



EUROOPA LIIT

EUROOPA PARLAMENT

NÕUKOGU

Brüssel, 30. jaanuar 2009

2005/0239 (COD)
C6-0045/2009

PE-CONS 3722/08

MAR
ENV
CODEC

ÕIGUSAKTID JA MUUD DOKUMENDID

Teema:	Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv, millega muudetakse direktiivi 2002/59/EÜ, millega luuakse ühenduse laevaliikluse seire- ja teabesüsteem
--------	--

EÜ asutamislepingu artikli 251
lõikes 4 sätestatud lepituskomitee poolt
heaks kiidetud ühine tekst

EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU DIREKTIIV 2009/.../EÜ,

...

**millega muudetakse direktiivi 2002/59/EÜ, millega luuakse
ühenduse laevaliikluse seire- ja teabesüsteem**

(EMPs kohaldatav tekst)

EUROOPA PARLAMENT JA EUROOPA LIIDU NÕUKOGU,

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

võttes arvesse komisjoni ettepanekut,

võttes arvesse Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee arvamust¹,

võttes arvesse Regioonide Komitee arvamust²,

toimides asutamislepingu artiklis 251 sätestatud korras³, arvestades lepituskomitee poolt 3. veebruaril 2009. aastal heakskiidetud ühisteksti,

¹ ELT C 318, 23.12.2006, lk 195.

² ELT C 229, 22.9.2006, lk 38.

³ Euroopa Parlamendi 25. aprilli 2007. aasta arvamus (ELT C 74 E, 20.3.2008, lk 533), nõukogu 6. juuni 2008. aasta ühine seisukoht (ELT C 184 E, 22.7.2008, lk 1), Euroopa Parlamendi 24. septembri 2008. aasta seisukoht (*Euroopa Liidu Teatajas* seni avaldamata), Euroopa Parlamendi .. õigusloomega seotud resolutsioon (*Euroopa Liidu Teatajas* seni avaldamata) ja nõukogu ... otsus.

ning arvestades järgmist:

- (1) Direktiivi 2002/59/EÜ¹ vastuvõtmisega sai Euroopa Liit täiendavad vahendid merel inimelusid ohustavate olukordade ärahoidmiseks ja merekeskkonna kaitseks.
- (2) Kuna käesolev direktiiv käsitleb direktiivi 2002/59/EÜ muutmist, ei kohaldata enamikku selles sisalduvatest kohustustest nende liikmesriikide suhtes, kellel mererannik ja meresadamad puuduvad. Seetõttu on ainsad kohustused, mida kohaldatakse Austria, Tšehhi Vabariigi, Ungari, Luksemburgi ja Slovakkia suhtes, nende liikmesriikide lipu all sõitvate laevadega seonduvad kohustused, ilma et see piiraks liikmesriikide kohustust teha koostööd selleks, et tagada mereliikluse ühilduvus muude transpordiliikide liikluskorraldusteenustega, eelkõige jõeteabeteenustega.

¹ EÜT L 208, 5.8.2002, lk 10.

- (3) Käesoleva direktiivi kohaselt peab rannikuäärsetel liikmesriikidel olema võimalik vahetada teavet, mida nad koguvad oma alluvusalasse kuuluvates piirkondades teostatavatel mereliikluse seiremissioonidel. Komisjoni ja liikmesriikide vahelisel kokkuleppel välja arendatud ühenduse meresõiduohutuse teabevahetussüsteem SafeSeaNet hõlmab ühelt poolt andmevahetusvõrku ja teiselt poolt laevade ja nende lasti kohta kättesaadavate põhiliste andmete standardiseerimist (eelteated ja aruanded). Nii võimaldab see kindlaks määrata laevade asukohta ning edastada ametivõimudele täpset ja ajakohast teavet Euroopa vetes olevate laevade kohta, nende liikumise ja ohtliku või saastava lasti kohta, samuti merel aset leidvate ohtlike juhtumite kohta.
- (4) Sellega seoses on kõnealusel viisil kogutud teabe operatiivse ärakasutamise tagamiseks oluline, et käesolevas direktiivis osutatud andmekogumiseks ja -vahetuseks vajalik ning siseriiklike haldusasutuste poolt rakendatav infrastruktuur oleks integreeritud SafeSeaNet-i.
- (5) Direktiivi 2002/59/EÜ kohaselt teatavaks tehtud ja vahetatud teabe hulgas on erilise tähtsusega teave merel veetavate ohtlike või saastavate kaupade täpsete omaduste kohta. Seda ning hiljutisi laevaõnnetusi silmas pidades tuleks rannikualade ametivõimudele võimaldada lihtsam juurdepääs teabele meritsi veetavate süsivesinike omaduste kohta, mis on peamine kõige sobivamate kontrollimeetodite valikul, ning tagada neile hädaolukorras otseühendus käitajatega, kes omavad veetavate toodete kohta kõige rohkem teavet.

- (6) 1. novembri 1974. aasta rahvusvahelises konventsioonis inimeste ohutusest merel osutatud automaatsed laevade identifitseerimise süsteemid (AIS – automaatne identifitseerimissüsteem) võimaldavad mitte üksnes parandada nende laevade seire võimalusi, vaid eelkõige muuta neid tiheda laevaliikluse oludes turvalisemaks. Seega on AIS lisatud direktiivi 2002/59/EÜ jõustamistingimustesse. Võttes arvesse selliste kokkupõrgete suurt arvu, mille puhul kaubalaevad ei ole ilmselgelt kalalaevu märganud või mille puhul kalalaevad ei ole märganud enda ümber kaubalaevu, on kõnealuse meetme laiendamine üle 15-meetrise pikkusega kalalaevadele väga soovitatav. Euroopa Kalandusfondi raames võib anda rahalist toetust AISi taoliste ohutusseadmete paigaldamiseks kalalaevade pardale. Rahvusvaheline Mereorganisatsioon (IMO) on tunnistanud, et laevade edastatud AIS andmete avaldamine kaubanduslikel eesmärkidel Internetis või mujal võib kahjustada laevade ja sadamarajatiste ohutust ja turvalisust, ning nõudnud tungivalt, et IMO liikmesriikide valitsused takistaksid vastavalt siseriiklikele õigusaktidele nende isikute tegevust, kes võimaldavad AIS andmetele juurdepääsu Internetis või mujal. Lisaks tuleks tagada käesoleva direktiivi kohaselt liikmesriikidele edastatud teabe konfidentsiaalsus ning et liikmesriigid peaksid kasutama kõnealust teavet kooskõlas käesoleva direktiiviga.

- (7) Kohustust paigaldada AIS tuleks käsitada ka kohustusena tagada AISi pidev toimimine, välja arvatud juhul, kui rahvusvahelised eeskirjad või normid näevad ette navigatsiooniteabe kaitse.
- (8) Liikmesriigil peaks olema taotluse korral õigus küsida teiselt liikmesriigilt teavet laeva ja sellel veetavate ohtlike või saastavate kaupade kohta. Kõnealune teave peaks olema kättesaadav SafeSeaNet-i vahendusel ja seda tuleks taotleda üksnes meresõiduohutuse, -turvalisuse või merekeskkonna kaitsega seotud põhjustel. Seetõttu on hädavajalik, et komisjon uuriks võimalikke võrgu- ja infoturbeprobleeme.
- (9) Direktiivis 2002/59/EÜ on sätestatud, et liikmesriigid peavad võtma erimeetmeid oma käitumise või seisukorra tõttu endast võimalikku ohtu kujutavate laevade suhtes. Sellest lähtuvalt näib soovitatav lisada nende laevade nimekirja laevad, millel ei ole rahuldavat kindlustuskatet või finantstagatist või mille puhul lootsid või sadamavõimud on teatanud ilmsetest kõrvalekalletest, mis võivad kahjustada nende ohutut navigeerimist või ohustada keskkonda.

- (10) Vastavalt direktiivile 2002/59/EÜ näib erakordselt halbadest ilmastikuoludest tingitud ohtude puhul vajalik võtta arvesse merelaevandusele jäätumisest tulenevaid võimalikke ohte. Seega, kui liikmesriigi poolt määratud pädev asutus leiab kvalifitseeritud meteoroloogiliselt teabetalituselt saadud jääolude prognoosi alusel, et meresõiduolud kujutavad tõsist ohtu inimestele või tõsist saastusohtu, peaks ta sellest teatama oma territoriaalvetes viibivate või vastavas piirkonnas asuvatesse sadamatesse siseneda või nendest väljuda soovivate laevade kaptenitele. Nimetatud asutus peaks suutma võtta kõik asjakohased meetmed inimeste ohutuse tagamiseks merel ja keskkonna kaitsmiseks. Liikmesriikidel peaks samuti olema võimalik kontrollida, kas vajalik pardal olev dokumentatsioon tõendab, et laev täidab asjaomases piirkonnas valitsevatele jääoludele vastavaid vastupidavus- ja võimsusnõudeid.
- (11) Direktiivis 2002/59/EÜ on sätestatud, et liikmesriigid peavad koostama plaanid, kui olukord seda nõuab, merehätta sattunud laevade parima võimalikes tingimustes vastuvõtmiseks oma sadamates või muus kaitstud paigas, et piirata merel toimuvate õnnetusjuhtumite tagajärgede ulatust. Siiski, võttes arvesse abivajavate laevade ohutute paikade suuniseid, mis on lisatud IMO 13. detsembri 2003. aasta resolutsioonile A.949(23) (edaspidi „IMO resolutsioon A.949(23)”), mis võeti vastu pärast direktiivi 2002/59/EÜ vastuvõtmist ja mis osutavad pigem abivajavatele laevadele kui merehätta sattunud laevadele, tuleks kõnealust direktiivi vastavalt muuta. Käesoleva direktiiviga ei piirata eeskirju, mida kohaldatakse päästeoperatsioonide suhtes, nagu näiteks rahvusvahelises mereotsingute ja -pääste konventsioonis sätestatud eeskirju, kui inimesed on ohus.

- (12) IMO resolutsioonis A.949(23) osutatud abivajavate laevade otstarbel tuleks määrata üks või mitu pädevat asutust, et võtta otsuseid eesmärgiga minimeerida ohte meresõidu- ja inimeste ohutusele ning keskkonnale.
- (13) IMO resolutsiooni A.949(23) kohaselt ning komisjoni, Euroopa Meresõiduohutuse Ameti (edaspidi „amet”) ja liikmesriikide ühiselt tehtud tööst lähtuvalt on vajalik kehtestada peamised sätted, mida abivajavate laevade paigutamise plaanid peaksid sisaldama, et tagada nende plaanide ühtlustatud ja tõhus rakendamine, ning selgitada liikmesriikide kohustuste ulatust.
- (14) IMO resolutsioon A.949(23) on aluseks liikmesriikide poolt koostatavatele mis tahes plaanidele selle kohta, kuidas tõhusalt reageerida abivajavatest laevadest tingitud ohtudele. Selliste ohtudega seotud riskide hindamisel võivad liikmesriigid siiski oma eriolukorda silmas pidades võtta arvesse muid tegureid, nagu merevee kasutamine joogiveega varustamiseks ning elektrienergia tootmine.
- (15) Meremehi tunnustatakse kui erikategooria töötajaid, kes vajavad - võttes arvesse merelaevanduse ülemaailmset olemust ning erinevaid jurisdiktsioone, millega nad võivad kokku puutuda - erilist kaitset, eelkõige suhetes avalike asutustega. Parema meresõiduohutuse huvides peaks meremeestel olema võimalik tugineda laevaõnnetuse korral õiglasele kohtlemisele. Nende inimõigused ja väärikus peaksid olema pidevalt tagatud ja kõik ohutusjuurdlused tuleks läbi viia õiglaselt ning viivitamata. Sel eesmärgil peaksid liikmesriigid kooskõlas oma siseriiklike õigusaktidega võtma veelgi enam arvesse laevaõnnetuse korral meremeeste õiglast kohtlemist käsitlevate IMO suuniste asjakohaseid sätteid.

- (16) Kui laev vajab abi, võib vastu võtta otsuse selle laeva ohutusse paika paigutamise kohta. See on eriti oluline olukorras, kus võib järgneda laeva hukkumine või tekkida oht keskkonnale või laevaliiklusele. Sellisel juhul peab olema võimalik paluda abi liikmesriigi asutuselt (sõltuvalt kõnealuse liikmesriigi sisemisest struktuurist), millel on nõutavad eriteadmised ja volitused võtta vastu sõltumatuid otsuseid laeva paigutamise üle ohutusse paika. Samuti on oluline, et otsus võetaks pärast olukorra esialgset hindamist, lähtudes vastavas laevade ohutusse paika paigutamise plaanis sisalduvast teabest. Soovitav on, et asjakohased pädevad asutused oleksid alalised.
- (17) Abivajavate laevade paigutamise plaanid peaksid täpselt kirjeldama otsustusahelat hädasignaali andmise või sellistes olukordades tegutsemise korral. Asjaomased asutused ja nende ülesanded ning asjaomaste osapoolte vahelised sidevahendid peaksid olema selgelt kirjeldatud. Kohaldatav kord peaks tagama võimaluse võtta kiiresti vastu asjakohane, pädevatele asutustele kättesaadavatel spetsiifilistel merendusalaalastel teadmistel ja piisaval teabel põhinev otsus.

- (18) Sadamad, mis paigutavad laeva, peaksid saama arvestada sellega, et neile hüvitatakse viivitamata kõik päästeoperatsiooniga seotud kulud ja kahju. Sel eesmärgil on oluline, et kohaldatakse asjakohaseid rahvusvahelisi konventsioone. Liikmesriigid peaksid töötama õigusliku raamistiku kehtestamise nimel, mille kohaselt võiksid nad erandjuhtudel ning kooskõlas ühenduse õigusega hüvitada sadamatele või muudele üksustele laeva paigutamise seotud kulud ja majandusliku kahju. Samuti peaks komisjon uurima liikmesriikides kehtivaid mehhanisme sadama või muu üksuse kantud võimaliku majandusliku kahju hüvitamiseks ning peaks nende uuringute alusel esitama erinevad poliitikavõimalused ja neid hindama.
- (19) Liikmesriigid peaksid nende plaanide koostamisel koguma teavet võimalikest ohututest paikadest rannikul, selleks et võimaldada pädeval asutusel laevaõnnetuse või ohtliku juhtumi korral selgesti ja kiiresti kindlaks teha kõige sobivamad piirkonnad abivajavate laevade paigutamiseks. See asjakohane teave peaks sisaldama kaalumisel olevate paikade teatud tunnusoonte kirjeldust ning abivajavate laevade paigutamist või laevaõnnetuse või reostuse tagajärgedega võitlemist lihtsustavate olemasolevate seadmete ja rajatiste kirjeldust.
- (20) On oluline, et laeva ohutusse paika paigutamise üle otsustavate pädevate asutuste ning hädasignaalide vastuvõtmise ning nende töötlemise eest vastutavate asutuste nimekiri avaldatakse sobival viisil. Samuti võib osutuda kasulikuks, et kõnealune teave oleks kättesaadav ka merel abioperatsioonides osalejatele, sealhulgas abi andvatele ja pukseerimisteenust osutavatele ettevõtjatele ning naaberliikmesriikide asutustele, keda võib merel tekkinud hädaolukord mõjutada.

- (21) Finantskindlustuse puudumine ei vabasta liikmesriiki kohustusest viia läbi esialgne hindamine ja otsustada laeva paigutamise üle ohutusse paika. Kuigi pädevad asutused võivad kontrollida, kas laeval on kindlustuskate või muu kehtiv finantstagatis, mis võimaldab selle ohutusse paika paigutamisega seotud kulude ja kahju asjakohast hüvitamist, ei või sellise teabe nõudmine päästeoperatsiooni edasi lükata.
- (22) Laevaliikluse seire ja korraldamise meetmete eriotstarve on võimaldada liikmesriikidel saada tegelikku teavet nende jurisdiktsiooni alla kuuluvates vetes viibivate laevade kohta ja seega võimaldada neil vajadusel võtta tõhusamaid meetmeid võimalike ohtude vältimiseks. Kogutud teabe jagamine aitab parandada selle kvaliteeti ning lihtsustab selle töötlemist.
- (23) Liikmesriigid ja komisjon on vastavalt direktiivile 2002/59/EÜ teinud olulisi edusamme elektroonilise andmevahetuse ühtlustamisel, eelkõige ohtliku või saastava kauba vedude osas. Alates 2002. aastast välja töötatud SafeSeaNet peaks tänaseks olema kasutusele võetud ühenduse ulatusega vahejaamade võrgustikuna. SafeSeaNet-i eesmärgiks peaks olema merendussektori ning liikmesriikide halduskoormuse ja kulude vähendamine. Samuti peaks selle eesmärk olema vajaduse korral rahvusvaheliste aruandlus- ja teavitamiseeskirjade ühtse rakendamise lihtsustamine.

- (24) Uute tehnoloogiate ja eriti nende kosmoserakenduste alal tehtud edusammud, näiteks transponderipõhised laevaseiresüsteemid, pildistussüsteemid või ka globaalne navigatsioonisatelliitide süsteem (GNSS), võimaldavad tänapäeval laiendada liiklusjärelvalvet ka avamerele ja tagada sellega Euroopa vete parem hõlmatus, sealhulgas kaugtuvastus- ja jälgimissüsteemi (LRIT) kaudu. Vajalik on täielik ühendusesisene koostöö, et tagada selliste vahendite täielik integreerimine direktiiviga 2002/59/EÜ kehtestatud laevaliikluse seire- ja teabesüsteemi.
- (25) Selleks, et hoida kokku kulusid ja vältida ebavajalike seadmete paigaldamist AIS püsijaamadega hõlmatud merepiirkondades liikuvate laevade pardale, peaksid liikmesriigid ja komisjon tegema koostööd, et määrata kindlaks nõuded LRIT teabe edastamiseks ettenähtud seadmete paigaldamise kohta, ning esitama IMOle mis tahes asjakohased meetmed.
- (26) Laevadelt edastatud AIS ja LRIT andmete avalikustamine ei tohiks põhjustada riske meresõiduohutusele, -turvalisusele ning merekeskkonna kaitsele.
- (27) Direktiivi 2002/59/EÜ alusel kogutud meresõiduohutust käsitleva teabe parimal võimalikul viisil ja ühenduse tasandil ühtlustatud kasutamise tagamiseks peaks komisjonil olema võimalik vajadusel kõnealust teavet töödelda ja kasutada ning edastada seda liikmesriikide määratud asutustele.
- (28) Sellega seoses näitas süsteemi Equasis väljaarendamine, kui tähtis on meresõidu ohutuskultuuri edendamine, eelkõige merevedude käitajate hulgas. Komisjon peaks olema võimeline kaasa aitama meresõiduohutusega seotud mis tahes teabe levitamisele, eelkõige nimetatud süsteemi kaudu.

- (29) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 5. novembri 2002. aasta määrusega (EÜ) nr 2099/2002 (millega asutatakse laevade põhjustatud merereostuse vältimise ja meresõiduohutuse komitee (COSS))¹ koondatakse meresõiduohutust, laevade põhjustatud merereostuse vältimist ning laevade pardal elu- ja töötingimuste kaitset käsitlevate ühenduse õigusaktide alusel loodud komiteede ülesanded. Seetõttu tuleks olemasolev komitee asendada laevade põhjustatud merereostuse vältimise ja meresõiduohutuse komiteega (COSS).
- (30) Samuti tuleks arvesse võtta osutatud rahvusvaheliste õigusaktide muudatusi.
- (31) Käesoleva direktiivi rakendamiseks vajalikud meetmed tuleks vastu võtta vastavalt nõukogu 28. juuni 1999. aasta otsusele 1999/468/EÜ, millega kehtestatakse komisjoni rakendusvolituste kasutamise menetlused².
- (32) Komisjonile tuleks eelkõige anda volitus muuta direktiivi 2002/59/EÜ, et kohaldada sellega seotud hilisemaid rahvusvahelistes konventsioonides, protokollides, koodeksites ja resolutsioonides tehtud muudatusi. Kuna need on üldmeetmed ja nende eesmärk on muuta direktiivi 2002/59/EÜ vähemolulisi sätteid, muu hulgas täiendades seda uute vähemoluliste sätetega, tuleb need vastu võtta vastavalt otsuse 1999/468/EÜ artiklis 5a sätestatud kontrolliga regulatiivmenetlusele.
- (33) Vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu 27. juuni 2002. aasta määrusele (EÜ) nr 1406/2002 (millega luuakse Euroopa Meresõiduohutuse Amet)³ annab amet komisjonile ja liikmesriikidele direktiivi 2002/59/EÜ rakendamisel vajalikku abi.

¹ EÜT L 324, 29.11.2002, lk 1.

² EÜT L 184, 17.7.1999, lk 23.

³ EÜT L 208, 5.8.2002, lk 1.

- (34) Kooskõlas paremat õigusloomet käsitleva institutsioonidevahelise kokkuleppe¹ punktiga 34 julgustatakse liikmesriike koostama nende endi jaoks ja ühenduse huvides vastavustabeleid, kus on võimalikult suures ulatuses välja toodud vastavus käesoleva direktiivi ja ülevõtmismeetmete vahel, ning tegema need üldsusele kättesaadavaks.
- (35) Direktiivi 2002/59/EÜ tuleks seetõttu vastavalt muuta,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA DIREKTIIVI:

Artikkel 1

Muudatused

Direktiivi 2002/59/EÜ muudetakse järgmiselt:

- 1) Artikli 2 lõiget 2 muudetakse järgmiselt:
 - a) sissejuhatav lause asendatakse järgmisega:

„Kui ei ole sätestatud teisiti, ei kohaldata käesolevat direktiivi.”
 - b) punkt c asendatakse järgmisega:

„c) punkrivarude suhtes laevadel, mille kogumahutavus on alla 1000 tonni, ning kõigil laevadel kasutatava proviandi ja seadmete suhtes.”

¹ ELT C 321, 31.12.2003, lk 1.

2) Artiklit 3 muudetakse järgmiselt:

a) punkti a muudetakse järgmiselt:

i) sissejuhatav lause asendatakse järgmisega:

„asjakohased rahvusvahelised dokumendid” – järgmised dokumendid nende ajakohastatud versioonis:”;

ii) lisatakse järgmised taanded:

„– „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”;

– „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) punkt k asendatakse järgmisega:
 - „k) „pädevad asutused” on liikmesriikide poolt käesolevas direktiivis sätestatud ülesandeid täitma määratud asutused ja organisatsioonid.”;
- c) lisatakse järgmised punktid:
 - „s) „SafeSeaNet” on komisjoni ja liikmesriikide koostöös välja arendatud ühenduse meresõiduohutuse teabevahetussüsteem ühenduse õigusaktide rakendamise tagamiseks;
 - 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 inimeste 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.”

3) Lisatakse järgmised artiklid:

„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 toimimishinnistikele 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 toimimismisnorme 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.”

- 4) Artikkel 12 asendatakse järgmisega:

„Artikkel 12

Nõuded ohtlike kaupade vedu puudutava teabe kohta

1. Liikmesriigi sadamas ei pakuta vedamiseks ega võeta ühegi laeva pardale, sõltumata selle suurusest, ohtlike 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;
 - b) MARPOLi konventsiooni I lisa osutatud ainete puhul toote ohutuskaart, milles on üksikasjalikult kirjeldatud toote füüsikalise-keemilised omadused, sealhulgas vajaduse korral sentistooksides (cSt) väljendatud viskoossus temperatuuril 50°C ja tihedus temperatuuril 15°C ning ohutuskaardil toodud muud andmed vastavalt IMO resolutsioonile MSC.150(77);
 - c) lastisaatja või muu sellise isiku või asutuse hädaabinumbrid, kes omab teavet toodete füüsikalise-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 saadeti vastab tõepoolest lõike 1 kohaselt deklareeritud kaubale.”

5) Artikli 14 teise lõigu punkt c asendatakse järgmisega:

„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.”

6) Artikkel 15 asendatakse järgmisega:

„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;

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.”

7) Artikli 16 lõikesse 1 lisatakse järgmised punktid:

- „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.”

8) Lisatakse järgmine artikkel:

„Artikkel 18a

Meetmed jääoludest tingitud ohu korral

1. Kui pädevad asutused leiavad seoses jääoludega, et inimesed 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 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.”

9) Artiklit 19 muudetakse järgmiselt:

a) lõikesse 2 lisatakse järgmine lõik:

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

b) lisatakse järgmine lõige:

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

10) Artikkel 20 asendatakse järgmisega:

„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.”

11) Lisatakse järgmised artiklid:

„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 inimestele 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.

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 ...^{*} käesoleva artikli kohaldamiseks võetud meetmetest.

^{*} Väljaannete talitus: 18 kuud pärast käesoleva direktiivi jõustumist.

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 inimeste ja keskkonna kaitseks kõige kohasem viis.

Artikkel 20c

Finantstagatise ja hüvitis

1. Kindlustustunnistuse puudumine ... direktiivi 2009/.../EÜ [laevaomanike kindlustuse kohta merinõuete korral]⁺* 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.

⁺ Väljaannete talitus: palun lisada dokumendis 2005/0242(COD)/14287/08 toodud direktiivi number, kuupäev ja ELT avaldamisviide.

2. Ilma et see piiraks lõike 1 kohaldamist, võib liikmesriik laeva ohutusse paika paigutamisel nõuda laeva käitajalt, agendilt või kaptenilt kindlustustunnistuse esitamist direktiivi 2009/.../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.

* EL T L ... ”

- 12) Lisatakse järgmine artikkel:

⁺⁺ Väljaannete talitus: palun lisada dokumendis 2005/0242(COD)/14287/08 toodud direktiivi number.

„Artikkel 22a

SafeSeaNet

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

13) Artiklit 23 muudetakse järgmiselt:

a) punkt c asendatakse järgmisega:

„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) lisatakse järgmine punkt:

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

14) Lisatakse järgmine artikkel:

„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.”

15) Artikkel 24 asendatakse järgmisega:

„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.”

16) Artiklid 27 ja 28 asendatakse järgmisega:

„Artikkel 27

Muudatused

1. Käesolevas direktiivis sisalduvaid viiteid ühenduse ja IMO dokumentidele, artiklis 3 sätestatud määratlusi, ning lisasid võib muuta, et viia need kooskõlla ühenduse või rahvusvaheliste õigusaktide vastuvõetud, muudetud või jõustunud sätetega, kui selliste muudatustega ei laiendata käesoleva direktiivi kohaldamisala.

Kõnealused meetmed, mille eesmärk on muuta käesoleva direktiivi vähemolulisi sätteid, võetakse vastu vastavalt artikli 28 lõikes 2 osutatud kontrolliga regulatiivmenetlusele.

2. I, III ja IV lisa võib muuta, pidades silmas käesoleva direktiiviga saadud kogemusi, kui selliste muudatustega ei laiendata käesoleva direktiivi kohaldamisala.

Kõnealused meetmed, mille eesmärk on muuta käesoleva direktiivi vähemolulisi sätteid, võetakse vastu vastavalt artikli 28 lõikes 2 osutatud kontrolliga regulatiivmenetlusele.

Artikkel 28

Komiteemenetlus

1. Komisjoni abistab laevade põhjustatud merereostuse vältimise ja meresõiduohutuse komitee (COSS), mis asutati määrusega (EÜ) nr 2099/2002*.
2. Käesolevale lõikele viitamisel kohaldatakse otsuse 1999/468/EÜ artikli 5a lõikeid 1 kuni 4 ja artiklit 7, võttes arvesse selle otsuse artikli 8 sätteid.

* EÜT L 324, 29.11.2002, lk 1.”

17) I lisa punkti 4 taane X asendatakse järgmisega:

„– X. muu teave:

- üle 1000-tonnise kogumahutavusega laevade puhul laevamasuudi omadused ja eeldatav kogus,
- navigatsiooniseisund.”

18) II lisa I osasse lisatakse järgmine punkt:

„3. Kalalaevad

Kalalaevadel, mille kogupikkus ületab 15 meetrit, on nõutav artiklis 6a sätestatud seadmete olemasolu järgmise ajakava alusel:

- kalalaevad, mille kogupikkus on 24 meetrit või üle selle, kuid alla 45 meetri: hiljemalt ...^{*};
- kalalaevad, mille kogupikkus on 18 meetrit või üle selle, kuid alla 24 meetri: hiljemalt ...^{**};
- kalalaevad, mille kogupikkus on üle 15 meetri, kuid alla 18 meetri: hiljemalt ...^{***}.

Uutel kalalaevadel, mille kogupikkus on üle 15 meetri, on nõutav artiklis 6a sätestatud seadmete olemasolu alates ...^{****}.”

19) III lisa asendatakse käesoleva direktiivi lisas toodud tekstiga.

^{*} Väljaannete talitus: kolm aastat pärast käesoleva direktiivi jõustumist.
^{**} Väljaannete talitus: neli aastat pärast käesoleva direktiivi jõustumist.
^{***} Väljaannete talitus: viis aastat pärast käesoleva direktiivi jõustumist.
^{****} Väljaannete talitus: 18 kuud pärast käesoleva direktiivi jõustumist.

Artikkel 2

Ülevõtmine

1. Liikmesriigid jõustavad käesoleva direktiivi järgimiseks vajalikud õigus- ja haldusnormid hiljemalt ...*. Liikmesriigid edastavad nende sätete teksti viivitamata komisjonile.

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

2. Liikmesriigid edastavad komisjonile käesoleva direktiiviga reguleeritavas valdkonnas nende poolt vastu võetud põhiliste siseriiklike õigusnormide teksti.

Artikkel 3

Jõustumine

Käesolev direktiiv jõustub kolmandal päeval pärast selle avaldamist *Euroopa Liidu Teatajas*.

* Väljaannete talitus: 18 kuud pärast käesoleva direktiivi jõustumist.

Artikkel 4
Adressaadid

Käesolev direktiiv on adresseeritud liikmesriikidele.

...

Euroopa Parlamendi nimel
president

Nõukogu nimel
eesistuja

„III LISA

ELEKTROONILISED SÕNUMID JA SAFESEANET

1. Üldpõhimõtted ja struktuur

Ühenduse meresõiduohutuse alase 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 asjakohast teavet vastavalt ühenduse õigusaktidele. SafeSeaNet koosneb liikmesriikide siseriiklike SafeSeaNet-i süsteemide võrgustikust ja sõlmpunktina toimivast SafeSeaNet-i kesksüsteemist.

SafeSeaNet-i võrgustik seob kõik siseriiklikud SafeSeaNet-i süsteemid ja hõlmab SafeSeaNet-i kesksüsteemi.

2. SafeSeaNet-i haldamine, käitamine, arendamine ja hooldus

2.1. Vastutus

2.1.1. Siseriiklikud SafeSeaNet-i süsteemid

Liikmesriigid rajavad ja hooldavad oma siseriiklikku SafeSeaNet-i süsteemi, mis siseriikliku pädeva asutuse vastutusel võimaldab volitatud kasutajatel vahetada meresõiduohutuse alast teavet.

Siseriiklik pädev asutus vastutab siseriikliku 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 sidetehnoloogia infrastruktuuri ja menetluste kehtestamise ning hoolduse.

Siseriiklik SafeSeaNet-i süsteem võimaldab siseriikliku pädeva asutuse vastutusel siduda vastastikku volitatud kasutajaid ning sellele võib anda juurdepääsu merelaevanduses osalejatele, kes on sellisena tuvastatud (laevaomanikud, agendid, kaptenid, lastisaatjad jt), kui siseriiklik pädev asutus neile selleks loa annab, eelkõige eesmärgiga lihtsustada kokkuvõtete elektroonilist esitamist vastavalt ühenduse 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, samas kui Euroopa Meresõiduohutuse Amet vastutab määruse (EÜ) nr 1406/2002 kohaselt koostöös liikmesriikide ja komisjoniga selle tehnilise rakendamise eest.

SafeSeaNet-i kesksüsteem, mis toimib sõlmpunktina, seob kõik siseriiklikud SafeSeaNet-i süsteemid ning kehtestab vajaliku sidetehnoloogia infrastruktuuri 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 SafeSeaNet-i tõhususe ja turvalisuse parandamiseks,
- anda asjakohaseid juhiseid SafeSeaNet-i arendamiseks,
- abistada komisjoni SafeSeaNet-i toimimise läbivaatamisel,
- kiita heaks punktis 2.3. osutatud kasutajaliidese ja toimingute kontrolldokument ning selle mis tahes muudatused.

2.3 Kasutajaliidese ja toimingute kontrolldokument ning SafeSeaNet-i tehniline dokumentatsioon

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

Kasutajaliidese ja toimingute kontrolldokument kirjeldab üksikasjalikult SafeSeaNet-i toimimisnõudeid ning siseriiklike ja kesksüsteemi elementide suhtes kohaldatavaid menetlusi, mille eesmärk on tagada ühenduse asjakohaste õigusaktide järgimine.

Kasutajaliidese ja toimingute kontrolldokument sisaldab:

- kasutajate juurdepääsuõigusi sätestavaid eeskirju;
- teabe kvaliteedijuhtimise juhiseid;
- 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 teabevahetuse vormingu standardid, kasutusjuhendid ja võrgustiku turvaspetsifikaadid, töötab koostöös liikmesriikidega välja ja hooldab Euroopa Meresõiduohutuse Amet.

3. Teabevahetus SafeSeaNet-i kaudu

Süsteemis kasutatakse merendusvaldkonna standardeid ja seda saab SafeSeaNet-is 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. Liikmesriigid tagavad, et esitatud teave on kasutamiseks kättesaadav kõikides asjakohastes teabe- ja teavitamissüsteemides ning laevaliikluse korraldus- ja teabesüsteemis (VTMIS).

Elektroonilisi sõnumeid, mida vahetatakse käesoleva direktiivi ja asjakohaste ühenduse õigusaktide kohaselt, levitatakse SafeSeaNet-i kaudu. Selleks loovad liikmesriigid kasutajaliidesed, mis on vajalikud andmete automaatseks edastamiseks elektroonilisel kujul SafeSeaNet-i, ning hooldavad neid.

Juhul kui rahvusvahelisel tasandil vastuvõetud 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 siseriiklikud süsteemid vastavad käesoleva direktiivi teabe konfidentsiaalsust käsitlevatele nõuetele ning kasutajaliidese ja toimingute kontrolldokumendis kirjeldatud turvapõhimõtetele ja -spetsifikatsioonidele, eelkõige seoses juurdepääsuõigustega.

Liikmesriigid tuvastavad kõik kasutajad, kellele antakse roll ja juurdepääsuõigused vastavalt kasutajaliidese ja toimingute kontrolldokumendile.”