Käesolev tekst on üksnes dokumenteerimisvahend ning sel ei ole mingit õiguslikku mõju. Liidu institutsioonid ei vastuta selle teksti sisu eest. Asjakohaste õigusaktide autentsed versioonid, sealhulgas nende preambulid, on avaldatud Euroopa Liidu Teatajas ning on kättesaadavad EUR-Lexi veebisaidil. Need ametlikud tekstid on vahetult kättesaadavad käesolevasse dokumenti lisatud linkide kaudu

►B

EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU DIREKTIIV 2002/59/EÜ,

27. juuni 2002,

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

(EÜT L 208, 5.8.2002, lk 10)

Muudetud:

		Euroopa Liidu Teataja		
		nr	lehekülg	kuupäev
►M1	Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv 2009/17/EÜ, 23. aprill 2009	L 131	101	28.5.2009
►M2	Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv 2009/18/EÜ, 23. aprill 2009	L 131	114	28.5.2009
►M3	Komisjoni direktiiv 2011/15/EL, 23. veebruar 2011	L 49	33	24.2.2011
►M4	Komisjoni direktiiv 2014/100/EL, 28. oktoober 2014	L 308	82	29.10.2014
►M5	Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus (EL) 2019/1243, 20. juuni 2019	L 198	241	25.7.2019

▼B

EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU DIREKTIIV 2002/59/EÜ,

27. juuni 2002,

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

Artikkel 1

Eesmärk

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

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

Artikkel 2

Kohaldamisala

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

2. ►**M1** Kui ei ole sätestatud teisiti, ei kohaldata käesolevat direktiivi: ◄

a) sõjalaevade, mereväe abilaevade ja muude laevade suhtes, mis kuuluvad liikmesriigile või mida käitab liikmesriik ja mida kasutatakse mitteärilisteks avalikeks teenusteks;

b) kalalaevade, traditsiooniliste laevade ja lõbusõidulaevade suhtes, mille pikkus on vähem kui 45 meetrit;

▼M1

c) punkrivarude suhtes laevadel, mille kogumahutavus on alla 1 000, ning kõigil laevadel kasutatava proviandi ja seadmete suhtes.

▼B

Artikkel 3

Mõisted

Käesolevas direktiivis kasutatakse järgmisi mõisteid:

a) ►**M1** *asjakohased rahvusvahelised dokumendid* järgmised dokumendid nende ajakohastatud versioonis: ◄

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

▼B

— SOLAS on rahvusvaheline konventsioon inimelude ohutusest merel koos selle protokollide ja muudatustega;

— 1969. aasta rahvusvaheline laevade mõõtmise konventsioon;

— 1969. aasta rahvusvaheline konventsioon sekkumise kohta avamerel naftareostuse korral ja selle 1973. aasta protokoll sekkumise kohta muude ainete reostuse korral, välja arvatud nafta;

— SAR konventsioon on 1979. aasta rahvusvaheline mereotsingute ja -pääste konventsioon;

— ISM koodeks on rahvusvaheline laevade ohutu ekspluateerimise ja reostuse vältimise korraldamise koodeks;

— IMDG koodeks on rahvusvaheline ohtlike kaupade mereveo eeskiri;

— IBC koodeks on IMO rahvusvaheline koodeks ohtlikke kemikaale mahtlastina vedava laeva ehituse ja seadmete kohta;

— IGC koodeks on IMO rahvusvaheline koodeks veeldatud gaasi mahtlastina vedava laeva ehituse ja seadmete kohta;

— BC koodeks on IMO tahkete puistekaupade veo ohutuseeskiri;

— INF koodeks on IMO koodeks eriveomahutites oleva kasutatud tuumkütuse, plutooniumi ja kõrgradioaktiivsete jäätmete ohutuks veoks laeval;

— IMO resolutsioon A.851(20) on Rahvusvahelise Mereorganisatsiooni resolutsioon 851(20) pealkirjaga „Laevade teatamissüsteemide ja laevade teatamisnõuete üldpõhimõtted, sealhulgas suunised ohtlike kaupade, kahjulike ainete ja/või meresaasteainetega seotud intsidentidest teatamiseks”;

▼M1

— „IMO resolutsioon A.917(22)” on Rahvusvahelise Mereorganisatsiooni resolutsioon 917(22) „AISi laevapardal kasutamise suunised”, mida on muudetud IMO resolutsiooniga A.956(23);

— „IMO resolutsioon A.949(23)” on Rahvusvahelise Mereorganisatsiooni resolutsioon 949(23) „Abivajavate laevade ohutute paikade suunised”;

▼M1

— „IMO resolutsioon A.950(23)” on Rahvusvahelise Mereorganisatsiooni resolutsioon 950(23) „Mereabiteenistused (MAS)”;

— „IMO suunised meremeeste õiglase kohtlemise kohta laevaõnnetuse korral” on IMO juriidilise komitee 27. aprilli 2006. aasta resolutsioonile LEG.3(91) lisatud suunised, mis on heaks kiidetud Rahvusvahelise Tööorganisatsiooni haldusnõukogu 12.-16. juuni 2006. aasta 296. istungjärgul;

▼B

b) *käitaja* on laeva omanik või haldaja;

c) *agent* on isik, kes on volitatud andma teavet laeva käitaja nimel;

d) *lastisaatja* on isik, kes on ise sõlminud või kelle nimel on sõlmitud veoettevõtjaga merekaubaveo leping;

e) *ühing* on ühing SOLASe konventsiooni IX peatüki 1. reegli punkti 2 tähenduses;

f) *laev* on merelaev või -sõiduk;

g) *ohtlikud kaubad* on:

— IMDG koodeksis liigitatud kaubad,

— IBC koodeksi 17. peatükis loetletud ohtlikud vedelikud,

— IGC koodeksi 19. peatükis loetletud veeldatud gaasid,

— BC koodeksi B lisas nimetatud puistmaterjalid.

Samuti on kaasa arvatud kaubad, mille veoks on ette nähtud sobivad eeltingimused vastavalt IBC koodeksi punktile 1.1.3 või IGC koodeksi punktile 1.1.6;

h) *saastavad kaubad* on:

— MARPOLi konventsiooni I lisas määratletud nafta ja naftasaadused,

— MARPOLi konventsiooni II lisas määratletud kahjulikud vedelikud,

— MARPOLi konventsiooni III lisas määratletud ohtlikud ained;

i) *lastiveoüksus* on kaubaveoauto, raudtee kaubavagun, konteiner, paakauto, raudteevagun või teisaldatav paak;

▼B

j) *aadress* on nimi ja sideliinid, mille kaudu võib vajaduse korral ühendust võtta käitaja, agendi, sadama valdaja, pädeva asutuse või muu volitatud isiku või organiga, kellel on üksikasjalikku teavet laeva lasti kohta;

▼M1

k) *pädevad asutused* on liikmesriikide poolt käesolevas direktiivis sätestatud ülesandeid täitma määratud asutused ja organisatsioonid;

▼B

l) *sadama valdaja* on pädev asutus või organ, mille liikmesriigid on iga sadama jaoks määranud vastu võtma ning edastama vastavalt käesolevale direktiivile esitatud teavet;

m) *ohutu paik* on sadam, sadama osa või muu kaitsev kai või ankrupaik või muu kaitstud piirkond, mille liikmesriik on määranud merehätta sattunud laevade vastuvõtmiseks;

n) *kaldajaam* on mõni järgmistest, mille liikmesriik määrab vastavalt käesolevale direktiivile: laevaliikluse juhtimise keskus; IMO tunnustatud kohustusliku teatamissüsteemi eest vastutav rannarajatis; või otsingu- ja päästetegevuse või merereostuse kõrvaldamise kooskõlastamise eest vastutav organ;

o) *laevaliikluse juhtimise keskus* (VTS) on talitus, mis on kavandatud laevaliikluse ohutuse ja tõhususe tõstmiseks ning keskkonna kaitsmiseks ning mis suudab laevaliiklusega seoses infot vahetada ja reageerida laevaliikluse juhtimise piirkonnas laevaliikluses tekkivatele olukordadele;

p) *laevade marsruutimissüsteem* on ühe või mitme marsruudi või marsruutimismeetme süsteem õnnetuste vähendamiseks; see hõlmab liikluse jagamise skeeme, kahesuunalisi marsruute, soovitatavaid laevateid, välditavaid piirkondi, rannikulähedasi liiklustsoone, ümbersõite, ettevaatust nõudvaid piirkondi ja süvaveemarsruute;

q) *traditsioonilised laevad* on mitmesugused ajaloolised laevad ja nende koopiad, sealhulgas tavapäraste oskuste ja meresõidu toetamiseks ning edendamiseks kavandatud laevad, mis koos kasutatavatena kujutavad endast elavaid kultuurimälestisi ning mida käitatakse vastavalt traditsioonilistele meresõidu ja tehnika põhimõtetele;

r) *õnnetus* on õnnetus IMO laevaõnnetuste ja intsidentide uurimise koodeksi tähenduses;

▼M1

s) „SafeSeaNet” on komisjoni ja liikmesriikide koostöös välja arendatud ühenduse meresõiduohutuse teabevahetussüsteem ühenduse õigusaktide rakendamise tagamiseks;

▼M1

t) „regulaarliin” on avaliku sõidugraafiku alusel või sellise regulaarsuse või sagedusega kahe või mitme sadama vahelise ühenduse tagamiseks korraldatavate laevade ülesõitude seeria, mis moodustavad äratuntava süstemaatilise ülesõiduteenuse;

u) „kalalaev” on laev, mille seadmestik on ette nähtud vee elusressursside kaubanduslikuks kasutamiseks;

v) „abivajav laev” on, ilma et see piiraks inimelude päästmist käsitleva SAR konventsiooni sätteid, laev, mis on sellises olukorras, kus võib järgneda laeva hukkumine või tekkida oht keskkonnale või laevaliiklusele;

w) „LRIT” on laevade kaugtuvastus- ja jälgimissüsteem vastavalt SOLASe reeglile V/19-1.

▼B

I JAOTIS

LAEVADE TEATAMINE JA SEIRE

Artikkel 4

Teatamine enne liikmesriikide sadamatesse sisenemist

1. Liikmesriigi sadamasse suunduva laeva käitaja, agent või kapten esitab sadama valdajale I lisa punktis 1 nõutud teabe:

a) vähemalt kakskümmend neli tundi ette; või

b) hiljemalt laeva eelmisest sadamast lahkumise ajal, kui sõiduaeg on lühem kui kakskümmend neli tundi; või

c) kui külastatav sadam ei ole teada või kui seda sõidu ajal muudetakse, niipea, kui see teave on kättesaadav.

2. Ohtlikke või saastavaid kaupu vedavad laevad, mis tulevad väljaspool ühendust asuvast sadamast ja suunduvad liikmesriigi sadamasse, peavad järgima artiklis 13 sätestatud teatamiskohustust.

Artikkel 5

Kohustuslike laevade teatamissüsteemide piirkonda sisenevate laevade seire

1. Asjaomane liikmesriik jälgib ning võtab kõik vajalikud ja sobivad meetmed tagamaks, et IMO poolt vastavalt SOLASe konventsiooni V peatüki 11. reeglile vastu võetud ja ühe või mitme liikmesriigi käitatava kohustusliku laevade teatamissüsteemi piirkonda sisenevad laevad järgivad seda süsteemi, esitades nõutava teabe, ilma et see piiraks lisateavet, mida liikmesriik nõuab vastavalt IMO resolutsioonile A.851(20).

▼B

2. Kui liikmesriik esitab IMO-le vastuvõtmiseks uue kohustusliku laevade teatamissüsteemi või ettepaneku muuta olemasolevat teatamissüsteemi, lisab ta oma ettepanekusse vähemalt I lisa punktis 4 viidatud teabe.

Artikkel 6

Automaatsete identifitseerimissüsteemide kasutamine

1. Liikmesriigi sadamat külastav laev peab vastavalt II lisa I osas sätestatud ajakavale olema varustatud automaatse identifitseerimissüsteemiga, mis vastab IMO koostatud toimimisnormidele.

2. Automaatse identifitseerimissüsteemiga varustatud laevad peavad seda kogu aeg töös hoidma, välja arvatud juhul, kui rahvusvahelised lepingud, reeglid või standardid sätestavad navigatsiooniteabe kaitse.

▼M1

Artikkel 6a

Automaatsete identifitseerimissüsteemide (AIS) kasutamine kalalaevadel

Kõik kalalaevad, mille kogupikkus ületab 15 meetrit ning mis sõidavad liikmesriigi lipu all ja on ühenduses registreeritud või tegutsevad liikmesriigi sisevetes või territoriaalmeres või lossivad oma saaki liikmesriigi sadamas, varustatakse II lisa I osa punktis 3 kehtestatud ajakava alusel IMO toimimisnormidele vastava A-klassi AISiga.

AISiga varustatud kalalaevad tagavad selle pideva toimimise. AISi võib välja lülitada erandjuhtudel, kui kapten peab seda vajalikuks oma laeva ohutuse või julgeoleku huvides.

Artikkel 6b

Laevade kaugtuvastus- ja jälgimissüsteemide (LRIT) kasutamine

1. Laevad, mille suhtes kohaldatakse SOLASe reeglit V/19-1 ning IMO poolt vastu võetud toimimisnorme ja rakendusnõudeid, kannavad liikmesriigi sadamat külastades pardal kõnealusele reeglile vastavaid LRIT seadmeid.

Liikmesriigid ja komisjon teevad koostööd, et määrata kindlaks nõuded LRIT teabe edastamiseks ette nähtud seadmete paigaldamise kohta liikmesriikide AIS püsijaamadega hõlmatud vetes liikuvate laevade pardale, ning esitavad IMOle mis tahes asjakohased meetmed.

2. Komisjon teeb koostööd liikmesriikidega, et rajada LRIT Euroopa andmekeskus, mille ülesandeks on kaugtuvastuse ja jälgimise teabe töötlemine.

▼B

Artikkel 7

Laeva marsruutimissüsteemide kasutamine

1. Liikmesriigid jälgivad ning võtavad kõik vajalikud ja sobivad meetmed tagamaks, et kõik IMO poolt vastavalt SOLASe konventsiooni V peatüki 10. reeglile vastu võetud ja ühe või mitme liikmesriigi käitatava kohustusliku laevade marsruutimissüsteemi piirkonda sisenevad laevad kasutavad süsteemi kooskõlas asjakohaste IMO kujundatud suuniste ja kriteeriumidega.

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

Artikkel 8

Laevaliikluse juhtimise keskuse järgimise seire

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

a) laevad, mis sisenevad piirkonda, kus tegutseb laevaliikluse juhtimise keskus, mida oma territoriaalvetes ja IMO kujundatud suuniste alusel käitab üks või mitu riiki, millest vähemalt üks on liikmesriik, osalevad selle laevaliikluse juhtimise keskuse töös ja järgivad selle eeskirju;

b) liikmesriigi lipu all sõitvad laevad või liikmesriigi sadamasse suunduvad laevad, mis sisenevad sellise laevaliikluse juhtimise keskuse tööpiirkonda väljaspool liikmesriigi territoriaalvett ja IMO suuniste alusel, järgivad selle laevaliikluse juhtimise keskuse eeskirju;

c) kolmanda riigi lipu all sõitvad laevad ja laevad, mis ei suundu liikmesriigi sadamasse, järgivad väljaspool liikmesriigi territoriaalvett laevaliikluse juhtimise keskuse piirkonda sisenedes võimaluse korral selle laevaliikluse juhtimise keskuse eeskirju. Liikmesriigid peaksid asjaomasele lipuriigile teatama nende eeskirjade igast tõsisest rikkumisest sellises laevaliikluse juhtimise keskuse piirkonnas.

Artikkel 9

Laevade teatamissüsteemide, laevade marsruutimissüsteemide ja laevaliikluse juhtimise keskuste infrastruktuur

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

▼B

2. Kõigi vajalike seadmete ja kaldarajatiste ehitamise protsess käesoleva direktiivi rakendamiseks peab olema lõpetatud 2007. aasta lõpuks. Liikmesriigid tagavad, et sobivad seadmed teabe edastamiseks ja vahetamiseks liikmesriikide siseriiklike süsteemide vahel on töövalmis hiljemalt üks aasta pärast seda.

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

Artikkel 10

Reisiinfo salvestussüsteemid

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

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

▼M2

———————

▼B

II JAOTIS

LAEVA PARDAL OLEVATEST OHTLIKEST VÕI SAASTAVATEST KAUPADEST TEATAMINE

▼M1

Artikkel 12

Nõuded ohtlike kaupade vedu puudutava teabe kohta

1. Liikmesriigi sadamas ei pakuta vedamiseks ega võeta ühegi laeva pardale, sõltumata selle suurusest, ohtlikke või saastavaid kaupu, kui kaptenile või käitajale ei ole enne kauba võtmist pardale esitatud järgmist teavet sisaldavat deklaratsiooni:

a) I lisa punktis 2 loetletud teave;

([1]) EÜT L 138, 1.6.1999, lk 1.

▼M3

b) MARPOLi konventsiooni I lisas osutatud ainete puhul toote ohutuskaart, milles on üksikasjalikult kirjeldatud toote füüsikalis-keemilised omadused, sealhulgas vajaduse korral sentistooksides (cSt) väljendatud viskoossus temperatuuril 50 °C ja tihedus temperatuuril 15 °C ning ohutuskaardil esitatud muud andmed vastavalt IMO resolutsioonile MSC.286(86);

▼M1

c) lastisaatja või muu sellise isiku või asutuse hädaabinumbrid, kes omab teavet toodete füüsikalis-keemiliste omaduste ning hädaolukorras võetavate meetmete kohta.

2. Ohtlikke või saastavaid kaupu vedavad laevad, mis tulevad väljaspool ühendust asuvast sadamast ja külastavad liikmesriigi sadamat, omavad lastisaatja väljastatud deklaratsiooni, mis sisaldab lõike 1 punktides a, b ja c nõutud teavet.

3. Lastisaatja on kohustatud esitama nimetatud deklaratsiooni omal vastutusel laeva kaptenile või käitajale ja tagama, et veoks pakutud saadetis vastab tõepoolest lõike 1 kohaselt deklareeritud kaubale.

▼B

Artikkel 13

Pardal veetavatest ohtlikest või saastavatest kaupadest teatamine

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

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

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

Kehtestatav kord peab tagama, et pädeval asutusel on vajaduse korral igal ajal ligipääs I lisa punktis 3 täpsustatud teabele. Sel eesmärgil säilitab sadama valdaja I lisa lõikes 3 loetletud teavet piisavalt kaua, et seda saaks kasutada intsidendi või mereõnnetuse korral. Sadama valdaja võtab vajalikud meetmed selle teabe elektrooniliseks ja viivitamatuks esitamiseks pädevale asutusele taotluse korral 24 tundi ööpäevas.

▼B

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

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

Artikkel 14

Elektrooniline andmevahetus liikmesriikide vahel

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

Esimese lõigu alusel rajatud sidesüsteemidel peavad olema järgmised omadused:

a) andmevahetus peab olema elektrooniline ning võimaldama vastavalt artiklile 13 edastatud sõnumite vastuvõttu ja töötlust;

b) süsteem peab võimaldama teabe edastamist 24 tundi päevas;

▼M1

c) taotluse korral ning meresõiduohutuse, -turvalisuse või merekeskkonna kaitsega seotud põhjustel on liikmesriikidel SafeSeaNet-i kaudu võimalik viivitamata edastada teavet laeva ja pardal olevate ohtlike või saastavate kaupade kohta teiste liikmesriikide riiklikele või kohalikele pädevatele asutustele.

Artikkel 15

Erandid

1. Liikmesriigid võivad teha artiklites 4 ja 13 sätestatud nõuetest erandeid nende territooriumil asuvate sadamate vahel toimivate regulaarliinide puhul, kui on täidetud järgmised tingimused:

a) kõnealust regulaarliini käitav ettevõtja peab ja ajakohastab regulaarliiniga seotud laevade nimekirja ning saadab selle asjaomasele pädevale asutusele;

b) iga tehtud reisi kohta hoitakse vastavalt vajadusele I lisa punktis 1 või 3 loetletud teave taotluse korral pädevale asutusele kättesaadavana. Ettevõtja loob sisesüsteemi tagamaks, et sellist teavet saab taotluse korral ööpäevaringselt ja viivitamata saata elektrooniliselt pädevale asutusele vastavalt artikli 4 lõikele 1 või artikli 13 lõikele 4;

c) kolme tunni pikkusest või pikemast kõrvalekaldumisest sihtsadamasse või lootsijaama eeldatava saabumise ajast teavitatakse sihtsadamat või pädevat asutust kooskõlas artikliga 4 või artikliga 13;

d) erandeid tehakse ainult konkreetsetele laevadele kindlal liinil.

▼M1

Esimese lõigu tähenduses loetakse liini regulaarliiniks tingimusel, et seda teenindatakse vähemalt ühe kuu jooksul.

Artiklites 4 ja 13 sätestatud nõuetest tehakse erandeid vaid reisidele, mille kavandatav kestus on kuni 12 tundi.

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

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

4. Liikmesriigid edastavad komisjonile ettevõtjate ja laevade nimekirja, kelle suhtes on käesoleva artikli alusel erand tehtud, samuti kõik selle nimekirja ajakohastused.

▼B

III JAOTIS

OHTLIKE LAEVADE SEIRE NING SEKKUMINE VAHEJUHTUMITE JA ÕNNETUSJUHTUMITE KORRAL MEREL

Artikkel 16

Teabe edastamine teatavate laevade kohta

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

a) laevad, mis oma reisi käigus:

— on olnud seotud artiklis 17 nimetatud intsidentide või õnnetusjuhtumitega merel, või

— on rikkunud käesoleva direktiiviga kehtestatud teatamise nõudeid, või

— on rikkunud liikmesriigi vastutusel olevates laevade marsruutimissüsteemides ja laevaliikluse juhtimise keskustes kohaldatavaid eeskirju;

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

c) laevad, mida ei ole lubatud liikmesriikide sadamatesse või mille kohta liikmesriik on esitanud aruande või teate vastavalt nõukogu 19. juuni 1995. aasta direktiivi 95/21/EÜ (sadamariigi kontrolli kohta ([1])) I-1 lisale;

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

▼M1

d) laevad, mis ei ole mis tahes ühenduse õigusaktide ja rahvusvaheliste eeskirjade kohaselt kindlustustunnistustest või finantstagatistest teatanud või millel need puuduvad;

e) laevad, mille puhul lootsid või sadamavõimud on teatanud ilmsetest kõrvalekalletest, mis võivad kahjustada laevade ohutut navigeerimist või ohustada keskkonda.

▼B

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

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

Artikkel 17

Merel toimunud intsidentidest ja õnnetustest teatamine

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

a) igast intsidendist või õnnetusest, mis mõjutab laeva ohutust, nagu kokkupõrge, madalikule sõitmine, vigastused, rikked või tõrked, vee sissevool või lasti liikumine, kõik laevakere vigastused või ehituslikud vead;

b) igast intsidendist või õnnetusest, mis vähendab meresõiduohutust, nagu rikked, mis usutavasti mõjutavad laeva manööverdatavust või merekõlblikkust, või kõik vead, mis mõjutavad jõu- või rooliseadet, elektrigeneraatorsüsteemi, navigatsiooniseadmeid või sideseadmeid;

c) igast olukorrast, mis võib tekitada liikmesriigi vee või ranniku reostuse, nagu saastavate ainete merre laskmine või selle oht;

d) igast merel triivimas nähtud saastavate ainete laigust ja mahutitest või pakenditest.

▼B

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

Artikkel 18

Meetmed erakordselt halva ilma korral

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

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

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

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

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

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

▼M1

Artikkel 18a

Meetmed jääoludest tingitud ohu korral

1. Kui pädevad asutused leiavad seoses jääoludega, et inimelud merel või nende mere- või rannikualade või teiste liikmesriikide mere- või rannikualade kaitse on tõsiselt ohustatud:

a) annavad nad oma territoriaalvetes viibivate või nende sadamatesse siseneda või nendest väljuda soovivate laevade kaptenitele asjakohast

▼M1

teavet jääseisundi, soovitatavate marsruutide ja jäämurdeteenuste kohta oma territoriaalvetes;

b) võivad nad, ilma et see piiraks nende kohustust abivajavatele laevadele abi osutada ega muid asjakohastest rahvusvahelistest eeskirjadest tulenevaid kohustusi, nõuda, et asjaomastes vetes asuvad ja sadamasse või terminali siseneda või nendest väljuda või ankrupaigast lahkuda soovivad laevad tõendaksid dokumentaalselt, et nad täidavad asjaomases piirkonnas valitsevatele jääoludele vastavaid vastupidavus- ja võimsusnõudeid.

2. Lõike 1 kohaselt võetavad meetmed põhinevad jääolude andmete osas liikmesriigi poolt tunnustatud kvalifitseeritud meteoroloogiliselt teabetalituselt saadud jää- ja ilmastikuolude prognoosidel.

▼B

Artikkel 19

Meetmed seoses merel toimuvate intsidentide või õnnetustega

1. Artiklis 17 nimetatud intsidentide või õnnetuste korral merel võtavad liikmesriigid kooskõlas rahvusvahelise õigusega kõik asjakohased meetmed, kui need on vajalikud meresõidu ja isikute ohutuse tagamiseks ning mere- ja rannikukeskkonna kaitseks.

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

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

▼M1

Selleks edastavad nad pädevatele siseriiklikele asutustele nende taotlusel artiklis 12 osutatud teabe.

▼B

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

▼M1

4. Liikmesriigid võtavad kooskõlas oma siseriiklike õigusaktidega arvesse meremeeste õiglast kohtlemist käsitlevate IMO suuniste asjakohaseid sätteid laevaõnnetuse toimumisel nende jurisdiktsiooni alla kuuluvates vetes.

▼M1

Artikkel 20

Pädev asutus abivajavate laevade paigutamiseks

1. Liikmesriigid määravad ühe või mitu pädevat asutust, millel on nõutavad eriteadmised ja volitused võtta päästeoperatsiooni ajal omaalgatuslikult sõltumatuid otsuseid seoses abivajavate laevade paigutamisega.

2. Lõikes 1 osutatud asutus või asutused võivad vajadusel ning eelkõige ohu korral meresõiduohutusele ja merekeskkonna kaitsele võtta IV lisas esitatud mitteammendavas nimekirjas sisalduvaid mis tahes meetmeid.

3. Lõikes 1 osutatud asutus või asutused kohtuvad korrapäraselt, et vahetada eriteadmisi ning täiustada käesoleva artikli kohaselt võetud meetmeid. Nad võivad eriliste asjaolude korral kohtuda mis tahes ajal.

Artikkel 20a

Abivajavate laevade paigutamise plaanid

1. Liikmesriigid koostavad laevade paigutamise plaanid selle kohta, kuidas tegutseda oma jurisdiktsiooni alla kuuluvates vetes asuvatest abivajavatest laevadest tulenevate ohtude korral, sealhulgas vajadusel ohtude korral inimeludele ja keskkonnale. Artikli 20 lõikes 1 osutatud asutus või asutused osalevad kõnealuste plaanide koostamises ja rakendamises.

2. Lõikes 1 osutatud plaanid koostatakse pärast konsulteerimist asjaomaste osapooltega IMO resolutsioonide A.949(23) ja A.950(23) alusel ning need sisaldavad vähemalt järgmisi andmeid:

a) hädasignaalide vastuvõtmise ja nende töötlemise eest vastutava asutuse või asutuste andmed;

b) olukorra hindamise ja abivajava laeva valitud ohutusse paika vastuvõtmise või sellest keeldumise üle otsustava pädeva asutuse andmed;

c) liikmesriikide rannajoont käsitlev teave ning kõik üksikasjad, mis aitavad eelnevalt hinnata ja otsustada kiirelt laevale ohutu paiga valiku üle, sealhulgas keskkonna-, majanduslike ja sotsiaalsete tegurite ning looduslike tingimuste kirjeldus;

d) abivajava laeva ohutusse paika vastuvõtmisel või sellest keeldumisel rakendatav hindamiskord;

e) asjakohased abi- ja päästevahendid ja -rajatised ning reostuse vastu võitlemise vahendid ning rajatised;

f) rahvusvaheliseks koordineerimiseks ja otsustamiseks vajalikud menetlused;

g) ohutusse paika paigutatavate laevade suhtes kehtiv finantstagatis ja vastutuse kord.

3. Liikmesriigid avaldavad artikli 20 lõikes 1 osutatud asutuse või asutuste nimed ja kontaktaadressid ning hädasignaalide vastuvõtmiseks ja nende töötlemiseks määratud asutuste nimed.

▼M1

Taotluse korral edastavad liikmesriigid naaberliikmesriikidele asjakohase teabe plaanide kohta.

Abivajavate laevade paigutamise plaanides sätestatud korra rakendamisel tagavad liikmesriigid, et asjakohane teave plaanide kohta on operatsioonidesse kaasatud osapooltele kättesaadav.

Liikmesriikide taotlusel on teise ja kolmanda lõigu kohaselt teavet saavad osapooled kohustatud hoidma kõnealust teavet konfidentsiaalsena.

4. Liikmesriigid teavitavad komisjoni hiljemalt 30. novembriks 2010 käesoleva artikli kohaldamiseks võetud meetmetest.

Artikkel 20b

Laevade paigutamise otsus

Artikli 20 lõikes 1 osutatud asutus või asutused otsustavad laeva ohutusse paika paigutamise pärast artiklis 20a osutatud plaanide kohaselt läbiviidud olukorra esialgset hindamist. Asutus või asutused tagavad, et laevad paigutatakse ohutusse paika, kui nende hinnangul on laevade paigutamine inimelude ja keskkonna kaitseks kõige kohasem viis.

Artikkel 20c

Finantstagatised ja hüvitis

1. Kindlustustunnistuse puudumine Euroopa Parlamendi ja nõukogu 23. aprilli 2009. aasta direktiivi 2009/20/EÜ (laevaomanike kindlustuse kohta merinõuete korral) ([1]) artikli 6 tähenduses ei vabasta liikmesriiki artiklis 20b osutatud esialgsest hindamisest ja otsuse tegemisest ning seda ei peeta iseenesest piisavaks põhjuseks, et liikmesriik võiks keelduda laeva ohutusse paika paigutamisest.

2. Ilma et see piiraks lõike 1 kohaldamist, võib liikmesriik laeva ohutusse paika paigutamisel nõuda laeva käitajalt, agendilt või kaptenilt kindlustustunnistuse esitamist direktiivi 2009/20/EÜ artikli 6 tähenduses. Kõnealuse tunnistuse nõudmine ei või põhjustada viivitust laeva ohutusse paika paigutamisel.

Artikkel 20d

Komisjoni uuringud

Komisjon uurib liikmesriikides kehtivaid mehhanisme artikli 20 lõike 1 alusel tehtud otsuse tulemusel sadama või muu üksuse kantud võimaliku majandusliku kahju hüvitamiseks. Ta esitab kõnealuste uuringute alusel erinevad poliitikavõimalused ja hindab neid. Komisjon esitab hiljemalt 31. detsembriks 2011 Euroopa Parlamendile ja nõukogule aruande uuringute tulemuste kohta.

([1]) ELT L 131, 28.5.2009, lk 128

▼B

Artikkel 21

Asjaomaste isikute teavitamine

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

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

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

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

IV JAOTIS

KAASNEVAD MEETMED

Artikkel 22

Pädevate asutuste määramine ja nende nimekirja avaldamine

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

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

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

▼M1

Artikkel 22a

SafeSeaNet

1. Liikmesriigid loovad siseriiklikud või kohalikud meresõiduohutuse teabehaldussüsteemid käesolevas direktiivis osutatud teabe töötlemiseks.

▼M1

2. Lõike 1 alusel loodud süsteemid võimaldavad kogutud teabe operatiivset kasutamist ja täidavad eelkõige artiklis 14 sätestatud tingimusi.

3. Käesolevas direktiivis osutatud teabevahetuse tõhusa toimimise tagamiseks kindlustavad liikmesriigid, et nimetatud teabe kogumiseks, töötlemiseks ja säilitamiseks loodud siseriiklikke või kohalikke süsteeme saab ühendada SafeSeaNet-iga. Komisjon tagab, et SafeSeaNet toimib ööpäevaringselt. SafeSeaNet-i kirjeldus ja toimimise põhimõtted on sätestatud III lisas.

4. Ilma et see piiraks lõike 3 kohaldamist, tagavad liikmesriigid ühendusesiseste kokkulepete või ühenduses piirkondadevaheliste või riikidevaheliste piiriüleste projektide alusel tegutsedes, et infosüsteemid või -võrgustikud vastaksid käesoleva direktiivi nõuetele ning oleksid ühilduvad ja ühendatud SafeSeaNet-iga.

▼B

Artikkel 23

Liikmesriikide ja komisjoni koostöö

Liikmesriigid ja komisjon teevad koostööd järgmiste eesmärkide saavutamiseks:

a) vastavalt käesolevale direktiivile edastatud teabe optimaalne kasutamine, eriti sobivate telemaatiliste ühenduste arendamine kaldajaamade ja sadama valdajate vahel, pidades silmas andmete vahetamist laevade liikumise, nende eeldatavate sadamasse jõudmise aegade ja lasti kohta;

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

▼M1

c) ühenduse laevaliikluse seire- ja teabesüsteemi ulatuse laiendamine ja/või selle ajakohastamine laevade identifitseerimise ja seire parandamiseks, võttes arvesse side- ja infotehnoloogia arengut. Selleks teevad liikmesriigid ja komisjon koostööd, et vajadusel luua kohustuslikud aruandlussüsteemid, kohustuslikud laevaliiklusteenistused ja asjakohased laevade marsruutimissüsteemid, mis esitatakse kinnitamiseks IMOle. Samuti teevad nad asjaomastes piirkondlikes või rahvusvahelistes organites koostööd kaugtuvastus- ja jälgimissüsteemide arendamisel;

▼B

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

▼M1

e) I lisas osutatud teabe haldamiseks kasutatavate siseriiklike süsteemide ühendatavuse ja koostalitlusvõime tagamine, SafeSeaNet-i arendamine ja ajakohastamine.

▼M1

Artikkel 23a

Meresõiduohutusteabe töötlemine ja haldamine

1. Komisjon tagab vajadusel käesoleva direktiivi alusel kogutud teabe töötlemise, kasutamise ja liikmesriikide poolt määratud asutustele edastamise.

2. Vajaduse korral aitab komisjon kaasa meresõiduohutuse alaste andmete kogumise ja levitamise süsteemide arendamisele ja toimimisele, eelkõige süsteemi Equasis või mis tahes muu samaväärse avaliku süsteemi kaudu.

Artikkel 24

Teabe konfidentsiaalsus

1. Liikmesriigid võtavad vastavalt ühenduse või siseriiklikele õigusaktidele vajalikud meetmed, et tagada vastavalt käesolevale direktiivile neile edastatud teabe konfidentsiaalsus ning kasutavad sellist teavet üksnes kooskõlas käesoleva direktiiviga.

2. Komisjon uurib võimalikke võrgu- ja infoturbeprobleeme ning teeb ettepaneku asjakohaste muudatuste tegemiseks III lisasse, et võrgustiku turvalisust parandada.

▼B

Artikkel 25

Käesoleva direktiivi rakendamise jälgimine ja karistused

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

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

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

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

▼B

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

Artikkel 26

Hindamine

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

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

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

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

LÕPPSÄTTED

▼M5

Artikkel 27

Muutmine

1. Artiklis 2 sätestatud käesoleva direktiivi kohaldamisala piires on komisjonil õigus võtta kooskõlas artikliga 27a vastu delegeeritud õigusakte, millega muudetakse käesolevas direktiivis sisalduvaid viiteid liidu ja IMO dokumentidele, artiklis 3 sätestatud mõisteid ning lisasid, et viia need vastavusse liidu või rahvusvaheliste õigusaktide vastuvõetud, muudetud või jõustunud sätetega.

2. Artiklis 2 sätestatud käesoleva direktiivi kohaldamisala piires on komisjonil õigus võtta kooskõlas artikliga 27a vastu delegeeritud õigusakte, millega muudetakse I, III ja IV lisa, et kohandada neid tehnika arengu ja käesoleva direktiivi rakendamise käigus saadud kogemustega.

▼M5

Artikkel 27a

Delegeeritud volituste rakendamine

1. Komisjonile antakse õigus võtta vastu delegeeritud õigusakte käesolevas artiklis sätestatud tingimustel.

2. Artiklis 27 osutatud õigus võtta vastu delegeeritud õigusakte antakse komisjonile viieks aastaks alates 26. juulist 2019. Komisjon esitab delegeeritud volituste kohta aruande hiljemalt üheksa kuud enne viieaastase tähtaja möödumist. Volituste delegeerimist pikendatakse automaatselt samaks ajavahemikuks, välja arvatud juhul, kui Euroopa Parlament või nõukogu esitab selle suhtes vastuväite hiljemalt kolm kuud enne iga ajavahemiku lõppemist.

3. Euroopa Parlament ja nõukogu võivad artiklis 27 osutatud volituste delegeerimise igal ajal tagasi võtta. Tagasivõtmise otsusega lõpetatakse kõnealuses otsuses nimetatud volituste delegeerimine. Otsus jõustub järgmisel päeval pärast selle avaldamist *Euroopa Liidu Teatajas* või otsuses nimetatud hilisemal kuupäeval. See ei mõjuta juba jõustunud delegeeritud õigusaktide kehtivust.

4. Enne delegeeritud õigusakti vastuvõtmist konsulteerib komisjon kooskõlas 13. aprilli 2016. aasta institutsioonidevahelises parema õigusloome kokkuleppes ([1]) sätestatud põhimõtetega iga liikmesriigi määratud ekspertidega.

5. Niipea kui komisjon on delegeeritud õigusakti vastu võtnud, teeb ta selle samal ajal teatavaks Euroopa Parlamendile ja nõukogule.

6. Artikli 27 alusel vastu võetud delegeeritud õigusakt jõustub üksnes juhul, kui Euroopa Parlament või nõukogu ei ole kahe kuu jooksul pärast õigusakti Euroopa Parlamendile ja nõukogule teatavaks tegemist esitanud selle suhtes vastuväidet või kui Euroopa Parlament ja nõukogu on enne selle tähtaja möödumist komisjonile teatanud, et nad ei esita vastuväidet. Euroopa Parlamendi või nõukogu algatusel pikendatakse seda tähtaega kahe kuu võrra.

▼B

Artikkel 29

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

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

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

([1]) ELT L 123, 12.5.2016, lk 1.

▼B

Artikkel 30

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

Artikkel 31

Direktiiv jõustub *Euroopa Ühenduste Teatajas* avaldamise päeval.

Artikkel 32

Käesolev direktiiv on adresseeritud liikmesriikidele.

▼B

I LISA

EDASTATAVA TEABE NIMEKIRI

1. **Vastavalt artiklile 4 edastatav teave — Üldine teave:**

   a) laeva identifitseerimine (nimi, kutsung, IMO identifitseerimisnumber või MMSI number);

   b) sihtsadam;

   c) sihtsadamasse või lootsijaama jõudmise eeldatav aeg, nagu seda nõuab pädev asutus, ning sellest sadamast lahkumise eeldatav aeg;

   d) pardal olevate isikute koguarv.

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

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

   b) aadress, kust võib lasti kohta saada üksikasjalikku teavet.

3. **Vastavalt artiklile 13 edastatav teave:**

   A. Üldine teave:

      a) laeva identifitseerimine (nimi, kutsung, IMO identifitseerimisnumber või MMSI number);

      b) sihtsadam;

      c) liikmesriigi sadamast lahkuva laeva puhul: lähtesadamast või lootsijaamast väljumise eeldatav aeg, nagu seda nõuab pädev asutus, ning sihtsadamasse jõudmise eeldatav aeg;

      d) väljaspool ühendust asuvast sadamast tuleva ning liikmesriigi sadamasse suunduva laeva puhul: sihtsadamasse või lootsijaama jõudmise eeldatav aeg, nagu seda nõuab pädev asutus;

      e) pardal olevate isikute koguarv.

   B. Teave lasti kohta:

      a) ohtlike või saastavate kaupade nõuetekohased tehnilised nimetused, Ühinenud Rahvaste Organisatsiooni (ÜRO) numbrid, kui need on olemas, IMO ohuklassid vastavalt IMDG, IBC ja IGC koodeksitele, vajaduse korral INF koodeksiga määratud laeva klass, kõnealuste kaupade kogused ja nende asukoht laeva pardal ning juhul, kui neid veetakse muudes lastiühikutes kui paakides, nende identifitseerimisnumber;

      b) kinnitus selle kohta, et laeval on nimekiri, lastimanifest või lastiplaan, kus on üksikasjalikud andmed laeval veetavate ohtlike või saastavate kaupade ja nende asukoha kohta laevas;

      c) aadress, kust võib lasti kohta saada üksikasjalikku teavet.

▼B

4. **Artiklis 5 nimetatud teave:**

— A. laeva identifitseerimine (nimi, kutsung, IMO identifitseerimisnumber või MMSI number),

— B. kuupäev ja kellaaeg,

— C. või D. asukoht pikkus- ja laiuskraadina või kindel suund ja kaugus meremiilides selgesti eristatavast maamärgist,

— E. kurss,

— F. kiirus,

— I. sihtsadam ja eeldatav kohalejõudmisaeg,

— P. last ning juhul, kui pardal leidub ohtlikke kaupu, kogus ja IMO klass,

— T. aadress lasti käsitleva teabe edastamiseks,

— W. pardal olevate isikute koguarv,

▼M1

— X. muu teave:

— üle 1 000 tonni kogumahutavusega laevade puhul laevamasuudi omadused ja eeldatav kogus,

— navigatsiooniseisund.

▼B

5. Laeva kapten peab pädevale asutusele või sadama valdajale viivitamatult teatama igast vastavalt käesolevale lisale edastatud teabe muutusest.

▼M3

II LISA

Pardavarustuse suhtes kohaldatavad nõuded

I. KALALAEVAD

Kalalaevad, mille kogupikkus ületab 15 meetrit, varustatakse artikli 6a kohaselt automaatse identifitseerimissüsteemiga (AIS) järgmise ajakava alusel:

— kalalaevad, mille kogupikkus on 24 meetrit või üle selle, kuid alla 45 meetri: hiljemalt 31. mail 2012;

— kalalaevad, mille kogupikkus on 18 meetrit või üle selle, kuid alla 24 meetri: hiljemalt 31. mail 2013;

— kalalaevad, mille kogupikkus on üle 15 meetri, kuid alla 18 meetri: hiljemalt 31. mail 2014;

— uutel kalalaevadel, mille kogupikkus on üle 15 meetri, on nõutav artiklis 6a sätestatud seadmete olemasolu alates 30. novembrist 2010.

II. RAHVUSVAHELISTEL MEREREISIDEL KASUTATAVAD LAEVAD

Reisilaevad sõltumata nende suurusest ning kõik muud vähemalt 300-tonnise kogumahutavusega laevad, mis ei ole reisilaevad ja mis teevad rahvusvahelisi merereise ning külastavad mõne liikmesriigi sadamat, peavad olema varustatud SOLAS-konventsiooni V peatükis sätestatud tehnilistele normidele ja töönormidele vastava automaatse identifitseerimissüsteemiga (AIS). Reisilaevad sõltumata nende suurusest ning kõik muud vähemalt 3 000-tonnise kogumahutavusega laevad, mis ei ole reisilaevad ja mis teevad rahvusvahelisi merereise ning külastavad mõne liikmesriigi sadamat, peavad olema varustatud SOLAS-konventsiooni V peatükis sätestatud tehnilistele normidele ja töönormidele vastava reisiinfo salvestiga (VDR). Enne 1. juulit 2002 ehitatud kaubalaevad võib varustada SOLAS-konventsiooni V peatükis sätestatud tehnilistele normidele ja töönormidele vastava lihtsustatud reisiinfosalvestiga (S-VDR).

III. RIIGISISESTEL REISIDEL KASUTATAVAD LAEVAD

1. **Automaatsed identifitseerimissüsteemid (AIS)**

Reisilaevad sõltumata nende suurusest ning kõik muud vähemalt 300-tonnise kogumahutavusega laevad, mis ei ole reisilaevad ja mis teevad riigisiseseid reise, peavad olema varustatud SOLAS-konventsiooni V peatükis sätestatud tehnilistele normidele ja töönormidele vastava automaatse identifitseerimissüsteemiga (AIS).

2. **Reisiinfo salvestussüsteemid (VDR)**

a) Reisilaevad sõltumata nende suurusest ning muud 1. juulil 2002 või pärast seda ehitatud vähemalt 3 000-tonnise kogumahutavusega laevad, mis ei ole reisilaevad ja mis teevad riigisiseseid reise, peavad olema varustatud SOLAS-konventsiooni V peatükis sätestatud tehnilistele normidele ja töönormidele vastava reisiinfo salvestiga (VDR).

b) Enne 1. juulit 2002 ehitatud ja vähemalt 3 000-tonnise kogumahutavusega kaubalaevad, mis teevad riigisiseseid reise, peavad olema varustatud SOLAS-konventsiooni V peatükis sätestatud tehnilistele normidele ja töönormidele vastava reisiinfo salvestiga (VDR) või lihtsustatud reisiinfosalvestiga (S-VDR).

▼M3

IV. ERANDID

1. **Laeva automaatse identifitseerimissüsteemiga (AIS) varustamise nõude erandid**

   a) Liikmesriigid võivad teha erandi käesolevas lisas sätestatud automaatset identifitseerimissüsteemi (AIS) käsitlevatest nõuetest riigisisestel reisidel kasutatavate reisilaevade puhul, mille pikkus on vähem kui 15 meetrit või mille kogumahutavus on alla 300 tonni.

   b) Liikmesriigid võivad teha erandi käesolevas lisas sätestatud automaatse identifitseerimissüsteemiga (AIS) varustamise nõuetest vähemalt 300-tonnise, kuid alla 500-tonnise kogumahutavusega laevade puhul, mis ei ole reislaevad ja mis liiklevad üksnes liikmesriigi sisevetes ja väljaspool laevateid, mida tavaliselt kasutavad automaatse identifitseerimissüsteemiga (AIS) varustatud laevad.

2. **Laeva reisiinfo salvestiga (VDR) või lihtsustatud reisiinfosalvestiga (S-VDR) varustamise nõude erandid**

   Liikmesriigid võivad teha erandeid nõudest, mis käsitleb laeva varustamist reisiinfo salvestiga (VDR) või lihtsustatud reisiinfosalvestiga (S-VDR), järgmistel tingimustel:

   a) reisiinfo salvestiga (VDR) varustamise nõudest võib teha erandi ainult merel liiklevatele reisilaevadele, mis ei kuulu Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2009/45/EÜ ([1]) artiklis 4 osutatud A-klassi;

   b) enne 1. juulit 2002 ehitatud laevadele, mis ei ole ro-ro-reisilaevad, võib teha erandi reisiinfo salvestiga (VDR) varustamise nõudest, kui saab tõendada, et salvesti ühildamine olemasolevate laevaseadmetega on ebaotstarbekas ja ebapraktiline;

   c) enne 1. juulit 2002 ehitatud kaubalaevadele, mis teevad rahvusvahelisi merereise või riigisiseseid reise, võib teha erandi lihtsustatud reisiinfosalvestiga (S-VDR) varustamise nõudest, kui kõnealuste laevade kasutamine lõpetatakse alatiseks kahe aasta jooksul alates SOLAS-konventsiooni V peatükis sätestatud rakendamise kuupäevast.

([1]) ELT L 163, 25.6.2009, lk 1.

▼M4

III LISA

ELEKTROONILISED SÕNUMID JA LIIDU MERESÕIDUOHUTUSALASE TEABE JA TEABEVAHETUSE SÜSTEEM (SAFESEANET)

1. **Üldpõhimõtted ja struktuur**

Liidu meresõiduohutusalase teabe ja teabevahetuse süsteem SafeSeaNet võimaldab vastu võtta, säilitada, leida ja vahetada meresõiduohutust, sadama- ja meresõiduturvalisust, merekeskkonna kaitset ning mereliikluse ja -transpordi tõhusust puudutavat teavet.

SafeSeaNet on spetsiaalne süsteem, mis on loodud elektroonilisel kujul teabevahetuse hõlbustamiseks liikmesriikide vahel ning andmaks komisjonile ja liikmesriikidele asjakohast teavet vastavalt liidu õigusaktidele. SafeSeaNet koosneb liikmesriikide SafeSeaNet'i süsteemide võrgustikust ja sõlmpunktina toimivast SafeSeaNet'i kesksüsteemist.

Liidu meresõiduohutusalase teabe ja teabevahetuse süsteem hakkab ühendama kõiki riiklikke SafeSeaNet'i süsteeme, mis on loodud kooskõlas käesoleva direktiiviga, ja sisaldab SafeSeaNet kesksüsteemi.

2. **Haldamine, käitamine, arendamine ja hooldus**

2.1. *Vastutus*

2.1.1. Riiklikud SafeSeaNet'i süsteemid

Liikmesriigid rajavad ja hooldavad oma riiklikku SafeSeaNet'i süsteemi, mis riigi pädeva asutuse vastutusel võimaldab volitatud kasutajatel vahetada meresõiduohutusalast teavet.

Riigi pädev asutus vastutab riikliku süsteemi haldamise eest, mis hõlmab andmete kasutajate ja andmete esitajate vahelist koordineerimist sama riigi piires, samuti tagab ta ÜRO LOCODES koodide määramise ning punktis 2.3 osutatud kasutajaliidese ja toimingute kontrolldokumendis kirjeldatud vajaliku riigisisese IT-taristu ja menetluste kehtestamise ning hoolduse.

Riiklik SafeSeaNet'i süsteem võimaldab riigi pädeva asutuse vastutusel siduda vastastikku volitatud kasutajaid ning sellele võib anda juurdepääsu merelaevanduses osalejatele, kes on sellisena tuvastatud (laevaomanikud, agendid, kaptenid, lastisaatjad jt), kui riigi pädev asutus neile selleks loa annab, eelkõige eesmärgiga lihtsustada aruannete elektroonilist esitamist ja vastuvõtmist vastavalt liidu õigusaktidele.

2.1.2. SafeSeaNet'i kesksüsteem

Komisjon vastutab poliitilisel tasandil koostöös liikmesriikidega SafeSeaNet'i kesksüsteemi haldamise ja arendamise ning SafeSeaNet'i süsteemi järelevalve eest, samal ajal kui Euroopa Meresõiduohutuse Amet vastutab Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EÜ) nr 1406/2002 ([1]) kohaselt koostöös liikmesriikide ja komisjoniga

— SafeSeaNet'i tehnilise rakendamise ja dokumenteerimise eest;

— elektrooniliste sõnumite ja andmete arendamise, haldamise ja integreerimise eest, aga ka SafeSeaNet'i kesksüsteemi, sealhulgas satelliitleviga automaatse identifitseerimissüsteemi andmed, ja käesolevas direktiivis sätestatud eri teabesüsteemide vaheliste kasutajaliideste tööshoidmise eest kooskõlas punktiga 3.

([1]) Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus (EÜ) nr 1406/2002, 27. juuni 2002, millega luuakse Euroopa Meresõiduohutuse Amet (EÜT L 208, 5.8.2002, lk 1).

▼M4

SafeSeaNet'i kesksüsteem, mis toimib sõlmpunktina, seob kõik riiklikud SafeSeaNet'i süsteemid ning kehtestab vajaliku IT-taristu ja menetlused, nagu on kirjeldatud punktis 2.3 osutatud kasutajaliidese ja toimingute kontrolldokumendis.

2.2. *Halduspõhimõtted*

Komisjon moodustab liikmesriikide ja komisjoni esindajatest koosneva kõrgetasemelise korraldusrühma, mis võtab vastu oma töökorra, eesmärgiga:

— anda soovitusi süsteemi tõhususe ja turvalisuse parandamiseks;

— anda asjakohaseid juhiseid süsteemi arendamiseks;

— abistada komisjoni süsteemi toimimise läbivaatamisel;

— anda asjakohaseid juhiseid, kuidas arendada koostalitlusvõimelist andmevahetussüsteemi, mis ühendab SafeSeaNet'ist pärit teabe teabega muudest teabesüsteemidest kooskõlas punktiga 3;

— kiita heaks punktis 2.3 osutatud kasutajaliidese ja toimingute kontrolldokument ning selle mis tahes muudatused;

— võtta vastu suunised SafeSeaNet'i kaudu sellise teabe kogumise ja levitamise kohta, mis on seotud pädevate asutustega, kelle liikmesriik on määranud täitma käesoleva direktiivi kohaseid asjakohaseid ülesandeid;

— luua sidemeid muude asjakohaste töörühmadega, eelkõige merendusvaldkonna halduskorra lihtsustamist ja elektroonilisi teabeteenuseid käsitleva töörühmaga.

2.3. *Kasutajaliidese ja toimingute kontrolldokument ning tehniline dokumentatsioon*

Komisjon töötab tihedas koostöös liikmesriikidega välja kasutajaliidese ja toimingute kontrolldokumendi (IFCD) ning haldab seda.

Kasutajaliidese ja toimingute kontrolldokument kirjeldab üksikasjalikult SafeSeaNet'i süsteemi riiklike ja kesksüsteemi elementide suhtes kohaldatavaid toimimisnõudeid ja menetlusi, mille eesmärk on tagada liidu asjakohaste õigusaktide järgimine.

Kasutajaliidese ja toimingute kontrolldokument sisaldab

— andmete kvaliteedijuhtimiseks vajalikke juhiseid juurdepääsuõiguste kohta;

— punktis 3 osutatud andmete integreerimist ja nende levitamist SafeSeaNet'i süsteemi kaudu;

— ametile ja liikmesriikidele ette nähtud tegevusjuhiseid, milles määratletakse SafeSeaNet'i andmete kvaliteedi kontrolli mehhanism;

— teabe edastamise ja vahetamise turvaspetsifikaate ning

— teabe arhiveerimise nõudeid siseriiklikul ja kesktasandil.

Kasutajaliidese ja toimingute kontrolldokumendis esitatakse ohtlikke või saastavaid kaupu käsitleva teabe säilitamise ja kättesaadavuse üksikasjad seoses regulaarliinidega, mille suhtes on vastavalt artiklile 15 tehtud erand.

SafeSeaNet'iga seotud tehnilise dokumentatsiooni, näiteks standardid teabevahetuse vormi kohta, koostalitusvõime muude süsteemide ja rakendustega, kasutusjuhendid, võrgustiku turvaspetsifikaadid ja aruandluskohustuste täitmiseks kasutatavad võrdlusandmebaasid, töötab koostöös liikmesriikidega välja Euroopa Meresõiduohutuse Amet ja hooldab seda.

▼M4

3. **Teabevahetus ja andmete jagamine**

SafeSeaNet'i süsteemis kasutatakse merendusvaldkonna standardeid ja seda saab teabe loomiseks, andmiseks või vastuvõtmiseks siduda avalike ja erasüsteemidega.

Komisjon ja liikmesriigid teevad koostööd, et uurida funktsioonide teostatavust ja arendamist, eesmärgiga tagada võimalikult suures ulatuses, et teabe andjatel, sealhulgas kaptenitel, laevaomanikel, agentidel, käitajatel, lastisaatjatel ja asjaomastel asutustel, tarvitseks teavet esitada vaid ühe korra, võttes nõuetekohaselt arvesse Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2010/65/EL ([1]) ja muudes asjakohastes liidu õigusaktides sätestatud kohustusi. Liikmesriigid tagavad, et esitatud teave on kasutamiseks kättesaadav kõikides asjakohastes aruandlus-, teavitamis- ja teabe jagamise süsteemides ning laevaliikluse korraldus- ja teabesüsteemis (VTMIS).

Liikmesriigid töötavad välja kasutajaliidesed, mis on vajalikud andmete automaatseks edastamiseks elektroonilisel kujul SafeSeaNet'i süsteemi, ning haldavad neid.

SafeSeaNet'i kesksüsteemi kasutatakse selleks, et levitada elektroonilisi sõnumeid ja teavet, mida on vahetatud ja jagatud kooskõlas käesoleva direktiivi ja asjakohaste liidu õigusaktidega, muu hulgas:

— seoses Euroopa Parlamendi ja nõukogu 27. novembri 2000. aasta direktiivi 2000/59/EÜ (laevaheitmete ja lastijäätmete vastuvõtmise seadmete kohta sadamates) ([2]) artikli 12 lõikega 3;

— seoses Euroopa Parlamendi ja nõukogu 7. septembri 2005. aasta direktiivi 2005/35/EÜ (mis käsitleb laevade põhjustatud merereostust ning karistuste, sealhulgas kriminaalkaristuste kehtestamist merereostusega seotud rikkumiste eest) ([3]) artikliga 10;

— seoses Euroopa Parlamendi ja nõukogu 23. aprilli 2009. aasta direktiivi 2009/16/EÜ (mis käsitleb sadamariigi kontrolli) ([4]) artikliga 24;

— niivõrd kui kohaldatakse direktiivi 2010/65/EL artiklit 6.

SafeSeaNet'i süsteemi kasutamine peaks toetama ja hõlbustama Euroopa piirideta meretranspordiruumi loomist.

Juhul kui rahvusvahelisel tasandil vastu võetud eeskirjad lubavad edastada LRIT teavet kolmandate riikide laevade kohta, kasutatakse SafeSeaNet'i võrgustikke käesoleva direktiivi artikli 6b kohaselt saadud LRIT teabe levitamiseks liikmesriikide vahel vajalikul turvalisuse tasemel.

4. **Turvalisus ja juurdepääsuõigused**

SafeSeaNet'i kesksüsteem ja SafeSeaNet'i riiklikud süsteemid vastavad käesoleva direktiivi teabe konfidentsiaalsust käsitlevatele nõuetele ning kasutajaliidese ja toimingute kontrolldokumendis kirjeldatud turvapõhimõtetele ja -spetsifikatsioonidele, eelkõige seoses juurdepääsuõigustega.

Liikmesriigid määravad kindlaks kõik kasutajad, kellele antakse roll ja juurdepääsuõigused vastavalt kasutajaliidese ja toimingute kontrolldokumendile.

([1]) Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv 2010/65/EL, 20. oktoober 2010, milles käsitletakse liikmesriikide sadamatesse sisenevate ja neist väljuvate laevade teavitusformaalsusi ning millega tunnistatakse kehtetuks direktiiv 2002/6/EÜ (ELT L 283, 29.10.2010, lk 1).
([2]) EÜT L 332, 28.12.2000, lk 81.
([3]) ELT L 255, 30.9.2005, lk 11.
([4]) ELT L 131, 28.5.2009, lk 57.

▼**M3**

IV LISA

Liikmesriikide käsutuses olevad meetmed meresõiduohutuse ja keskkonnakaitse ohustamise korral

(vastavalt artikli 19 lõikele 1)

Kui asjaomase liikmesriigi pädev asutus otsustab pärast laeva mõjutavat artiklis 17 kirjeldatud tüüpi intsidenti või olukorda ning rahvusvahelise õiguse raames, et on vaja vältida, vähendada või kõrvaldada rasket ja vahetut ohtu oma rannikule või sellega seotud huvidele, teiste laevade ning nende meeskondade ja reisijate või kaldal olevate isikute ohutusele või selleks, et kaitsta merekeskkonda, võib see asutus eelkõige:

a) piirata laeva liikumist või suunata see teatavale kursile. See nõue ei mõjuta kapteni kohustust tagada laeva ohutu juhtimine;

b) teha laeva kaptenile ametlik märkus lõpetada meresõiduohutuse või keskkonna ohustamine;

c) saata laeva pardale hindamismeeskond, et hinnata ohu suurust, aidata kaptenil olukorda parandada ja anda pidevalt teavet pädevale kaldajaamale;

d) juhendada vahetu ohu korral laeva kaptenit laeva viimisel ohutusse paika või lasta laeva juhtida lootsil või pukseerida.

Juhul kui laeva veetakse pukseerimis- või päästelepingu alusel, võivad liikmesriikide pädevad asutused võtta punktides a ja d sätestatud meetmeid ka asjaomaste abistajate, päästjate ja pukseerijate suhtes.