tai meriliikenteen kannalta vaarallisilla merialueilla. On välttämätöntä, että alukset käyttävät alusliikennepalveluja ja noudattavat IMO:n hyväksymiin alusten reittijakojärjestelmiin sovellettavia sääntöjä.
- (7) Aluksilla olevien laitteiden teknisessä kehityksessä on tapahtunut merkittävää edistystä, mikä mahdollistaa alusten automaattisen tunnistuksen (AIS-järjestelmät) alusten seurannan tehostamiseksi, sekä matkatietojen tallentamisen (VDR-järjestelmät eli "mustat laatikot") onnettomuuksien jälkeisten tutkimusten helpottamiseksi. Kun otetaan huomioon näiden laitteiden merkitys merionnettomuuksien ehkäisyä koskevan politiikan laadinnassa, niistä olisi tehtävä pakollisia aluksilla, jotka harjoittavat kansallista tai kansainvälistä liikennettä ja käyvät yhteisön satamissa. VDR-järjestelmän avulla saatuja tietoja voidaan käyttää onnettomuuden syiden tutkimiseksi ja ehkäisevästi onnettomuustilanteista saatujen kokemusten hyödyntämiseksi. Jäsenvaltioiden olisi edistettävä näiden tietojen käyttöä kumpaankin tarkoitukseen.

<sup>(1)</sup> EYVL C 120 E, 24.4.2001, s. 67.

<sup>(2)</sup> EYVL C 221, 7.8.2001, s. 45.

<sup>(3)</sup> EYVL C 357, 14.12.2001, s. 1.

<sup>(4)</sup> Euroopan parlamentin lausunto, annettu 14. kesäkuuta 2001 (ei vielä julkaistu virallisessa lehdessä), neuvoston yhteinen kanta, vahvistettu 19. joulukuuta 2001, ja Euroopan parlamentin päätös, tehty ... (ei vielä julkaistu virallisessa lehdessä).

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

<sup>(6)</sup> EYVL C 271, 7.10.1993, s. 1.

- (8) Jäsenvaltioiden olisi varmistettava, että toimivaltaisten viranomaisten rannikkoasemilla on tarkoituksenmukaisten teknisten laitteiden lisäksi käytettävissään riittävä ja asianmukaisesti koulutettu henkilöstö.
- (9) Tarkat tiedot aluksilla kuljetettavista vaarallisista tai ympäristöä pilaavista aineista ja muut asiaankuuluvat turvallisuustiedot, kuten tiedot merellä sattuvista vaaratilanteista, ovat olennaisen tärkeitä valmisteltaessa meren pilaantumisen tai pilaantumisvaaran johdosta toteutettavia toimia, ja myös näiden toimien tehokkuuden kannalta. Jäsenvaltioiden satamiin saapuvien tai niistä lähtevien alusten on ilmoitettava nämä tiedot kyseisten jäsenvaltioiden toimivaltaisille viranomaisille tai satamaviranomaisille.
- (10) Lastejä koskevien – joskus runsaiden – tietojen siirron ja käytön helpottamiseksi ja nopeuttamiseksi on suotavaa, että nämä tiedot lähetetään asianomaiselle toimivaltaiselle viranomaiselle tai satamaviranomaiselle sähköisessä muodossa aina kun se on mahdollista. Samasta syystä myös jäsenvaltioiden toimivaltaisten viranomaisten välisen tietojenvaihdon olisi tapahduttava sähköisessä muodossa.
- (11) Kahden tai useamman valtion, joista vähintään yksi on jäsenvaltio, välinen säännöllinen liikenne on voitava vapauttaa jokaista matkaa koskevasta ilmoitusvelvollisuudesta, jos kyseiset yritykset ovat luoneet jäsenvaltioita tyydyttävät sisäiset menettelyt, joilla taataan direktiivissä säädettyjen tietojen toimittaminen viipymättä toimivaltaiselle viranomaiselle.
- (12) Eräät alukset saattavat käyttäytymisensä tai kuntonsa takia aiheuttaa vaaraa merenkulun turvallisuudelle tai ympäristölle. Jäsenvaltioiden olisi kiinnitettävä erityistä huomiota tällaisten alusten seurantaan ja toteutettava asianmukaiset toimenpiteet estääkseen niiden aiheuttaman vaaran paheneminen sekä toimitettava hallussaan olevat tällaisia aluksia koskevat tiedot muille jäsenvaltioille, joita asia koskee. Tällaisia asianmukaisia toimenpiteitä voidaan toteuttaa satamavaltioiden suorittaman valvonnan yhteydessä.
- (13) Jäsenvaltioiden on varauduttava merenkulun, ihmishengen sekä meri- ja rannikkoympäristön turvallisuuteen kohdistuviin uhkiin, jotka aiheutuvat vaaratilanteista, onnettomuuksista tai tietyistä muista merellä syntyvistä tilanteista ja meressä ajelehtivista ympäristöä pilaavista lautoista tai esineistä. Jäsenvaltioiden etsintä- ja pelastusalueella tai talousvyöhykkeellä taikka vastaavalla alueella purjehtivien alusten päälliköiden olisi tämän vuoksi ilmoitettava rannikkovaltioiden viranomaisille tällaisista tapahtumista ja annettava kaikki asiaankuuluvat tiedot. Jäsenvaltioiden olisi erityistilanteensa perusteella voitava joutua edellä mainittujen, ilmoitusvelvollisuuteen liittyvien maantieteellisten alueiden valinnassa.
- (14) Kun merellä sattuu vaaratilanne tai onnettomuus, kaikkien liikenteeseen osallistuvien tahojen täysimittainen yhteistyö edistää merkittävästi toimivaltaisten viranomaisten toteuttamien toimien tehokkuutta.
- (15) Jos jäsenvaltio pätevän sääpalvelun merenkulkijoille antaman sääennusteen perusteella katsoo, että poikkeuksellisen huonot sää- ja meriolosuhteet vaarantavat vakavasti ihmishengen turvallisuuden tai aiheuttavat ympäristön pilaantumisvaaran, se voi toteuttaa asiaankuuluvat toimenpiteet, joihin voi kuulua kielto lähteä satamasta, kunnes tilanne on palautunut normaaliksi. Turvallisuusriskiin tai ympäristön pilaantumisvaaraan liittyvissä tapauksissa jäsenvaltio voi suositella, että alukset eivät lähde satamasta. Jos aluksen päällikkö kuitenkin päättää lähteä satamasta, hän tekee sen omalla vastuullaan.
- (16) Turvapaikkojen puutteella saattaa olla vakavia vaikutuksia, jos merellä sattuu onnettomuus. Jäsenvaltioiden olisi tämän vuoksi laadittava suunnitelmat, jotka mahdollistavat sen, että merihätään joutuneet alukset voidaan tarvittaessa ottaa vastaan parhaissa mahdollisissa olosuhteissa.
- (17) On tarpeen luoda jäsenvaltioiden ja komission välinen yhteistyökehys meriliikennettä koskevan seuranta- ja tietojärjestelmän toteuttamisen edistämiseksi kehittämällä riittävät viestintäyhteydet jäsenvaltioiden viranomaisten ja satamien välille. Lisäksi on täydennettävä alusten tunnistus- ja seurantajärjestelmän kattavuutta sellaisilla yhteisön merialueilla, joilla se on vielä riittämätön. Yhteisön merialueilla olisi myös luotava tiedonhallintakeskuksia, joiden avulla helpotetaan liikenteen seurantaan ja tämän direktiivin täytäntöönpanoon liittyvien hyödyllisten tietojen vaihtoa tai jakamista. Jäsenvaltioiden ja komission olisi myös pyrittävä yhteistyöhön kolmansien maiden kanssa näiden tavoitteiden saavuttamiseksi.
- (18) Tämän direktiivin tehokkuus riippuu suurelta osin siitä, että jäsenvaltiot valvovat tiukasti sen täytäntöönpanoa. Tämän vuoksi jäsenvaltioiden on suoritettava säännöllisin väliajoin asianmukaisia tarkastuksia ja muita tarvittavia toimia varmistaakseen, että direktiivin vaatimusten täyttämiseksi luodut viestintäyhteydet toimivat tyydyttävällä tavalla. Olisi myös otettava käyttöön seuraamusjärjestelmä sen varmistamiseksi, että kaikki asianomaiset tahot noudattavat tässä direktiivissä säädettyjä ilmoitusvelvollisuuksia tai tietyjen laitteiden asentamista koskevia velvollisuuksia.
- (19) Tämän direktiivin täytäntöönpanemiseksi tarvittavista toimenpiteistä olisi päätettävä menettelystä komissiolle siirrettyä täytäntöönpanovaltaa käytettäessä 28 päivänä kesäkuuta 1999 tehdyn neuvoston päätöksen 1999/468/EY<sup>(1)</sup> mukaisesti.

(1) EYVL L 184, 17.7.1999, s. 23.

(20) Tämän direktiivin tiettyjä säännöksiä voidaan muuttaa edellä mainitulla menettelyllä yhteisön ja kansainvälisten asiakirjojen kehityksen sekä tämän direktiivin täytäntöönpanosta saatujen kokemusten huomioon ottamiseksi edellyttäen, että tällaisilla muutoksilla ei laajenneta direktiivin soveltamisalaa. Tämän direktiivin täytäntöönpanosta saatujen kokemusten arvioimiseksi komission olisi pyydettävä jäsenvaltioita laatimaan asianmukaiset kertomukset tästä täytäntöönpanosta.

(21) Direktiivin 93/75/ETY säännöksiä vahvistetaan, laajennetaan ja muutetaan merkittävästi tällä direktiivillä. Tästä syystä direktiivi 93/75/ETY olisi kumottava.

(22) Koska ehdotetun toiminnan tavoitteita, jotka ovat meriliikenteen turvallisuuden ja tehokkuuden parantaminen, ei voida riittävästi saavuttaa jäsenvaltioiden toimin ja ne voidaan sen vuoksi toiminnan laajuuden ja vaikutusten johdosta saavuttaa paremmin yhteisön tasolla, yhteisö voi toteuttaa toimenpiteitä perustamissopimuksen 5 artiklassa vahvistetun toissijaisuusperiaatteen mukaisesti. Mainitussa artiklassa vahvistetun suhteellisuusperiaatteen mukaisesti tässä direktiivissä ei ylitetä sitä, mikä on näiden tavoitteiden saavuttamiseksi tarpeen,

OVAT ANTANEET TÄMÄN DIREKTIIVIN:

### 1 artikla

#### Tarkoitus

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

Jäsenvaltioiden on suoritettava seuranta 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. Tätä direktiiviä ei sovelleta:

a) sota-aluksiin, sotalaivaston apualuksiin tai muihin aluksiin, jotka ovat jonkin jäsenvaltion omistuksessa tai käytössä ja joita käytetään ei-kaupallisiin julkisiin palveluihin;

b) kalastusaluksiin, perinteisiin aluksiin tai huvialuksiin, joiden pituus on alle 45 metriä;

c) alle 5 000 tonnin polttoainesäiliöihin, alusten varastoihin ja aluksella käytettäväksi tarkoitettuihin varusteisiin.

### 3 artikla

#### Määritelmät

Tässä direktiivissä tarkoitetaan:

a) ”kansainvälisillä oikeudellisilla asiakirjoilla” seuraavia asiakirjoja:

— ”Marpol-yleissopimus” eli alusten aiheuttaman meren pilaantumisen ehkäisemisestä vuonna 1973 tehty kansainvälinen yleissopimus ja siihen liittyvä vuoden 1978 pöytäkirja,

— ”Solas-yleissopimus” eli kansainvälinen yleissopimus ihmishengen turvallisuudesta merellä sekä siihen liittyvät pöytäkirjat ja muutokset,

— vuoden 1969 kansainvälinen aluksenmittausyleissopimus,

— vuoden 1969 kansainvälinen yleissopimus väliintulosta öljynsaastuntaonnettomuuksissa 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 ydinpoltoaineen, 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 pilaavia aineita;

- 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 tavaran kuljettamisesta meritse;
- e) "yhtiöllä" Solas-yleissopimuksen IX luvun 1 säännön 2 kapaleessa tarkoitettua yhtiötä;
- f) "aluksella" kaikkia merialuksia;
- g) "vaarallisilla aineilla":
- IMDG-säännöstössä luokiteltuja aineita,
  - IBC-säännösten 17 luvussa lueteltuja vaarallisia nesteitä,
  - IGC-säännösten 19 luvussa lueteltuja nesteytettyjä kaasuja,
  - BC-säännösten lisäyksessä B tarkoitettuja kiinteitä aineita.
- Vaarallisilla aineilla tarkoitetaan myös aineita, joiden kuljetukselle on asetettu ennakkoehtoja IBC-säännösten 1.1.3 kohdan tai IGC-säännösten 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;
- 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;
- k) "toimivaltaisilla viranomaisilla" viranomaisia ja organisaatioita, jotka jäsenvaltiot ovat nimenneet vastaanottamaan ja välittämään tämän direktiivin nojalla ilmoitettuja tietoja;
- 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 suojaavaa aluetta, jonka jäsenvaltio on osoittanut merihädässä olevien alusten vastaanottoa varten;
- n) "rannikkoasemalla" jäsenvaltioiden tämän direktiivin nojalla nimeämää yksikköä, joka voi olla joko alusliikennepalvelu, maissa sijaitseva laitteisto, joka vastaa IMO:n hyväksymästä pakollisesta ilmoitusjärjestelmästä, tai elin, joka vastaa etsintä- ja pelastusoperaatioiden tai meren pilaantumisen ehkäisyä koskevien toimien yhteensovittamisesta;
- o) "alusliikennepalvelulla" palvelua, jonka tarkoituksena on parantaa alusliikenteen turvallisuutta ja tehokkuutta sekä suojella ympäristöä ja jolla on valmiudet toimia vuorovaikutuksessa liikenteen kanssa ja reagoida alusliikennepalvelualueella kehittyviin liikennetilanteisiin;
- p) "alusten reittijakojärjestelmällä" yhden tai useamman reitin tai reittijakotoimenpiteen muodostamaa järjestelmää, jolla pyritään vähentämään onnettomuusriskiä; siihen kuuluu liikennejakojärjestelmiä, kaksisuuntaisia reittejä, suosittuja väyliä, vältettäviä alueita, rannikkoliikennealueita, kiertoiteitä, 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.

## 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 seurantaa 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.

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 käyvässä 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.

#### 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-yleissopimuksen 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 reittijako-

järjestelmän 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:

- alukset, jotka saapuvat alueelle, jolla sovelletaan yhden tai useamman valtion, joista ainakin yksi on jäsenvaltio, aluemerellä tarjoamaa ja IMO:n kehittämiin suuntaviivoihin perustuvaa alusliikennepalvelua, osallistuvat tähän palveluun ja noudattavat sen sääntöjä;
- jäsenvaltion lipun alla purjehtivat alukset tai jäsenvaltion satamaan matkalla olevat alukset, jotka saapuvat jäsenvaltion aluemerien ulkopuolella olevalle alueelle, jolla sovelletaan tällaista IMO:n kehittämiin suuntaviivoihin perustuvaa alusliikennepalvelua, noudattavat tämän palvelun sääntöjä;
- kolmannen valtion lipun alla purjehtivat alukset, jotka eivät ole matkalla jäsenvaltion satamaan ja jotka saapuvat jäsenvaltion aluemerien ulkopuolella olevalle alusliikennepalvelu-alueelle, 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.

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

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

## 10 artikla

**Matkatietojen tallennusjärjestelmät**

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

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.

## 11 artikla

**Onnettomuustutkinta**

Jäsenvaltioiden on noudatettava merionnettomuuksien ja vaaratilanteiden tutkintaa koskevan IMO:n säännösten määräyksiä, kun ne tutkivat merionnettomuuksia tai vaaratilanteita, joissa on osallisena tässä direktiivissä tarkoitettu alus, sanotun kuitenkaan rajoittamatta direktiivin 1999/35/EY 12 artiklan soveltamista. Jäsenvaltioiden on toimittava yhteistyössä tutkittaessa merionnettomuuksia ja vaaratilanteita, joissa ovat osallisina niiden lipun alla purjehtivat alukset.

## II JAKSO

**ALUKSILLA OLEVIEN VAARALLISTEN TAI YMPÄRISTÖÄ PILAAVIEN AINEIDEN ILMOITTAMINEN (HAZMAT)**

## 12 artikla

**Laivaajan velvollisuudet**

Vaarallisia tai ympäristöä pilaavia aineita ei saa jäsenvaltion satamassa tarjota kuljetettavaksi tai lastata mihinkään alukseen sen koosta riippumatta, ellei aluksen päällikölle tai liikenteenharjoittajalle ole tehty ilmoitusta, josta käyvät ilmi liitteessä I olevassa 2 kohdassa luetellut tiedot.

Laivaajan velvollisuus on toimittaa aluksen päällikölle tai liikenteenharjoittajalle tällainen ilmoitus ja varmistaa, että kuljetettavaksi tarjottu lasti todella vastaa ensimmäisen kohdan mukaisesti ilmoitettua lastia.

<sup>(1)</sup> EYVL L 138, 1.6.1999, s. 1.

(\*) Tämän direktiivin voimaantulopäivä.

## 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 ankkuripaikkaan 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 ankkuripaikka sijaitsee, viimeistään silloin, kun alus lähtee lastausatamasta, tai heti kun määräsatama tai ankkuripaikka 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 tapauksen mukaan 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.

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

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

## 14 artikla

**Sähköinen tietojenvaihto jäsenvaltioiden välillä**

Jäsenvaltioiden on toimittava yhteistyössä varmistamiseksi 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;
- c) kunkin jäsenvaltion on voitava pyynnöstä toimittaa viipymättä toisen jäsenvaltion toimivaltaiselle viranomaiselle tiedot aluksesta ja sen kuljettamista vaarallisista tai ympäristöä pilaavista aineista.

#### 15 artikla

#### Vapautukset

1. Jäsenvaltiot voivat vapauttaa alueellaan sijaitsevien satamien välillä tapahtuvan säännöllisen liikenteen 13 artiklassa säädetystä velvollisuudesta, jos seuraavat edellytykset täyttyvät:

- a) edellä tarkoitettua 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 3 kohdassa luetellut tiedot voidaan antaa toimivaltaisen viranomaisen käyttöön tämän pyynnöstä. Yhtiön on luotava sisäinen järjestelmä, jolla varmistetaan se, että mainitut tiedot voidaan toimittaa toimivaltaiselle viranomaiselle välittömästi tämän pyynnöstä mihin vuorokauden aikaan tahansa 13 artiklan 4 kohdan mukaisesti sähköisessä muodossa.

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 liikennepalvelulle myönnetään vapautus. Kaikkien asianomaisten jäsenvaltioiden, mukaan lukien rannikkovaltiot, joita asia koskee, on toimittava yhteistyössä myönnettäessä vapautus tälle liikennepalvelulle 1 kohdassa säädettyjen edellytysten mukaisesti.

3. Jäsenvaltioiden on tarkastettava säännöllisin väliajoin, että edellä 1 ja 2 kohdassa säädetty edellytykset täyttyvät. Jos yksikin näistä edellytyksistä jää täyttymättä, jäsenvaltioiden on välittömästi peruutettava vapautus kyseiseltä yhtiöltä.

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

#### 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 tarkoitettussa merellä tapahtuneessa vaaratilanteessa tai onnettomuudessa, tai

— ovat jättäneet täyttämättä tällä direktiivillä säädetyt ilmoittamisvelvollisuudet, tai

— ovat rikkoneet jonkin jäsenvaltion vastuulla olevissa alusten reittijakojärjestelmissä 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 alusturvallisuutta, saastumisen ehkäisemistä ja alusten asumis- ja työskentelyolosuhteita koskevien kansainvälisten standardien soveltamisesta yhteisön satamia käyttäviin ja jäsenmaiden lainkäyttövaltaan kuuluvilla vesillä purjehtiviin aluksiin (satamavaltioiden suorittama valvonta) 19 päivänä kesäkuuta 1995<sup>(1)</sup> annetun neuvoston direktiivin 95/21/EY liitteessä I olevan 1 kohdan mukaisesti.

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 asettamisessa rajoissa suoritettava satamissaan kaikki asiaankuuluvat tarkastukset tai todentamiset joko omasta aloitteestaan tai toisen jäsenvaltion pyynnöstä, tämän kuitenkin rajoittamatta satamavaltion suorittamaan valvontaan liittyviä velvollisuuksia. Niiden on ilmoitettava toteuttamiensa toimien tuloksista kaikille asianomaisille jäsenvaltioille.

<sup>(1)</sup> EYVL L 157, 7.7.1995, s. 1, direktiivi sellaisena kuin se on viimeksi muutettuna komission direktiivillä 1999/97/EY (EYVL L 331, 23.12.1999, s. 67).

## 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 rakenteellista 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.

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) tarkoitetut olennaiset tiedot.

## 18 artikla

**Toimenpiteet poikkeuksellisen huonoissa sääolosuhteissa**

1. Jos jäsenvaltio katsoo poikkeuksellisen huonojen sää- ja meriolosuhteiden vallitessa, että:
  - a) tietty alus saattaa aiheuttaa sen meri- tai rannikkoalueilla tai muiden valtioiden meri- tai rannikkoalueilla vakavan vaaran ihmishengen turvallisuudelle merellä tai aiheuttaa vakavan pilaantumisvaaran, se voi toteuttaa kaikki asiaankuuluvat toimenpiteet, joihin voi kuulua kielto lähteä satamasta, kunnes on varmistettu, että vaaraa ihmishengen turvallisuudelle ja/tai ympäristölle ei enää ole;
  - b) aluksen lähtö voi aiheuttaa turvallisuusriskin tai ympäristön pilaantumisvaaran, se voi suositella, että alukset eivät lähde kyseisillä alueilla sijaitsevista satamista.

2. Aluksen päällikön on ilmoitettava yhtiölle edellä 1 kohdassa tarkoitetuista asiaankuuluvista toimenpiteistä tai suosituksista. Ne eivät kuitenkaan estä aluksen päällikköä tekemästä ammatillisen arviointinsa pohjalta Solas-yleissopimuksen mukaista päätöstä.

3. Edellä 1 kohdassa tarkoitettujen asiaankuuluvien toimenpiteiden tai suositusten on perustuttava jäsenvaltion hyväksynnän pätevän säätietopalvelun merenkulkijoille antamaan säätietodukseen.

## 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.

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.

## 20 artikla

**Suojapaikat**

Jäsenvaltioiden on kuultuaan osapuolia, joita asia koskee, laadittava IMO:n asiaa koskevat suuntaviivat huomioon ottaen suunnitelmat siitä, miten ne ottavat vastaan lainkäyttövaltaansa kuuluvilla vesillä merihädässä olevat alukset. Tällaisten suunnitelmien on toiminnalliset ja ympäristöön liittyvät rajoitukset huomioon ottaen sisällettävä tarvittavat järjestelyt ja menettelyt, joilla varmistetaan, että merihädässä olevat alukset voivat välittömästi mennä toimivaltaisen viranomaisen luvalla suojapaikkaan. Suunnitelmiin voi sisältyä hinaajia ja laivankorjausta koskevia järjestelyjä.

Merihädässä olevien alusten vastaanottoa koskevat suunnitelmat on kyettävä esittämään pyydettyä. Jäsenvaltioiden on ilmoitettava komissiolle ensimmäisen kohdan nojalla toteutetuista toimenpiteistä.



## 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 merenkulku-alalle 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.

## 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- ja yhdenmukaistetaan ja mahdollisuuksien mukaan myös yksinkertaistetaan merellä kulussa olevilta aluksilta vaadittavia ilmoituksia;
- c) yhteisön alusliikenteen seuranta- ja tietojärjestelmän kattavuuden laajentaminen ja/tai sen ajan tasalle saattamisen alusten tunnistamisen ja seurannan tehostamiseksi. Tätä varten jäsenvaltioiden ja komission on toimittava yhteistyössä perustakseen tarvittaessa pakollisia ilmoitusjärjestelmiä, pakollisia alusliikennepalveluja ja asianmukaisia alusten reittijakojärjestelmiä sekä toimittakseen ne IMO:n hyväksyttäväksi;
- d) tarvittaessa yhteensovitetun suunnitelmien laatiminen merihädässä olevien alusten vastaanottoa varten.

## 24 artikla

**Tietojen luottamuksellisuus**

Jäsenvaltioiden on kansallisen lainsäädäntönsä mukaisesti toteutettava tarvittavat toimenpiteet niille tämän direktiivin nojalla toimitettujen tietojen luottamuksellisuuden varmistamiseksi.

## 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 purjehtiiviin 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 rannikkoasemiin, sen on ilmoitettava tästä sille valtiolle, joka on myöntänyt ISM-vaatimustenmukaisuusasiakirjan ja siihen liittyvän turvallisuusjohtamistodistuksen tai jonka nimissä se on myönnetty.

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

#### 26 artikla

##### Arviointi

1. Jäsenvaltioiden on annettava ... päivään ...kuuta ... (\*) mennessä komissiolle kertomus tämän direktiivin ja erityisesti sen 9, 10, 18, 20 ja 23 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.

#### LOPPUSÄÄNNÖKSET

#### 27 artikla

##### Muuttamismenettely

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

2. Lisäksi voidaan liitteitä I, III ja IV muuttaa 28 artiklan 2 kohdassa säädettyä menettelyä noudattaen tämän direktiivin täytäntöönpanosta saatujen kokemusten pohjalta, mikäli muutoksilla ei laajenneta tämän direktiivin soveltamisalaa.

#### 28 artikla

##### Komiteamenettely

1. Komissiota avustaa komitea.
2. Jos tähän kohtaan viitataan, sovelletaan päätöksen 1999/468/EY 5 ja 7 artiklassa säädettyä menettelyä ottaen huomioon mainitun päätöksen 8 artiklan säännökset.

Päätöksen 1999/468/EY 5 artiklan 6 kohdassa tarkoitettu määräaika vahvistetaan kolmeksi kuukaudeksi.

3. Komitea vahvistaa työjärjestyksensä.

#### 29 artikla

1. Jäsenvaltioiden on saatettava tämän direktiivin noudattamisen edellyttämät lait, asetukset ja hallinnolliset määräykset voimaan viimeistään ... päivänä ...kuuta ... (\*\*). Niiden on ilmoitettava tästä viipymättä komissiolle.

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

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

#### 30 artikla

Kumotaan neuvoston direktiivi 93/75/ETY ... päivästä ... kuuta ... (\*\*).

#### 31 artikla

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

#### 32 artikla

Tämä direktiivi on osoitettu kaikille jäsenvaltioille.

Tehty ...

Euroopan parlamentin puolesta  
Puhemies

Neuvoston puolesta  
Puheenjohtaja

(\*) Kolme vuotta 29 artiklan 1 kohdassa tarkoitetusta päivämäärästä.

(\*\*) 18 kuukautta tämän direktiivin voimaantulopäivästä.

## LIITE I

## LUETTELO ILMOITETTAVISTA TIEDOISTA

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

- a) aluksen tunnistetiedot (nimi, radiokutsutunnus, IMO-tunnistenumero tai MMSI-numero);
- b) määräsatama;
- c) arvioitu saapumisaika määräsatamaan tai luotsiasemalle toimivaltaisen viranomaisen vaatimusten mukaisesti sekä arvioitu lähtöaika kyseisestä satamasta;
- d) aluksella olevien henkilöiden kokonaismäärä.

**2. Tiedot, jotka on ilmoitettava 12 artiklan mukaisesti – Lastitiedot**

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

**3. Tiedot, jotka on ilmoitettava 13 artiklan mukaisesti***A. Yleiset tiedot*

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

*B. Lastitiedot*

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

**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
  - X Muita tietoja:
    - bunkkeripolttoaineen ominaisuudet ja arvioitu määrä niiden alusten osalta, jotka kuljettavat yli 5 000 tonnia bunkkeripolttoainetta,
    - navigaatiotilanne.
5. Aluksen päällikön on ilmoitettava niistä välittömästi asianomaiselle toimivaltaiselle viranomaiselle tai satamaviranomaiselle tämän liitteen nojalla ilmoitetuissa tiedoissa tapahtuvista muutoksista.
-

## LIITE II

## ALUKSELLA OLEVIIN LAITTEISIIN SOVELLETTAVAT MÄÄRÄYKSET

## I ALUSTEN AUTOMAATTISET TUNNISTUSJÄRJESTELMÄT (AIS)

## 1. Alukset, jotka on rakennettu 1 päivänä heinäkuuta 2002 tai sen jälkeen

Kaikissa matkustaja-aluksissa niiden koosta riippumatta sekä kaikissa aluksissa, joiden bruttovetoisuus on vähintään 300, jotka on rakennettu 1 päivänä heinäkuuta 2002 tai sen jälkeen ja jotka käyvät jäsenvaltion satamassa, on oltava 6 artiklassa tarkoitetut laitteet.

## 2. Alukset, jotka on rakennettu ennen 1 päivää heinäkuuta 2002

Kaikki matkustaja-alukset niiden koosta riippumatta ja kaikki alukset, joiden bruttovetoisuus on vähintään 300, jotka on rakennettu ennen 1 päivää heinäkuuta 2002 ja jotka käyvät jäsenvaltion satamassa, on varustettava 6 artiklassa tarkoitetuilla laitteilla seuraavan aikataulun mukaisesti:

- a) matkustaja-alukset: viimeistään 1 päivänä heinäkuuta 2003;
- b) säiliöalukset: viimeistään silloin, kun aluksella suoritetaan ensimmäinen turvalaitteiden katsastus 1 päivän heinäkuuta 2003 jälkeen;
- c) muut alukset, jotka eivät ole matkustaja-aluksia tai säiliöaluksia ja joiden bruttovetoisuus on vähintään 50 000: viimeistään 1 päivänä heinäkuuta 2004;
- d) muut alukset, jotka eivät ole matkustaja-aluksia tai säiliöaluksia ja joiden bruttovetoisuus on vähintään 10 000 mutta alle 50 000: viimeistään 1 päivänä heinäkuuta 2005;
- e) muut alukset, jotka eivät ole matkustaja-aluksia tai säiliöaluksia ja joiden bruttovetoisuus on vähintään 3 000 mutta alle 10 000: viimeistään 1 päivänä heinäkuuta 2006;
- f) muut alukset, jotka eivät ole matkustaja-aluksia tai säiliöaluksia ja joiden bruttovetoisuus on vähintään 300 mutta alle 3 000: viimeistään 1 päivänä heinäkuuta 2007.

Jäsenvaltiot voivat vapauttaa kotimaan liikennettä harjoittavat matkustaja-alukset, joiden bruttovetoisuus on alle 300, tässä liitteessä säädettyjen alusten automaattista tunnistusjärjestelmää koskevien vaatimusten soveltamisesta.

## II MATKATIETOJEN TALLENNUSJÄRJESTELMÄT (VDR)

## 1. Seuraaviin luokkiin kuuluvat alukset, jotka käyvät jäsenvaltion satamassa, on varustettava matkatietojen tallennusjärjestelmällä, joka vastaa IMO:n päätöslauselmassa A.861(20) vahvistettuja suoritusarvostandardeja sekä Kansainvälisen sähkötekniikan toimikunnan (IEC) standardissa nro 61996 määriteltyjä testivaatimuksia:

- a) matkustaja-alukset, jotka on rakennettu 1 päivänä heinäkuuta 2002 tai sen jälkeen: viimeistään ... päivänä ... kuuta ... (\*);
- b) ro-ro-matkustaja-alukset, jotka on rakennettu ennen 1 päivää heinäkuuta 2002: viimeistään 1 päivänä heinäkuuta 2002 tai sen jälkeen tehtävän ensimmäisen katsastuksen yhteydessä;
- c) muut matkustaja-alukset kuin ro-ro-matkustaja-alukset, jotka on rakennettu ennen 1 päivää heinäkuuta 2002: viimeistään 1 päivänä tammikuuta 2004;
- d) muut kuin matkustaja-alukset, joiden bruttovetoisuus on vähintään 3 000 ja jotka on rakennettu 1 päivänä heinäkuuta 2002 tai sen jälkeen: viimeistään ... päivänä ... kuuta ... (\*).

## 2. Seuraaviin luokkiin kuuluvat alukset, jotka on rakennettu ennen 1 päivää heinäkuuta 2002 ja jotka käyvät jäsenvaltion satamassa, on varustettava IMO:n asiaa koskevien vaatimusten mukaisella matkatietojen tallennusjärjestelmällä:

- a) rahtialukset, joiden bruttovetoisuus on vähintään 20 000: viimeistään IMO:n vahvistamana päivänä tai, jos IMO:n päätöstä ei ole, viimeistään 1 päivänä tammikuuta 2007;
- b) rahtialukset, joiden bruttovetoisuus on vähintään 3 000 mutta alle 20 000: viimeistään IMO:n vahvistamana päivänä tai, jos IMO:n päätöstä ei ole, viimeistään 1 päivänä tammikuuta 2008.

3. Jäsenvaltiot voivat vapauttaa matkustaja-alukset, jotka liikennöivät ainoastaan kotimaan matkoilla muilla kuin matkustaja-alusten turvallisuussäännöistä ja määräyksistä 17 päivänä maaliskuuta 1998 annetun neuvoston direktiivin 98/18/EY<sup>(1)</sup> 4 artiklassa tarkoitettuun A-luokkaan kuuluvilla merialueilla, tässä direktiivissä säädettyistä matkatietojen tallentimista koskevista vaatimuksista.

(\*) Tämän direktiivin voimaantulopäivä.

(1) EYVL L 144, 15.5.1998, s. 1.

## LIITE III

**SÄHKÖISET VIESTIT**

1. Jäsenvaltioiden on kehitettävä tarvittava Internet- tai X.400-pohjainen viestintäinfrastruktuuri ja ylläpidettävä sitä, jotta XML- tai Edifact-syntaksia käyttävien järjestelmien välillä voidaan siirtää, vastaanottaa ja muuntaa tietoja.
2. Komissio laatii jäsenvaltioita kuullen rajapinnan valvonta-asiakirjan, jossa kuvataan järjestelmätoiminnot, viestiskenaariot, viestitoiminnot ja viestien väliset suhteet, ja ylläpitää sitä. Viestin ajoitus ja tila esitetään yksityiskohtaisesti samoin kuin tiedonsiirron käytännöt ja parametrit. Rajapinnan valvonta-asiakirjassa määritellään lisäksi vaadittujen viestitoimintojen tietosisältö ja kuvataan kyseiset viestit.
3. Näissä menettelyissä ja infrastruktuurissa olisi mahdollisuuksien mukaan otettava huomioon muista direktiiveistä, kuten aluksella syntyvän jätteen ja lastijäämien vastaanottolaitteista satamissa 27 päivänä marraskuuta 2000 annetusta Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivistä 2000/59/EY <sup>(1)</sup>, johtuvat ilmoitus- ja tiedonvaihtovelvollisuudet.

---

<sup>(1)</sup> EYVL L 332, 28.12.2000, s. 81.

## 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 sekä niiden miehistöjen ja matkustajien turvallisuuteen sekä maissa olevien henkilöiden turvallisuuteen, tai se katsoo, että meriympäristöä on suojeltava, kyseinen viranomainen voi muun muassa:

- a) rajoittaa aluksen liikkumista tai ohjata sen määrätyle 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.
-

## NEUVOSTON PERUSTELUT

### I JOHDANTO

Yhteispäätösmenettelyn puitteissa (251 art./EY) neuvosto muodosti 28. kesäkuuta 2001 yleisnäkemyksen meriliikenteen seurantaan koskevasta direktiivistä <sup>(1)</sup>. Euroopan parlamentin 14. kesäkuuta 2001 pidetyn ensimmäisen käsittelyn tulosten <sup>(2)</sup> tarkastelun sekä oikeudellisen ja kielellisen tarkastuksen jälkeen neuvosto vahvisti tämän yhteisen kannan 19. joulukuuta 2001.

Tämä direktiivi on osa meriturvallisuutta koskevaa toista komission tiedonantoa, joka annettiin Erika-aluksen onnettomuuden jälkeen. Direktiivin tarkoituksena on lisätä meriturvallisuutta sekä vähentää merionnettomuudesta mahdollisesti aiheutuvia ympäristövaikutuksia. Tavoitteet saavutetaan laajentamalla alusten ilmoitusvelvollisuutta ennen kuin ne tulevat jäsenvaltioiden vesille, käyttämällä automaattista tiedonsiirtoa (EDI) ja alusten automaattista tunnistusjärjestelmää (AIS), lisäämällä jäsenvaltioiden välistä yhteistyötä sekä seuraamalla tarkemmin sellaisia aluksia, jotka ovat erityisen riskialttiita meriturvallisuuden ja ympäristön kannalta.

Neuvosto on yhteistä kantaa vahvistaessaan ottanut huomioon Euroopan parlamentin ensimmäisessä käsittelyssä antaman lausunnon, talous- ja sosiaalikomitean lausunnon <sup>(3)</sup>, alueiden komitean lausunnon <sup>(4)</sup> sekä komission muutetun ehdotuksen <sup>(5)</sup>.

### II YHTEISEN KANNAN ERITTELY

Neuvoston suhtautumistapa tähän komission ehdotukseen perustuu samanlaisiin pohdintoihin, joita komissio ja Euroopan parlamenttikin toivat esille. Meriturvallisuuden parantamiseksi sekä merten ja rannikkoalueiden saastumisen ehkäisemiseksi on syytä ottaa käyttöön kattavampi pakollinen tietojärjestelmä, jonka avulla toimivaltaiset viranomaiset vaihtavat tietoja vaarallisia tai ympäristöä pilaavia aineita kuljettavien alusten liikkeistä. On myös aiheellista vaatia, että Euroopan satamissa käyville aluksilla on käytössään alusten automaattinen tunnistusjärjestelmä (AIS) sekä matkatietojen tallennin (VDR-järjestelmä).

Voitaisiin myös suositella, etteivät alukset lähde satamasta, tai sääätä muista asianmukaisista toimenpiteistä silloin, kun sääolosuhteet vaarantaisivat ihmishengen turvallisuuden tai aiheuttaisivat ympäristön pilaantumisriskin. Suojapaikkojen osoittaminen merihädässä olevien alusten vastaanottoon kuuluu myös direktiiviin.

Neuvosto noudatti tiedonvaihdon ja avoimuuden lisäämisen periaatteita sekä säilytti direktiivin säännösten laiminlyönnin varalle luodun valvonta- ja seuraamusjärjestelmän.

Neuvosto muutti komission ehdotusta selkeyttääkseen jäsenvaltioiden velvollisuuksia sekä tehostaakseen kansallisten viranomaisten reagointia onnettomuuksissa ja mahdollisissa vaaratilanteissa. Kyse on erityisesti alusten aiheuttaman saastumisen havaitsemis- ja ehkäisemistoimenpiteistä.

<sup>(1)</sup> Komission ehdotus: EYVL C 120 E, 24.4.2001, s. 67.

<sup>(2)</sup> Asiak. 9786/01 CODEC 580 MAR 38 ENV 321, ei vielä julkaistu Euroopan yhteisöjen virallisessa lehdessä.

<sup>(3)</sup> EYVL C 221, 7.8.2001, s. 45.

<sup>(4)</sup> EYVL C 357, 14.12.2001, s. 1.

<sup>(5)</sup> EYVL C 362, 18.12.2001, s. 255.



### III PARLAMENTIN TARKISTUKSET

Neuvoston vahvistamassa yhteisessä kannassa otetaan suurelta osin huomioon Euroopan parlamentin ensimmäisessä käsittelyssään esittämä kanta. Euroopan parlamentin tarkistusten keskeiset seikat sisältyvätkin näin neuvoston omaksumaan lähestymistapaan. Konkreettisesti kyse on seuraavista seikoista:

- AIS-järjestelmä on oltava kaikilla jäsenvaltion satamassa käyvillä aluksilla (6 artikla),
- vaihdetaan alusten reittijakojärjestelmistä saatuja tietoja (7 ja 9 artikla),
- määritellään menettelytavat merihädässä olevien alusten vastaanottamiselle ottaen huomioon IMon tässä asiassa toteuttamat toimet (20 artikla),
- direktiivin soveltamista on tarpeen arvioida kohtuullisen ajan kuluttua sen voimaantulosta, ja komissio esittää tästä parlamentille ja neuvostolle yksityiskohtaisen kertomuksen (26 artikla).

Neuvosto muutti parlamentin ehdottamaa sanamuotoa siltä osin, kun kyse on poikkeuksellisen huonoissa sääolosuhteissa toteuttavista toimenpiteistä (18 artikla). Neuvosto noudatti kuitenkin vastaavia periaatteita kuin parlamentti eli:

- aluksen päällikön päätöksentekooikeuden kunnioittaminen sen jälkeen, kun hänelle on asianmukaisesti tiedotettu sääolosuhteista,
- jäsenvaltioiden mahdollisuus antaa suosituksia tai toteuttaa muita asianmukaisia toimenpiteitä aluksen päällikön lopullista päätöstä kuitenkin rajoittamatta,
- pätevän säätietopalvelun antaman säätiedotuksen käyttäminen suositusten tai muiden asianmukaisien toimenpiteiden perustana.

Matkatietojen tallennusjärjestelmän, ns. mustan laatikon, osalta (10 artikla) neuvosto on edelleen sitä mieltä, että ratkaisuun pitäisi mahdollisuuksien mukaan pyrkiä mieluummin laajemmalla foorumilla eli IMon puitteissa. Tästä huolimatta se katsoo, että myös unionin on voitava toimia itsenäisenä lainsäätäjänä, jos IMOssa ei edisty tyydyttävällä tavalla. Tästä syystä neuvosto on tehnyt VDR-järjestelmästä pakollisen kaikille aluksille, olemassa olevat rahtialukset mukaan luettuina, joko IMon piirissä määriteltävän aikataulun mukaisesti tai, jos IMOssa ei päästä sopimukseen, ennen 1. tammikuuta 2008 (alusluokkien mukaan). Onnettomuuksien ehkäisyn tehostamiseksi neuvosto vaati Euroopan parlamentin esityksen mukaisesti, että näistä VDR-järjestelmistä saatavia tietoja käytetään merionnettomuuksien tutkinnassa ja että ne tutkinnan päätyttyä julkaistaan.

Sitä vastoin neuvosto hylkäsi komission tavoin Euroopan parlamentin tarkistukset, jotka koskivat seuraavia seikkoja:

- erityistoimenpiteet Itämerellä,
- turva-alueiden pakollinen varustaminen sekä kohdat, jotka liittyivät merihädässä olevien alusten vastaanotosta aiheutuviin kustannuksiin,
- bunkkerikapasiteetin ilmoittaminen,
- velvollisuus toimittaa luokituslaitoksen raportti pakollista ilmoitusjärjestelmää käyttäville rannikko-aseille,
- aluksen jääluokituksen ilmoittaminen,
- alusten automaattisten tunnistusjärjestelmien (AIS) pakollisuutta koskevien päivämäärien aikaistaminen.

Neuvosto teki tekstiin myös seuraavat, asiakirjan II osassa esitetyn suhtautumistavan mukaiset muutokset, joilla pyritään selkeyttämään direktiiviä:

- jäsenvaltioiden edellytetään seuraavan ja toteuttavan kaikki tarvittavat ja asianmukaiset toimenpiteet sen varmistamiseksi, että kaikki meriliikenteen toimijat noudattavat direktiivin vaatimuksia (1 artikla),
  - eri laitteita – alusten automaattisia tunnistusjärjestelmiä (6 artikla), alusten reittijakojärjestelmiä (7 artikla), alusliikennepalvelua (8 artikla) sekä matkatietojen tallennusjärjestelmiä (10 artikla) – koskevat säännökset eriytettiin ja niitä selvennettiin,
  - selkeytettiin tiedonvälitysveloitteita niiden alusten osalta, joiden katsotaan aiheuttavan mahdollisen vaaran merenkululle tai uhan merenkulun tai ihmisten turvallisuudelle tai ympäristölle (16 artikla),
  - toissijaisuusperiaatetta noudatetaan seuraamuksissa, joita sovelletaan siinä tapauksessa, ettei direktiivin soveltamiseksi annettuja kansallisia säännöksiä noudateta (25 artikla).
-