



EUROPOS BENDRIJŲ KOMISIJA

Briuselis, 23.11.2005
KOM(2005) 589 galutinis

2005/0239 (COD)

Pasiūlymas

EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS DIREKTYVA

**iš dalies keičianti Direktyvą 2002/59/EB, įdiegiančią Bendrijos laivų eismo stebėsenos ir
informacijos sistemą**

(pateiktas Komisijos)

{SEC(2005) 1514}

AIŠKINAMASIS MEMORANDUMAS

1) PASIŪLYMO APLINKYBĖS

- **Pasiūlymo motyvai ir tikslai**

Daugiau kaip dešimt metų ES laikosi nuoseklios jūrų saugos politikos siekdama pagerinti laivų saugą, žmonių gyvybės apsaugą jūroje ir jūrų aplinkos apsaugą. Tačiau kad ir kokias pastangas būtų padėję visi jūrų transporto grandinės dalyviai, nelaimingų atsitikimų pavojus vis tiek negali būti visiškai panaikintas. Be to, nelaimingų atsitikimų jūroje pasekmės labai dažnai būna susijusios ne tik su katastrofą patyrusiu laivu, bet ir su įvairia veikla pakrantėje. Seniau nelaimingo atsitikimo jūroje baimindavosi tik jūrininkai, o dabar, jei tokio atsitikimo metu užteršiama aplinka, tai tampa nacionaline ir net tarptautine katastrofa. Į visa tai atsižvelgiant, Bendrijos jūrų saugos politikos prevencijai skirtą dalį reikėjo papildyti dalimi, leidžiančia Bendrijos lygiu veiksmingai kovoti su pavojumi jūroje.

To siekdama Komisija pateikė tekstą, tapusį 2002 m. birželio 27 d. Direktyva 2002/59/EB, įdiegiantį Bendrijos laivų eismo stebėsenos ir informacijos sistemą. Ši direktyva įpareigoja sutelkti ir valdyti visas šiuo metu turimas laivų stebėsenos priemones. Ji nustato, kaip turi būti diegiamos priemonės ir koordinuojami nacionalinių valdžios institucijų veiksmai, kad valstybės narės galėtų veiksmingiau užkirsti kelią pavojingoms situacijoms ar veiksmingiau į jas reaguoti.

Tačiau norint, kad į Bendrijos teisės aktus Direktyva 2002/59/EB įtrauktos priemonės liktų veiksmingos, būtina itin atidžiai stebėti vykstančius pasikeitimus siekiant priderinti šias priemones prie eksploatacinių ir techninių pokyčių laivybos srityje, ypač susijusius su laivų identifikacijos ir stebėsenos sistemomis bei palydovinėmis technologijomis.

Atsižvelgdama į visa tai, taip pat į valstybių narių nuomones, pareikštas ne kartą diskutuojant šiomis temomis, Komisija mano, kad reikėtų pakeisti tam tikras Direktyvos 2002/59/EB nuostatas. Ypač svarbu atsižvelgti į gerus rezultatus, kurių pasiekti leidžia nauja techninė įranga, pavyzdžiui, automatinė laivų identifikacijos sistema, taip pat užtikrinti nacionalinių politikų tarpusavio ryšį, pavyzdžiui, sudarant planus, pagal kuriuos būtų suteikiamas prieglobstis nelaimės ištiktiems laivams.

- **Bendrosios aplinkybės**

Nacionalinės priemonės, taikytinos pagal Direktyvą 2002/59/EB, turėjo būti įgyvendintos vėliausiai iki 2004 m. vasario 5 d., bet valstybės narės ir Komisija nuo pat šios direktyvos priėmimo 2002 m. birželio mėnesį, atsižvelgdamos į tam tikrą jos nuostatų svarbą, bendradarbiavo siekdamos, kad šios priemonės būtų greitai pritaikytos praktiškai.

Dėl direktyvos 20 straipsnyje numatytų nelaimės ištiktų laivų prieglobsčio planų Komisijos surengti vizitai ir susirinkimai, dalyvaujant Europos jūrų saugos

agentūrai (EJSA), leido nustatyti bendruosius kriterijus ir principus, būtinus siekiant darniai ir veiksmingai vykdyti direktyvą. Taip pat buvo pateiktas pasiūlymas įtraukti nuostatą dėl privalomo ilgesnių kaip 15 metrų žvejybos laivų aprūpinimo AIS (automatine identifikacijos sistema), atsižvelgiant į itin dažnus susidūrimus su žvejybos laivais, kurių, be abejo, neidentifikavo prekybos laivai. Siūlant šią priemonę atsižvelgiama į Tarptautinės jūrų organizacijos (TJO) darbus, kuri jau kelerius metus taiko prekybos laivų aprūpinimo AIS (vadinamoji A klasės AIS) principą, kad būtų sumažintas nelaimingų atsitikimų skaičius.

Be to, siūlant šią priemonę atsižvelgiama į vykstančius bendrosios žvejybos politikos pokyčius, susijusius su vietos nustatymo ir ryšio sistemų, padedančių kontroliuoti žvejybos laivus, raida. Iš tikrųjų, valstybėms narėms ir Komisijai bendradarbiaujant reikia išnagrinėti AIS funkcionalumo suderinimo su žvejybos kontrolės sistemomis galimybę, ypač siekiant sumažinti į laivą pakraunamos įrangos kiekį. Dėl tokių pokyčių neturi būti iš naujo svarstomi kiekvienos šių sistemų tikslai ir poreikiai, ypač AIS funkcija, padedanti išvengti susidūrimo, ir būtinybė saugiai ir konfidencialiai perduoti žvejybos kontrolei reikalingą informaciją.

Be to, atitinkamų valstybių narių įdiegti mechanizmai, leidžiantys informuoti laivus apie ledų padėtį ir navigacijos sąlygas, turėtų padėti užkirsti kelią nelaimingiems atsitikimams ypač pavojingoje aplinkoje.

Galiausiai, taikydamos Direktyvos 2002/59/EB nuostatas, valstybės narės ir Komisija 2002 m. pradėjo projektą Sąjungos jūrų administracijų keitimosi duomenimis sistemai sukurti, pavadintą *SafeSeaNet*. Šiandien ši sistema, kurią nuo 2004 m. spalio mėnesio tvarko Europos jūrų saugos agentūra, turi būti specialiai sukurta kaip Bendrijos informacinė sistema siekiant užtikrinti galimybę visapusiškai ja naudotis ir užtikrinti teisinę apsaugą.

- **Pasiūlymo srityje galiojančios nuostatos**

2002 m. birželio 27 d. Direktyva 2002/59/EB, įdiegianti Bendrijos laivų eismo stebėsenos ir informacijos sistemą ir panaikinanti Tarybos direktyvą 93/75/EEB.

- **Ryšys su kitomis Sąjungos politikos kryptimis ir tikslais**

Laivų stebėsenos sustiprinimas programos *SafeSeaNet* pagalba, su navigacija užšaląčiuose vandenyse susijusios priemonės, taip pat suaktyvintos programos dėl prieglobsčio suteikimo nelaimės ištiktiems laivams įgyvendinimas turės tiesioginės įtakos aplinkai, nes sumažės nelaimingų atsitikimų ir taršos pavojus, taip pat pagerės operatyvinių institucijų darbas taršos ar taršos grėsmės atveju.

Be to, šios priemonės turės teigiamų ekonominių pasekmių, kadangi sumažės nelaimingų atsitikimų ir taršos pavojus. Vertinant socialiniu požiūriu, žvejybos laivus aprūpinus AIS, sumažės nelaimingų atsitikimų ir žmonių žūties pavojus žvejybos sektoriuje.

2) KONSULTACIJOS SU SUINTERESUOTOSIOMIS ŠALIMIS IR POVEIKIO ĮVERTINIMAS

- **Konsultacijos su suinteresuotosiomis šalimis**

Naudoti konsultacijų metodai, pagrindiniai susiję sektoriai ir bendras respondentų apibūdinimas

2004 m. gegužės mėnesį ir 2005 m. vasario mėnesį Komisija surengė nemažai konsultacinių susitikimų su valstybių narių ir jūrų pramonės atstovais, kur buvo apsvarstytas išsamus klausimų dėl numatomų pakeitimų sąrašas.

Gautų atsakymų santrauka ir kaip į juos buvo atsižvelgta

Šios konsultacijos ir atlikti poveikio tyrimai patvirtino Direktyvos 2002/59/EB dalinio pakeitimo, leidžiančio patikslinti ir išsamiai išdėstyti, kaip ji turi būti vykdoma, poreikį. Jie ypač įpareigojo Komisiją atsižvelgti į nacionalinių teisės aktų pokyčius, taip pat į visoje Bendrijoje pasiektą pažangą. Galiausiai šalys, su kuriomis buvo konsultuojamasi, taip pat pageidavo, kad būtų imtasi naujų priemonių, susijusių su navigacijos sauga, pavyzdžiui, kad būtų įgyvendinta priemonių, susijusių su navigacija užšalantiuose vandenyse, reguliavimo sistema.

O kalbant apie žvejybos laivų aprūpinimą AIS, nacionalinės administracijos susidomėjo teigiamais rezultatais navigacijos saugai, kurių gali būti pasiekta žvejybos laivuose įrengus AIS, tačiau abejojo dėl priemonės taikymo srities, ypač dėl atitinkamų laivų kategorijų. Komisija buvo siūliusi taikyti priemonę žvejybos laivams, ilgesniems kaip 12 metrų (pasiūlyme buvo kalbama apie laivus, kurių didžiausias ilgis 15 metrų), siekdama ypač atsižvelgti į bendrojoje žvejybos politikoje nustatytas ribas.

Be to, klausimui dėl prieglobsčio vietų specialiai aptarti Komisija, padedama Europos jūrų saugos agentūros, surengė tris susitikimus su valstybėmis narėmis ir nemažai informacinių susirinkimų nacionalinėse administracijose. Iš šių susitikimų paaiškėjo, kad naudinga patikslinti su prieglobsčio vietomis susijusius įsipareigojimus. Jūrų pramonės atstovai ypač pabrėžė poreikį gerinti operatyvines procedūras, padedančias veiksmingai veikti greito reagavimo reikalaujančiose situacijose, į kurias pakliūva laivai, taip pat klausimų dėl galimų ekonominių nuostolių, susijusių su laivams suteiktu prieglobsčiu, atlyginimo svarbą.

- **Tyrimo atlikimas ir taikymas**

Aptariamos mokslo ir (arba) tyrimo sritys

Jūrų sauga, laivų judėjimo stebėsena, susidūrimo padedančios išvengti priemonės ir navigacija užšalantiuose vandenyse.

Naudota metodologija

Komisijos pasiūlymas šiuo klausimu buvo parengtas remiantis:

- Techninė analizė, pateikta įvykus dviejų grupių ekspertų seminarui, Komisijos ir Europos jūrų saugos agentūros surengtam pagal sistemos *SafeSeaNet* plėtojimo planą;
- Komisijos prašymu Europos jūrų saugos agentūros Oslo universitetui užsakyto tyrimo dėl atsakomybės ir atlyginimo, susijusio su laivų priėmimu prieglobsčio vietose, ataskaita.

Pagrindinės organizacijos ir (arba) pagrindiniai ekspertai, su kuriais buvo konsultuotasi

- Europos Parlamento laikinosios komisijos darbai, susiję su jūrų saugos sustiprinimu 2002 m. nuskendus tanklaiviui *Prestige* (komisijos išvados „MARE“);
- su prieglobsčio vietomis susijusio įvertinimo, kurį Komisijos vadovaujamos, padedant Europos jūrų saugos agentūrai, atliko nacionalinės administracijos, rezultatai;
- TJO darbai (ypač šios organizacijos priimtose rezoliucijos prieglobsčio vietų klausimu);

Gautų nuomonių, į kurias buvo atsižvelgta, santrauka

Remiantis gautomis nuomonėmis, direktyvos pakeitimai pateisinami dėl šių priežasčių:

Direktyvoje nepakankamai atsispindi technologinė pažanga, pasiekta nuo jos priėmimo. Po to, kai direktyva pradėta vykdyti, buvo pateiktas sistemos aprašymas, išsamiai apibrėžta valstybių narių atsakomybė ir pasikeitimo duomenimis per tinklą techniniai būdai, tačiau tai nebuvo įtraukta į galiojančios direktyvos tekstą.

Žvejyba yra viena pavojingiausių veiklų jūrose, tai įrodo didelis skaičius nelaimingų atsitikimų, susijusių su žvejo profesija. Viena pagrindinių laivų susidūrimų priežasčių yra susijusi su tuo, kad netiksliai nustatoma žvejybos laivų buvimo vieta, ir jie neidentifikuojami, ypač jų kelyje pasitaikančių prekybos laivų.

Į Direktyvą 2002/59/EB yra įtrauktos nuostatos, įpareigojančios valstybes nares parengti planus, pagal kuriuos būtų suteikiamas prieglobstis nelaimės ištiktiems laivams. Įgyta patirtis vykdant direktyvą atskleidė valstybių narių supratimo ir praktinio taikymo skirtumus, susijusius su planų turiniu ir atitinkamų institucijų atsakomybe, kuriuos reikia panaikinti išaiškinant ir patikslinant esamas nuostatas.

Tam tikri Europos Sąjungos laivybos rajonai, ypač Baltijos jūra, žiemą kelis mėnesius būna padengti ledu, todėl juose padidėja nelaimingų atsitikimų ir taršos

pavojus, kurių pasekmės aplinkai gali būti katastrofiškos. Per kelerius metus pastebima tendencija Baltijos jūra vežti daugiau naftos produktų verčia imtis intensyvesnių apsaugos ir stebėsenos priemonių.

Tyrimo rezultatų paskelbimas visuomenei

Surinkti duomenys ir išsamios poveikio tyrimo išvados pateikiamos pridedamame dokumente SEC.../...; šio priedo santrauka išdėstoma toliau.

• **Poveikio įvertinimas**

1 galimybė – Šiame etape nieko nedaryti. Nusprendus taip elgtis, ir toliau išliktų esminiai tam tikrų direktyvos nuostatų aiškinimo skirtumai, ypač susiję su valstybių narių įsipareigojimų dėl laivų prieglobsčio vietų dydžiu.

2 galimybė – Leisti valstybėms narėms veikti tarpininkaujant regioninėms bendradarbiavimo organizacijoms (pavyzdžiui, HELCOM – dėl Baltijos jūros ar Bonos susitarimas – dėl Šiaurės jūros) reikštų atsisakyti darnaus direktyvos taikymo principo įvairiuose Europos Sąjungos laivybos regionuose. Be to, dėl tokio pasirinkimo atsirastų su tam tikromis priemonėmis susijusių didelių nepateisinamų požūrio į laivus skirtumų.

3 galimybė – Iš pagrindų pakeisti direktyvą atsižvelgiant į darbų rezultatus, gautus įdiegiant Bendrijos keitimosi informacija apie jūrų saugą sistemą *SafeSeaNet*, ypač sujungiant tam tikrą ataskaitų turinį. Tačiau atsižvelgiant į vykstantį Direktyvos 2002/59/EB perkėlimo į nacionalinę teisę procesą ir remiantis daugumos valstybių narių nuomone, toks pakeitimas šiame etape atrodo pirmalaikis.

4 galimybė – Atlikti tikslinį direktyvos pakeitimą.

Atlikus išsamų padėties įvertinimą ir atsižvelgiant į siūlomų priemonių poveikį, ypač į poreikį nedelsiant suderinti „prieglobsčio vietų“ procedūras tarp valstybių narių, atrodo, kad tikslinis Direktyvos 2002/59/EB pakeitimas geriausiai gali užtikrinti tinkamą jos vykdymą.

Šis poveikio įvertinimas įtrauktas į Komisijos teisėkūros ir darbo programą; jį galima rasti Komisijos interneto svetainėje adresu:

http://europa.eu.int/comm/secretariat_general/impact/index_en.htm“.

3) TEISINIAI PASIŪLYMO ASPEKTAI

• **Siūlomų priemonių santrauka**

Šiuo pakeitimu siekiama:

- Į Direktyvos 2002/59/EB pagrindines nuostatas įtraukti papildomas priemones, leidžiančias geriau užtikrinti jūrų navigacijos saugumą ir aplinkos apsaugą;
- Suderinti vadinamųjų „prieglobsčio vietų“ planų vykdymą siekiant užtikrinti vienodą direktyvos taikymą įvairiose valstybėse narėse ir taip

geriau užkirsti kelią didelei taršai. Tiksliau tariant, reikia labiau patikslinti šių principų taikymo taisykles;

- Įtraukti į direktyvą principus, apibrėžtus valstybių narių ir Komisijos darbų, atliktų įdiegiant informaciją apie jūrų saugą keitimosi sistema *SafeSeaNet*, metu. Ypač reikia nustatyti, viena vertus, sistemingo keitimosi informacija apie jūros saugą Bendrijos lygiu principus naudojantis *SafeSeaNet* sistema, kita vertus, valstybių narių bendradarbiavimo tęsiant ir plėtojant šią sistemą principus. Remiantis šiais principais, bet kuri nacionalinė sistema turi būti suderinama su *SafeSeaNet* sistema, ir turi būti derinamas bet kurios Bendrijai svarbios informacijos pateikimas.
- Parengti Bendrijos teisinę bazę būsimai technologijų pažangai, ypač kosmoso technologijų, pvz. laivų stebėseną naudojantis palydovinio ryšio siųstuvais, vizualizavimo sistemos ar *Galileo* programa, taikymui. Iš tikrųjų ši pažanga turi leisti išplėsti laivų judėjimo Europos vandenyse stebėseną, ypač geriau užtikrinti saugumą atviroje jūroje.

- **Teisinis pagrindas**

Sutarties 80 straipsnio 2 dalis.

- **Subsidiarumo principas**

Subsidiarumo principas taikomas, jei pasiūlymas nepatenka į Bendrijos išimtinės kompetencijos sferą.

Pasiūlymo tikslų valstybės narės negali tinkamai įgyvendinti dėl toliau išvardytų priežasčių.

- Numatomu veiksmu siekiama sustiprinti Bendrijos laivų judėjimo stebėsenos sistemą. Reikia užtikrinti priemonę, reikalaujančią glaudaus bendradarbiavimo keičiantis informacija, ypač susijusia su laivais vežamomis prekėmis arba prieglobsčio vietų valdymu.
- Nepakankamas koordinavimas ir nesisteminis su laivais susijusios informacijos valdymas didina nelaimingų atsitikimų ir taršos pavojų. Be to, likę skirtumai įgyvendinant „prieglobsčio vietų“ priemones kenktų žmonių gyvybės jūroje ar aplinkos apsaugai.

Pasiūlymo tikslus gali geriau įgyvendinti Bendrija dėl toliau išvardytų priežasčių.

- Specifinė siūlomų priemonių funkcija – sudaryti valstybėms narėms galimybę gauti realią informaciją apie laivus, plaukiojančius jų jurisdikcijai priklausančiuose vandenyse, ir prireikus geriau užkirsti kelią galimiems pavojams. Taikant šias priemones keitimasis informacija leis pagerinti surinktų duomenų kokybę ir palengvinti jų apdorojimą.
- „Prieglobsčio vietų“ planų įgyvendinimas daug prisidės gerinant dabartinę padėtį Sąjungos jūrų saugos srityje;

- Sumažėjus susidūrimų su žvejybos laivais, kurie šiuo metu neprivalo būti apsirūpinę AIS, bus geriau apsaugoti žvejai.
- Būtina nustatyti naujas navigacijos Baltijos jūroje žiemos metu suderintas taisykles siekiant sumažinti labai didelį nelaimingų atsitikimų pavojų šioje zonoje.
- Galiausiai, pagerėjus keitimuisi informacija apie laivais vežamas pavojingas medžiagas, visos valstybės narės galės geriau numatyti pavojus ir nuo jų apsisaugoti.

Subsidiarumo principo yra laikomasi, kai pasiūlymas papildo jau esančias Bendrijos priemones, kad būtų užtikrintas darnus jų taikymas.

Taigi pasiūlymas atitinka subsidiarumo principą.

• **Proporcingumo principas**

Pasiūlymas atitinka proporcingumo principą dėl toliau išvardytų priežasčių.

- Pasiūlymas atitinka proporcingumo principą patikslindamas ir išaiškindamas jau esamas nuostatas. Valstybės narės iš esmės jau ėmėsi veiklos ir skyrė lėšų, kurios būtinos siekiant vykdyti Direktyvoje 2002/59/EB arba tarptautiniuose dokumentuose, kuriuos jos pačios patvirtino Tarptautinėje jūrų organizacijoje, nustatytas priemones.
- Pasiūlymu labai nežymiai padidinami finansiniai ir (arba) administraciniai įpareigojimai ūkio subjektams (pvz., tam tikras prisitaikymas bus reikalingas kai kuriems laivams, plaukiojantiems žiemą Baltijos jūroje). Nacionalinių administracijų lygmeniu pagal galiojančius teisės aktus jau disponuojama (arba turėtų būti disponuojama) naujoms priemonėms įgyvendinti būtinomis infrastruktūromis.

• **Priemonių pasirinkimas**

Siūloma(-os) priemonė(-ės): direktyva.

Kitos priemonės nebūtų tinkamos dėl toliau išvardytų priežasčių.

- Pasiūlymu siekiama iš dalies pakeisti esamą direktyvą.

4) POVEIKIS BIUDŽETUI

Pasiūlymas neturi poveikio Bendrijos biudžetui.

5) PAPILDOMA INFORMACIJA

• **Modeliavimas, bandomasis ir pereinamasis laikotarpiai**

Pasiūlymas buvo arba bus susijęs su pereinamuoju laikotarpiu.

- **Persvarstymas / pakeitimas / automatiško panaikinimo sąlyga**

Į pasiūlymą įeina persvarstymo sąlyga.

- **Koreliacijos lentelė**

Valstybės narės privalo perduoti Komisijai nacionalinių nuostatų, kuriomis direktyva perkeliama į nacionalinę teisę, tekstą, taip pat šių nuostatų ir šios direktyvos koreliacijos lentelę.

- **Europos ekonominė erdvė**

Šis akto projektas priklauso sričiai, kuriai taikomas EEE susitarimas, todėl jis turi būti taikomas Europos ekonominei erdvei.

Pasiūlymas

EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS DIREKTYVA

[...]

iš dalies pakeičianti Direktyvą 2002/59/EB, įdiegiančią Bendrijos laivų eismo stebėsenos ir informacijos sistemą

(Tekstas svarbus EEE)

EUROPOS PARLAMENTAS IR EUROPOS SĄJUNGOS TARYBA,

atsižvelgdami į Europos bendrijos steigimo sutartį, ypač į jos 80 straipsnio 2 dalį,

atsižvelgdama į Komisijos pasiūlymą¹,

atsižvelgdama į Ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto nuomonę²,

atsižvelgdama į Regionų komiteto nuomonę³,

laikydami 251 straipsnyje nustatytos tvarkos⁴,

kadangi:

- (1) Priimdama 2002 m. birželio 27 d. Direktyvą 2002/59/EB įdiegiančią Bendrijos laivų eismo stebėsenos ir informacijos sistemą ir panaikinančią Tarybos direktyvą 93/75/EEB⁵, Europos Sąjunga įgijo naujų priemonių, skirtų užkirsti kelią situacijoms, keliančioms pavojų žmonių gyvybių saugumui jūroje, ir saugoti jūrų aplinką.
- (2) Pagal šią direktyvą valstybėms narėms, kurios yra pakrantės valstybės, turėtų būti suteikiama galimybė keisti informacija, sukaupta jūrų eismo stebėjimo misijų, atliekamų jų kompetencijai priklausančiose zonose, metu. Bendrijos keitimosi informacija sistema *SafeSeaNet*, sukurta Komisijos, valstybėms narėms pritarus, yra kartu ir apsiikeitimo duomenimis tinklas, ir pagrindinės turimos informacijos apie laivus ir jų krovinius (išankstinių pranešimų ir ataskaitų) standartizavimo sistema. Ja naudojantis galima gauti iš pirminių šaltinių ir perduoti visoms institucijoms tikslią ir naujausią informaciją apie Europos vandenyse esančius laivus, jų judėjimą, gabenamą pavojingą arba aplinką teršiantį krovinį, taip pat apie įvykius jūroje.

¹ OL C [...], [...], p. [...].

² OL C [...], [...], p. [...].

³ OL C [...], [...], p. [...].

⁴ OL C [...], [...], p. [...].

⁵ OL L 208, 2002.8.5, p. 10.

- (3) Šiomis aplinkybėmis siekiant užtikrinti operatyvų minėtu būdu gautos informacijos panaudojimą yra būtina, kad valstybių narių administracinių institucijų kuriama infrastruktūra, kuri yra reikalinga renkant šioje direktyvoje nurodytus duomenis bei keičiantis jais, būtų integruota į Bendrijos keitimosi informacija sistemą *SafeSeaNet*.
- (4) Iš informacijos, kuri yra perduodama ir kuria yra keičiamasi pagal Direktyvos 2002/59/EB nuostatas, ypatingai svarbi yra informacija, susijusi su jūra gabenamų pavojingų arba aplinką teršiančių prekių tiksliais charakteristikomis. Todėl atsižvelgiant į pastarojo meto avarijas jūroje yra būtina palengvinti pakrantės institucijoms galimybę gauti jūra gabenamos naftos charakteristikas, kurios yra svarbiausias veiksnys renkantis tinkamiausias kontrolės priemonės, ir užtikrinti, kad avarinėje situacijoje institucijos turės tiesioginį ryšį su operatoriais, kurie turi daugiausia žinių apie gabenamus produktus.
- (5) *SOLAS* konvencijoje nurodyta Automatinio laivų identifikavimo (AIS – Automatinė identifikavimo sistema) sistemos leidžia ne tik pagerinti galimybes stebėti laivus, bet pirmiausia padidinti jų saugumą navigacijos artį kitų laivų metu. Todėl šių sistemų reglamentavimas buvo įtrauktas į Direktyvos 2002/59/CE nuostatas. Atsižvelgiant į didelį skaičių susidūrimų, ištikusių žvejybos laivus, kurių akivaizdžiai neidentifikavo prekybos laivai arba kurie patys neidentifikavo aplink esančių prekybos laivų, yra labai pageidautina, kad ši priemonė būtų taikoma ir žvejybos laivams, kurių ilgis yra daugiau nei 15 metrų.
- (6) Yra tikslinga ištirti, kaip galima būtų sujungti AIS ir padėties nustatymo ir ryšio sistemas, naudojamas taikant Bendrąją žuvininkystės politiką, pvz., laivų stebėjimo per palydovą sistemą (LSS). Tiriant, kaip būtų galima integruoti šias sistemas, turėtų būti atsižvelgiama į žvejybos laivynų kontrolės poreikius ir reikalavimus, ypač dėl perduodamų duomenų saugumo ir slaptumo.
- (7) Direktyvos 2002/59/EB 16 straipsnyje numatoma, kad valstybės narės turi priiti specialias priemones, taikomas laivams, kurių navigacija arba būklė gali kelti pavojų. Todėl yra pageidautina, kad į tokių laivų sąrašą būtų įtraukti laivai, neturintys tinkamo draudimo ar finansinių garantijų, arba laivai, kurie, kaip pranešė laivavedžiai ar uosto institucijos, turi trūkumų, galinčių pakenkti navigacijos saugumui arba sukelti pavojų aplinkai.
- (8) Pagal Direktyvos 2002/59/EB 18 straipsnio nuostatas, taikomas, kai pavojus kyla dėl ypač nepalankių oro sąlygų, yra būtina atsižvelgti į pavojų, kurį laivams gali kelti ledo formavimasis. Todėl, kai valstybės narės paskirta kompetentinga institucija, remdamasi kompetentingos informacijos tarnybos pateikta ledo būklės prognoze, nusprendžia, kad plaukiojimo sąlygos kelia rimtą pavojų žmonių gyvybių saugumui arba rimtą taršos pavojų, ji turėtų apie tai pranešti kapitonams, kurių laivai yra jos kompetencijos zonoje arba ketina įplaukti į toje zonoje esantį(-čius) uostą(-us) ar išplaukti iš jo (jų). Šiai institucijai turi būti suteiktos galimybės imtis visų reikiamų priemonių siekiant užtikrinti žmonių gyvybių saugumą jūroje ir apsaugoti aplinką.
- (9) Direktyvos 2002/59/EB 20 straipsnyje numatoma, kad valstybės narės sudaro planus, pagal kuriuos prireikus jos galėtų į savo uostus, arba į kitą saugią vietą geriausiomis įmanomomis sąlygomis priimti nelaimės ištiktus laivus ir taip apriboti avarių jūroje padarinius.

- (10) Tačiau atsižvelgiant į gaires dėl prieglobsčio vietų, kurias TJO priėmė po Direktyvos 2002/59/EB priėmimo, ir tęsiant bendrą Komisijos, Europos jūrų saugumo agentūros ir valstybių narių darbą, yra būtina išsamiai apibrėžti pagrindines prieglobsčio vietų planų nuostatas, kad būtų užtikrintas suderintas ir veiksmingas šios priemonės įgyvendinimas ir nustatyta valstybių narių įsipareigojimų apimtis.
- (11) Įvykus nelaimėi jūroje, t. y. iškilus aplinkybėms, kurios gali lemti laivo sudužimą arba pavojų aplinkai ar navigacijai, gali reikėti priimti sprendimą dėl nelaimės ištikto laivo priėmimo į prieglobsčio vietą. Šiam tikslui atitinkama institucija, remdamasi taikomo prieglobsčio vietų plano informacija, turėtų atlikti preliminarų padėties įvertinimą.
- (12) Nelaimės ištiktų laivų priėmimo planuose turėtų būti tiksliai išdėstytas sprendimų dėl pavojaus signalo ir veiksmų konkrečiose situacijose priėmimo procesas. Turėtų būti aiškiai apibūdintos atitinkamos institucijos ir jų kompetencija, taip pat suinteresuotųjų šalių ryšio priemonės. Taikoma tvarka turėtų užtikrinti, kad sprendimai bus priimami greitai ir remiantis specialiomis laivybos ekspertų žiniomis. Šiam tikslui kompetentinga institucija, atsakinga už nelaimės ištiktiems laivams priimti tinkamos prieglobsčio vietos nustatymą, turėtų pateikti būtinas jos nepriklausomumo garantijas ir būti visiškai pajėgi užtikrinti jos sprendimų vykdymą.
- (13) Taip pat reikėtų, kad valstybės narės, sudarydamos planus, sudarytų galimų prieglobsčio vietų pakrantėje aprašą, kad kompetentingos institucijos, jūroje kilus avarijai ar susidarius nenumatytoms aplinkybėms, galėtų aiškiai ir greitai nustatyti tinkamiausias zonas nelaimės ištiktiems laivams priimti. Šiame apraše turėtų būti visa reikiama informacija, ypač susijusi su fizinėmis, aplinkos ir ekonominėmis atitinkamų vietų savybėmis ir su technika bei įrengimais, skirtais palengvinti nelaimės ištiktų laivų priėmimą arba kovą su avarijos ar taršos padariniais.
- (14) Svarbu, kad kompetentingų institucijų, priimančių sprendimą dėl laivo priėmimo į prieglobsčio vietą, ir atsakingų institucijų, kurios priima pavojaus signalus ir apdoroja su jais susijusią informaciją sąrašai būtų tinkamai paskelbti. Valstybės narės galimų prieglobsčio vietų aprašą taip pat turėtų pateikti Komisijai. Taip pat gali būti naudinga, kad atitinkamą informaciją apie planus ir prieglobsčio vietas galėtų gauti ir pagalbos jūroje operacijoje dalyvaujančios šalys bei kaimyninių valstybių narių, kurioms nelaimė jūroje gali turėti poveikio, institucijos.
- (15) Priėmus nelaimės ištiktą laivą gali būti padaryta didelė žala prekėms, žmonėms ir aplinkai. Todėl atitinkamos institucijos, prieš priimdamos sprendimą, turėtų turėti galimybę patikrinti, ar laivas yra apdraustas arba ar turi kokią kitą finansinę garantiją, kuria galima pasinaudoti ir tinkamai kompensuoti su laivo priėmimu į prieglobsčio vietą susijusias išlaidas ir žalą. Tačiau, net jei laivas neturi draudimo arba finansinės garantijos, institucijos vis tiek turėtų įvertinti veiksnius ir riziką, susijusius su laivo priėmimu arba atsisakymu jį priimti.
- (16) Laivų eismo jūroje stebėjimo ir organizavimo priemonių specifinė funkcija yra suteikti valstybėms narėms galimybę gauti tikrų žinių apie laivus, plaukiojančius jų jurisdikcijai priklausančiuose vandenyse, ir taip, jei būtina, geriau užkirsti kelią galimam pavojui. Taigi keičiantis surinkta informacija pagerėja turimų duomenų kokybė ir yra lengviau juos apdoroti.

- (17) Laikydamosi Direktyvos 2002/59/EB nuostatų, valstybės narės ir Komisija padarė didelę pažangą harmonizuojant elektroninį keitimąsi duomenimis, ypač susijusiais su pavojingų arba aplinką teršiančių prekių gabenimu. Bendrijos keitimosi informacija tinklas *SafeSeaNet*, plėtojamas nuo 2002 m., šiandien turėtų būti pavyzdinis tinklas Bendrijoje.
- (18) Pažanga naujų technologijų srityje, ypač jas taikant palydovinėse sistemose, pvz., laivų stebėjimo sistemoje, kurioje naudojami radijo švyturiai, vaizdo gavimo sistemose arba *Galileo*, šiandien suteikia galimybę stebėti laivų eismą jūroje dar toliau nuo kranto ir taip aprėpti didesnę dalį Europos vandenų. Be to, šiuo metu Tarptautinėje jūrų organizacijoje vyksta diskusijos dėl tolimojo laivų eismo stebėjimo sistemos. Jei bus siekiama užtikrinti visišką šių priemonių integravimą į laivų eismo jūroje stebėjimo sistemą, nustatytą Direktyva 2002/59/EB, yra būtinas visapusiškas bendradarbiavimas Bendrijos lygiu.
- (19) Siekdama garantuoti, kad informacija, surinkta laikantis šios direktyvos ar kitų saugios laivybos priemonių, būtų optimaliai ir suderintai naudojama Bendrijoje, Komisija turėtų turėti galimybę užtikrinti, kad, jei būtina, šie duomenys būtų apdoroti, panaudoti ir išplatinti valstybių narių paskirtoms institucijoms.
- (20) Šiomis aplinkybėmis sistemos *Equasis* sukūrimas parodė, kaip svarbu yra skatinti saugios laivybos kultūrą, ypač tarp jūrų transporto operatorių. Komisija turėtų turėti galimybę, pirmiausia šios sistemos pagalba, padėti platinti su laivyba susijusią informaciją, surinktą įvairių valstybinių arba privačių įstaigų, veikiančių saugios laivybos srityje.
- (21) 2002 m. lapkričio 5 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentu (EB) Nr. 2099/2002, įsteigiančiu Jūrų saugumo ir teršimo iš laivų prevencijos komitetą (COSS)⁶, yra sutelkiami komitetų, įsteigtų pagal atitinkamus Bendrijos teisės aktus dėl saugios laivybos, teršimo iš laivų prevencijos ir gyvenimo bei darbo sąlygų laivuose apsaugos, uždaviniai. Todėl dabartinį komitetą reikėtų pakeisti *COSS*.
- (22) Taip pat reikėtų atsižvelgti į nurodytų tarptautinių priemonių pakeitimus.
- (23) Europos jūrų saugumo agentūra, įsteigta Europos Parlamento ir Tarybos reglamentu (EB) Nr. 1406/2002⁷, turėtų suteikti būtiną pagalbą siekiant užtikrinti suderintą ir veiksmingą šios direktyvos įgyvendinimą.
- (24) Todėl reikia iš dalies pakeisti Direktyvą 2002/59/EB,

⁶ OL L 324, 2002.11.29, p. 1. Reglamentas su pakeitimais, padarytais Komisijos reglamentu (EB) Nr. 415/2004 (OL L 68, 2004.3.6, p. 10).

⁷ OL L 208, 2002.8.5, p. 1. Reglamentas su paskutiniais pakeitimais, padarytais Reglamentu (EB) Nr. 724/2004 (OL L 129, 2004.4.29, p. 1).

PRIĖMĖ ŠIĄ DIREKTYVĄ:

1 straipsnis

Direktyva 2002/59/EB iš dalies keičiama taip:

- 1) 2 straipsnio 2 dalyje įvadinė frazė „Ši direktyva netaikoma:“ yra pakeičiama fraze „Ši direktyva netaikoma, jei nenustatyta kitaip:“
- 2) 3 straipsnis iš dalies keičiamas taip:
 - a) a punktas iš dalies keičiamas taip:
 - i) pirmo sakinio įvadinė frazė „šie teisės aktai:“ yra pakeičiama fraze „šių teisės aktų naujausia redakcija:“
 - ii) pridedamos tokios įtraukos:
 - „TJO rezoliucija A.949 (23)“ – tai Tarptautinės jūrų organizacijos rezoliucija 949 (23), pavadinta „Gairės dėl prieglobsčio vietų laivams, kuriems reikalinga pagalba“;
 - „TJO rezoliucija A.950 (23)“ – tai Tarptautinės jūrų organizacijos rezoliucija 950 (23), pavadinta „Pagalbos jūroje centrai (MAS)“;
 - b) pridedami tokie s, t ir u punktai:
 - „s) *SafeSeaNet* – tai Bendrijos keitimosi informacija laivybos klausimais sistema, sukurta Komisijai bendradarbiaujant su valstybėmis narėmis, kad būtų užtikrintas Bendrijos teisės aktų įgyvendinimas;
 - t) „reguliarios paslaugos“ – tai persikėlimų laivais, kurie organizuojami taip, kad aptarnautų eismą tarp dviejų ar daugiau tokių pačių uostų, serija, kai dirbama pagal paskelbtą tvarkaraštį arba kai perkėlimai atliekami nuolat ar taip dažnai, kad jie sudaro pripažintas sistemingas serijas;
 - u) „žvejybos laivas“ – tai bet koks žuvims arba kitiems gyviesiems jūrų ištekliams žvejoti pritaikytas arba komercinei jų žvejybai naudojamas laivas.“
- 3) Įterpiamas toks 6a straipsnis:

„6a straipsnis

Automatinio identifikavimo sistemų (AIS) naudojimas žvejybos laivuose

Visi žvejybos laivai, kurių bendras ilgis yra daugiau nei 15 m., plaukiojantys valstybės narės jurisdikcijai priklausančiuose vandenyse privalo laikantis II priedo I dalies 3 punkte pateikto tvarkaraščio turėti automatinio identifikavimo sistemą (AIS), atitinkančią TJO nustatytus veikimo standartus.“

- 4) 12 straipsnis pakeičiamas taip:

„12 straipsnis

Krovinio siuntėjo įsipareigojimai

Valstybių narių uostuose bet kokio dydžio laivams siūlyti vežti arba pakrauti į juos pavojingus ar aplinką teršiančius krovinius leidžiama tik pateikus jo kapitonui ar valdytojui deklaraciją su šia informacija:

- a) I priedo 2 punkte nurodytą informaciją;
- b) *MARPOL* konvencijos I priede išvardytoms medžiagoms – saugos duomenų lapą, kuriame išsamiai išdėstytos produktų fizinės ir cheminės savybės, įskaitant klampumą, išreikštą cSt, 50°C temperatūroje ir tankį 15°C temperatūroje;
- c) kontaktinius duomenis, kuriais skubos atvejais būtų galima pasiekti krovinio siuntėją arba kitą asmenį ar įstaigą, turinčius informacijos apie fizines ir chemines produktų savybes ir apie veiksmus, kurių reikia imtis skubos atvejais.

Krovinio siuntėjas privalo pateikti tokią deklaraciją kapitonui ar valdytojui ir užtikrinti, kad siūlomas vežti kroviny iš tikrųjų yra tas, kuris buvo deklaruotas pagal pirmosios pastraipos nuostatas.“

- 5) 16 straipsnio 1 dalyje pridedami tokie d ir e punktai:

- d) „laivai, apie kurių draudimo pažymėjimą arba finansinę garantiją, reikalingą pagal Direktyvos XX/XXXX/EC [dėl laivų savininkų civilinės atsakomybės ir finansinių garantijų] nuostatas, nebuvo pranešta arba kurie jų neturi;
- e) laivai, kurie, kaip praneša laivavedžiai ar uosto institucijos, turi trūkumų, galinčių pakenkti laivo navigavimo saugumui arba sukelti pavojų aplinkai.“

- 6) Įterpiamas toks 18a straipsnis:

„18a straipsnis

Priemonės kilus pavojui dėl ledo

- 1. Kai valstybės narės paskirta kompetentinga institucija, atsižvelgdama į ledo būklę, nusprendžia, kad esama rimto pavojaus žmonių gyvybėms jūroje arba tos valstybės narės laivybos ar pakrančių zonoms, arba kitos valstybės narės laivybos ar pakrančių zonoms:
 - a) kompetentingos institucijos kapitonams, kurių laivai yra jų kompetencijos zonose, arba ketina įplaukti į vieną iš jų uostų arba išplaukti iš vieno iš uostų, perduoda atitinkamą informaciją apie ledo būklę, rekomenduojamus kelius ir ledlaužio paslaugas jų kompetencijos zonoje.

- b) jos gali pareikalauti, kad laivai, esantys atitinkamose zonose ir ketinantys įplaukti į uostą ar terminalą, išplaukti iš jų arba išplaukti iš inkaravimo zonos, atitiktų atsparumo ir pajėgumo reikalavimus, būtinus atsižvelgiant į ledo būklę atitinkamoje zonoje.
 - 2. Priemonės, kurių yra imamasi pagal 1 dalies nuostatas siekiant gauti informacijos apie ledo padėtį, yra pagrįstos valstybės narės pripažintos kompetentingos meteorologijos informacijos tarnybos pateiktomis ledo būklės ir oro prognozėmis.
- 7) 19 straipsnio 2 dalis papildoma tokia pastraipa:
- „Šiuo tikslu jie, nacionalinei kompetentingai institucijai pareikalavus, pateikia jai 12 straipsnyje nurodytą informaciją.“
- 8) 20 straipsnis pakeičiamas taip:

„20 straipsnis

Nelaimės ištiktų laivų priėmimas į prieglobsčio vietas

- 1. Valstybės narės užtikrina, kad atsižvelgiant į padėties įvertinimo, atlikto remiantis 20a straipsnyje nurodytu planu, rezultatus nelaimės ištikti laivai būtų priimami į prieglobsčio vietas, ir taip būtų sumažintas dėl jų padėties kilęs pavojus.
 - 2. Prieš priimant nelaimės ištiktus laivus į prieglobsčio vietą įvertinama padėtis, ir valstybės narės paskirta kompetentinga institucija priima sprendimą šiuo klausimu.
 - 3. 2 dalyje nurodytos institucijos rengia reguliarius susitikimus, kad pasikeistų ekspertų žiniomis ir pagerintų pagal šį straipsnį taikomas priemones. Atsiradus ypatingoms aplinkybėms jos savo arba Komisijos iniciatyva gali susitikti bet kuriuo metu.“
- 9) Įterpiamas toks 20a straipsnis:

„20a straipsnis

Nelaimės ištiktų laivų priėmimo planai

- 1. Valstybės narės parengia planus, kuriuose išdėstomi veiksmai pavojaus, keliamo nelaimės ištikto laivo, esančio jų jurisdikcijai priklausančiuose vandenyse, atveju.
- 2. 1 dalyje nurodyti planai sudaromi pokonsultacijų su suinteresuotomis šalimis atsižvelgiant į 3 straipsnio a punkte nurodytas atitinkamas TJO gaires, ir juose pateikiama bent jau ši informacija:
 - a) institucijos(-ų), atsakingos(-ų) už pavojaus signalų gavimą ir su jais susijusios informacijos apdorojimą, identifikaciniai duomenys;

- b) institucijos, kuriai) pavesta įvertinti padėtį, paskirti tinkamą prieglobsčio vietą ir priimti sprendimą dėl nelaimės ištikto laivo priėmimo į paskirtą prieglobsčio vietą, identifikaciniai duomenys;
 - c) galimų prieglobsčio vietų aprašas reziumuojant aspektus, padedančius įvertinti padėtį ir priimti skubius sprendimus, įskaitant atitinkamų galimų vietų aplinkos ir socialinių veiksnių bei gamtos sąlygų aprašymą;
 - d) įvertinimo procedūra, taikoma renkant prieglobsčio vietą iš apraše pateiktų galimų vietų;
 - e) tinkami ištekliai ir įrengimai, skirti pagalbai, gelbėjimo darbams ir kovai su tarša;
 - f) tarptautiniai koordinavimo ir sprendimų priėmimo mechanizmai, kurie gali būti taikomi;
 - g) finansinių garantijų ir atsakomybės procedūros, skirtos laivams, priimtiems į prieglobsčio vietą.
3. Valstybės narės paskelbia 20 straipsnio 2 dalyje nurodytos kompetentingos institucijos pavadinimą ir atitinkamų asmenų pasiteiravimui, priimančių pavojaus signalus ir reaguojančių į juos, sąrašą. Jos Komisijai pateikia galimų prieglobsčio vietų aprašą. Be to, jos praneša reikalingą informaciją apie kaimyninių valstybių narių planus ir prieglobsčio vietas.

Igyvendindamos nelaimės ištiktų laivų priėmimo planuose numatytas procedūras, jos užtikrina, kad visa reikalinga informacija apie planus ir prieglobsčio vietas būtų pasiekama operacijose dalyvaujančioms šalims, įskaitant pagalbos ir vilkimo paslaugų bendroves.“

10) Įterpiamas toks 20b straipsnis:

„20b straipsnis

Finansinės garantijos

1. Prieš priimdama nelaimės ištiktą laivą į prieglobsčio vietą, valstybė narė gali pareikalauti, kad laivo valdytojas, atstovas arba kapitonas pateiktų draudimo pažymėjimą arba finansinę garantiją, kaip apibrėžta Direktyvos XX/XXXX/EB [dėl laivų savininkų civilinės atsakomybės ir finansinių garantijų] X straipsnyje, kuriais būtų padengta atsakomybė už laivo padarytą žalą.
2. Jei draudimo pažymėjimas ar finansinė garantija nėra pateikiami, valstybės narės vis tiek turi atlikti išankstinį padėties įvertinimą ir priimti 20 straipsnyje nurodytą sprendimą.“

11) Įterpiamas toks 22a straipsnis:

„22a straipsnis

Europos keitimosi informacija laivybos klausimais sistema *SafeSeaNet*

1. Valstybės narės sukuria nacionalines arba vietines informacijos laivybos klausimais tvarkymo sistemas, skirtas šioje direktyvoje nurodytos informacijos apdorojimui.
2. Pranešimo sistemos, sukurtos pagal 1 pastraipos nuostatas, turi suteikti galimybę operatyviai naudoti surinktą informaciją ir pirmiausia turi atitikti šios direktyvos 14 straipsnyje nustatytas sąlygas.
3. Siekdamas garantuoti veiksmingą keitimąsi šioje direktyvoje nurodyta informacija valstybės narės užtikrina, kad nacionalinės arba vietos sistemos, sukurtos kaupti, apdoroti ir saugoti tokią informaciją, galėtų būti sujungtos su Bendrijos keitimosi informacija laivybos klausimais sistema *SafeSeaNet*.“

12) 23 straipsnis iš dalies keičiamas taip:

a) c punktas pakeičiamas taip:

„c) atsižvelgiant į informacijos ir ryšių technologijų vystymąsi, plėsti Bendrijos laivų eismo stebėsenos ir informacijos sistemos taikymo sritį ir (arba) ją atnaujinti, kad būtų geriau identifikuojami ir stebimi laivai. Tuo tikslu valstybės narės ir Komisija kartu prireikus kuria privalomąsias pranešimų sistemas, privalomąsias laivų eismo tarnybas ir atitinkamas laivų maršrutų parinkimo sistemas bei teikia jas tvirtinti TJO. Jos taip pat bendradarbiauja atitinkamų regioninių arba tarptautinių organų lygiu kurdamos tolimojo laivų eismo stebėjimo ir laivybos priežiūros sistemas.“

b) pridedami tokie e ir f punktai:

„e) užtikrinti nacionalinių sistemų, naudojamų priede nurodytai informacijai tvarkyti ir *SafeSeaNet* sistemai plėsti bei atnaujinti, sujungimą tarpusavyje ir sąveiką,

f) ištirti, kokios yra automatinio identifikavimo sistemų (AIS) ir padėties nustatymo bei ryšio sistemų, naudojamų įgyvendinant Bendrąją žvejybos politiką, sujungimo galimybės ir tam reikalingos išsamios taisyklės.“

13) Įterpiamas toks 23a straipsnis:

„23a straipsnis

Informacijos saugios laivybos klausimais apdorojimas ir tvarkymas

1. Komisija užtikrina, kad, kai būtina, informacija, surinkta pagal šios direktyvos nuostatas, arba surinkta savo atitinkamus įgaliojimus vykdančių valstybinių arba privačių įstaigų, yra apdorojama, panaudojama ir išplatinama valstybės narės paskirtoms institucijoms.

2. Atitinkamais atvejais Komisija paremia saugios laivybos duomenų rinkimo ir platinimo sistemų kūrimą ir veikimą, ypač naudodama sistemą *Equasis* arba kokią kitą lygiavertę viešojo pobūdžio sistemą.“

14) 28 straipsnis pakeičiamas taip:

„28 straipsnis

Komitetas

1. Komisijai padeda Jūrų saugumo ir teršimo iš laivų prevencijos komitetas (COSS), įsteigtas pagal Europos Parlamento ir Tarybos Reglamento (EB) Nr. 2099/2002 3 straipsnio nuostatas*.
2. Kai daroma nuoroda į šiąpastraipą, Sprendimo 1999/468/EB 5 ir 7 straipsnių nuostatos taikomos atsižvelgiant į 8 straipsnio nuostatas.

Sprendimo 1999/468/EB 5 straipsnio 6 dalyje nustatytas laikotarpis yra trys mėnesiai.

3. Komitetas priima savo darbo tvarkos taisykles.

* OL L 324, 2002, 11, 29, p. 1.“

15) II priedo I dalyje pridedamas toks 3 punktas:

„3. Žvejybos laivai

Visi žvejybos laivai, kurių bendras ilgis yra daugiau nei 15 m, privalo laikytis 6a straipsnio reikalavimų pagal tokį tvarkaraštį:

- žvejybos laivai, kurių bendras ilgis yra 24 m arba daugiau, bet mažiau nei 45 m – ne vėliau kaip 2008 m. sausio 1 d.,
- žvejybos laivai, kurių bendras ilgis yra 18 m arba daugiau, bet mažiau nei 24 m – ne vėliau kaip 2009 m. sausio 1 d.,
- žvejybos laivai, kurių bendras ilgis yra 15 m arba daugiau, bet mažiau nei 18 m – ne vėliau kaip 2010 m. sausio 1 d.“

2 straipsnis

1. Valstybės narės priima įstatymus ir kitus teisės aktus, kurie, įsigalioję ne vėliau kaip iki [...] [12 mėnesių nuo šios direktyvos įsigaliojimo dienos], įgyvendina šią direktyvą. Jos nedelsdamos pateikia Komisijai tų nuostatų tekstus bei tų nuostatų ir šios direktyvos atitikmenų lentelę.

Valstybės narės, priimdamos šias nuostatas, daro jose nuorodą į šią direktyvą arba tokia nuoroda daroma jas oficialiai skelbiant. INuorodos darymo tvarką nustato valstybės narės.

2. Valstybės narės pateikia Komisijai šios direktyvos taikymo srityje priimtų pagrindinių nacionalinės teisės aktų nuostatų tekstus.

3 straipsnis

Ši direktyva įsigalioja trečią dieną nuo jos paskelbimo *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje*.

4 straipsnis

Ši direktyva skirta valstybėms narėms.

Priimta Briuselyje, [...]

Europos Parlamento vardu
Pirmininkas
[...]

Tarybos vardu
Pirmininkas
[...]

TEISINĖ GALIĄ TURINTI FINANSINĖ PAŽYMA

1. PASIŪLYMO PAVADINIMAS:

Europos Parlamento ir Tarybos pasiūlymas, iš dalies keičiantis 2002 m. liepos 27 d. Europos Parlamento ir Tarybos Direktyvą 2002/59/EB, įdiegiančią Bendrijos laivų eismo stebėsenos ir informacijos, susijusios su uosto valstybės atliekama laivų kontrole, sistemą

2. VEIKLA PAGRĮSTO VALDYMO IR BIUDŽETO SUDARYMO PAGAL VEIKLOS RŪŠIS SISTEMA

Politikos sritis: Energetika ir transportas

Veiklos sritys: Jūrų ir upių transportas, transporto rūšių derinimas.

3. BIUDŽETO EILUTĖS

3.1. Biudžeto eilutės (veiklos eilutės ir atitinkamos techninės ir administracinės pagalbos eilutės (buvusios BA eilutės), įskaitant pavadinimus: Netaikoma

3.2. Priemonės ir jos finansinio poveikio trukmė: Netaikoma

3.3. Biudžetinės charakteristikos (jei reikia, įterpti eilučių): Netaikoma

Biudžeto eilutė	Išlaidų rūšis		Nauja	ELPA įnašas	Šalių kandidačių įnašai	Finansinės perspektyvos išlaidų kategorija
	PI/ NPI	DIF ¹ /NDIF ²	TAIP/NE	TAIP/NE	TAIP/NE	Nr. [...]
	PI/ NPI	DIF/ NDIF	TAIP/NE	TAIP/NE	TAIP/NE	Nr. [...]

4. IŠTEKLIŲ APŽVALGA

4.1. Finansiniai ištekliai

¹ Neprivalomosios išlaidos

² Nediferencijuoti asignavimai toliau vadinami „NDA“.

4.1.1. Įsipareigojimų asignavimų (IA) ir mokėjimų asignavimų (MA) suvestinė

mln. EUR (trijų dešimtųjų tikslumu)

Išlaidų rūšis	Skirsnio Nr.		n metai	n +1	n +2	n +3	n +4	n + 5 ir vėliau	Iš viso
---------------	--------------	--	---------	------	------	------	------	--------------------	---------

Veiklos išlaidos³

Įsipareigojimų asignavimai (IA)	8.1	a	0	0	0	0	0	0	0
Mokėjimų asignavimai (MA)		b	0	0	0	0	0	0	0

Administracinės išlaidos, neviršijančios orientacinės sumos⁴

Techninė ir administracinė pagalba (NDIF)	8.2.4	c	0	0	0	0	0	0	0
---	-------	---	---	---	---	---	---	---	---

BENDRA ORIENTACINĖ SUMA

Įsipareigojimų asignavimai		a+c	0	0	0	0	0	0	0
Mokėjimų asignavimai		b+c	0	0	0	0	0	0	0

Į orientacinę sumą neįskaičiuotos administravimo išlaidos⁵

Žmogiškieji ištekliai ir susijusios išlaidos (NDIF)	8.2.5	d	0.054	0.054	0.054	0.054	0.054	0.054	0.324
Administravimo išlaidos, nepriskiriamos žmogiškiesiems ištekliais ir susijusioms išlaidoms, neįskaičiuotos į orientacinę sumą (NDIF)	8.2.6	e	0	0	0	0	0	0	0

Bendra orientacinė intervencijos finansinių išlaidų suma

Iš viso IA, įskaitant išlaidas žmogiškiesiems ištekliais		a+c +d+ e	0.054	0.054	0.054	0.054	0.054	0.054	0.324
Iš viso MA, įskaitant išlaidas žmogiškiesiems ištekliais		b+c +d+ e	0.054	0.054	0.054	0.054	0.054	0.054	0.324

³ Išlaidos, nepriklausančios atitinkamos xx antraštinės dalies xx 01 skyriui.

⁴ Išlaidos pagal xx antraštinės dalies xx 01 04 straipsnį.

⁵ Išlaidos pagal xx 01 skyrių, nepriskiriamos xx 01 04 arba xx 01 05 straipsniams.

Išsami informacija apie bendrą finansavimą

Į teisės akto pasiūlymą nėra įtrauktas bendras valstybių narių finansavimas.

mln. EUR (trijų dešimtųjų tikslumu)

Bendrą finansavimą teikianti įstaiga		n metai	n + 1	n + 2	n + 3	n + 4	n + 5 ir vėliau	Iš viso
.....	f	0	0	0	0	0	0	0
Iš viso [A, įskaitant bendrą finansavimą	a+c+d+e+f	0	0	0	0	0	0	0

4.1.2. Suderinamumas su finansinėmis programomis

- ☒ Pasiūlymas atitinka esamas finansines programas.
- ☐ Atsižvelgiant į pasiūlymą, teks pakeisti atitinkamų finansinės perspektyvos išlaidų kategorijų programas.
- ☐ Įgyvendinant pasiūlymą gali tekti taikyti tarpinstitucinio susitarimo nuostatas⁶ (t. y. panaudoti lankstumo priemonę arba pertvarkyti finansinę perspektyvą).

4.1.3. Finansinis poveikis pajamoms

- ☒ Pasiūlymas neturi finansinio poveikio pajamoms
- ☐ Pasiūlymas turi finansinį poveikį, poveikis pajamoms yra toks:

Pastaba: visa išsami su įtakos pajamoms skaičiavimo metodais susijusi informacija ir pastabos turėtų būti pateikti atskirame priede.

mln. EUR (vienos dešimtosios tikslumu)

Biudžeto eilutė	Pajamos	Prieš taikant priemonę [n-1 metai]	Padėtis pradėjus taikyti priemonę					
			[n metai]	[n+1]	[n+2]	[n+3]	[n+4]	[n+5] ⁷
	a) Pajamos, išreikštos absoliučiais skaičiais		0	0	0	0	0	0
	b) Pajamų pokytis	Δ	0	0	0	0	0	0

4.2. Žmogiškųjų išteklių visos darbo dienos ekvivalentas (įskaitant pareigūnus, laikinus ir išorės darbuotojus) – išsamią informaciją žr. 8.2.1. punkte.

⁶ r. tarpinstitucinio susitarimo 19 ir 24 punktus.

⁷ Jei būtina, t. y. jei veiksmas trunka ilgiau nei 6 metus, reikėtų pridėti papildomų skilčių.

Jokio poveikio personalo išlaidoms. Valdymą atlieka esamas personalas.

Poreikiai metams	Metai n (2007*)	n + 1	n + 2	n + 3	n + 4	n + 5 ir vėliau
Iš viso žmoniškųjų išteklių	0.5	0.5	0.5	0.5	0.5	0.5

5. CHARAKTERISTIKOS IR TIKSLAI

5.1. Poreikis, kurį reikia patenkinti per trumpą ar ilgą laikotarpį

2002 m. birželio 27 d. Direktyvoje 2002/59/EB išdėstomas visų šiandien turimų jūrų eismo vadybos ir laivų stebėjimo priemonių pergrupavimo ir organizavimo principas.

Pagal jos nuostatas yra integruojamos priemonės, skirtos pagerinti laivų saugumą, apsaugoti žmonių gyvybes jūroje ir jūrų aplinką, pvz., diegiami atsakikliai (AIS) ir kuriami prieglobsčio uostai.

Siekiant, kad funkciniai, teisiniai ir techniniai reikalavimai bei Direktyva 2002/59/EB įdiegtos priemonės labiau derėtų ir būtų paremti bendradarbiavimu su valstybėmis narėmis, yra būtina įvesti tam tikrus pakeitimus.

5.2. Bendrijai dalyvaujant sukurta pridėtinė vertė, pasiūlymo derėjimas su kitomis finansinėmis priemonėmis ir galima sinergija.

Direktyvos pakeitimų tikslas yra iš esmės techninis. Todėl pasiūlymą sudaro labai konkrečios priemonės, dėl kurių nekinta bendras Direktyvos 2002/59/EB biudžetas, tačiau kuriomis yra papildoma reguliavimo sistema ir užtikrinamas visapusiškas veiksmingumas.

5.3. Pasiūlymo tikslai, numatomi rezultatai ir susiję rodikliai veikla pagrįsto valdymo sistemos atžvilgiu

Siūlomi Direktyvos 2002/59/EB, įdiegiančios Bendrijos laivų eismo stebėsenos ir informacijos sistemą, pakeitimai apima šias priemones (numatyti rezultatai):

- įgyvendinus aiškia ir tikslia teisinę sistemą dėl prieglobsčio vietų, bus galima užtikrinti, kad už prieglobsčio vietos paskyrimą atsakingos institucijos būtų aiškiai identifikuojamos ir turėtų būtinas priemones, reikalingas priimant sprendimą, įskaitant tikslų galimų prieglobsčio vietų pakrantėse aprašą;
- projekto *SafeSeaNet* – elektroninio keitimosi duomenimis apie laivų ir pavojingų krovinių judėjimą Bendrijos vandenyse tinklo – rezultatai bus įtraukti į Direktyvą 2002/59/EB;
- laivuose, kurių ilgis daugiau nei 15 m, bus įrengtos automatinio identifikavimo sistemos (AIS);
- bus įvestos specialios nuostatos, pagal kurias pakrantės valstybės galės imtis tinkamų priemonių, skirtų apriboti pavojų, kurį laivams gali sukelti ledo formavimasis tam tikrose Europos Sąjungos šiaurinės dalies jūrų zonose.

5.4. Įgyvendinimo metodai (preliminarūs)

Toliau pateikite metodą(-us)⁸, kurį(-iuos) pasirinkote priemonei įgyvendinti.

☐ **Centralizuotas valdymas**

☒ Vykdomas tiesiogiai Komisijos

☐ Netiesioginis, deleguojant:

☐ vykdomosioms agentūroms

☐ Bendrijų įkurtoms įstaigoms, nurodytoms Finansinio reglamento 185 str.

☐ nacionalinei(-ėms) viešojo sektoriaus įstaigai(-oms), teikiančiai(-ioms) visuomenines paslaugas

☐ **Pasidalijamas arba decentralizuotas valdymas**

☐ Kartu su valstybėmis narėmis

☐ Kartu su trečiosiomis šalimis

☐ **Bendras valdymas kartu su tarptautinėmis organizacijomis (nurodyti)**

Atitinkami komentarai:

6. STEBĖJIMAS IR VERTINIMAS

Direktyvos projekte yra nuostata, pagal kurią reikalaujama, kad valstybės narės praneštų apie nacionalines įgyvendinimo priemones, kurios bus priimtos siekiant perkelti direktyvas į nacionalinę teisę.

Nepranešus apie šias nacionalines įgyvendinimo priemones (arba pranešus tik iš dalies), automatiškai bus pradėta pažeidimų procedūra pagal Sutarties 226 straipsnį.

Europos jūrų saugumo agentūra padės stebėti, kaip valstybės narės įgyvendina direktyvą.

6.1. Įvertinimas:

6.1.1. *Ex-ante vertinimas*

Galimas toks priemonės poveikis:

Priemonė, susijusi su prieglobsčio vietomis

Priemonės poveikis yra daugiau kokybinis nei kiekybinis. Ją įgyvendinus, dabartinės procedūros ir įsipareigojimai taptų aiškesni, teisinė sistema būtų visapusiškesnė ir patikimesnė priimant sprendimus ir atitinkamai paskiriant su gelbėjimo operacija susijusių šalių veikimo vietą. Taigi, poveikis bus teigiamas visoms šalims – pakrantės valstybėms, nelaimės ištiktų laivų operatoriams ir kapitonams bei uosto institucijoms.

⁸ Jei nurodomas daugiau nei vienas metodas, papildomą išsamią informaciją pateikti šio punkto atitinkamų komentarų skiltyje.

SafeSeaNet integravimas

Pasiūlyme pripažįstama valstybių narių ir Komisijos bendradarbiavimo principo, nustatyto Direktyvos 2002/59/EB 23 straipsnyje, sėkmė. Pasiūlymas yra paremtas daugumos valstybių narių dalyvavimu projekte, net plačiau nei reikalaujama direktyvoje, siekiant užtikrinti optimalų *SafeSeaNet* panaudojimą.

AIS įrengimas žvejybos laivuose

Įgyvendinus priemonę, sumažėtų susidūrimų, į kuriuos patenka žvejybos laivai, skaičius. Kaip ir bet kokia įranga, atsakiklių įrengimas žvejybos laivuose sudarys operatoriams ekonominių išlaidų. Bendros numatytos išlaidos atitinkamam žvejybos laivynui (laivams, kurių ilgis daugiau nei 15 metrų) sieks apie 23 milijonų eurų.

Plaukiojimas zonose, kuriose žiemą yra ledo

Įgyvendinus priemonę, atitinkamose zonose turėtų sumažėti avarijų (iš šimto avarijų, kurias tyrė Suomijos mokslinių tyrimų institutas, 30 % atvejų konstrukcijos gedimus lėmė ledas). Dėl šios priemonės administracijos srityje neturėtų susidaryti naujų išlaidų. Iš tiesų visos valstybės, patiriančios problemų dėl ledo žiemą, jau turi specializuotas informacijos ir gelbėjimo tarnybas, pritaikytas jų aplinkai.

- 6.1.2. *Priemonės, kurių buvo imtasi atlikus tarpinį arba ex-post vertinimą (panašios ankstesnės veiklos patirtis)*

Netaikoma

- 6.1.3. *Būsimų vertinimų sąlygos ir dažnumas.*

Komisija parengs ataskaitą, pagrįstą valstybių narių mėnesių ataskaitomis.

7. KOVOS SU SUKČIAVIMU PRIEMONĖS

Netaikoma

8. IŠSAMI INFORMACIJA APIE IŠTEKLIUS

8.1 Pasiūlymo tikslai, vertinant pagal jų finansines išlaidas: **netaikoma**

Isipareigojimų asignavimai mln. EUR (trijų dešimtųjų tikslumu)

(Turėtų būti pateikti šių tikslų antraštinės dalys, priemonės ir rezultatai)	Rezultato rūšis	Vid. išlaidos	n metai		n+1 metai		n+2 metai		n+3 metai		n+4 metai		n + 5 metai ir vėliau		IŠ VISO	
			Rezultatų skaičius	Iš viso išlaidų	Rezultatų skaičius	Iš viso išlaidų	Rezultatų skaičius	Iš viso išlaidų	Rezultatų skaičius	Iš viso išlaidų	Rezultatų skaičius	Iš viso išlaidų	Rezultatų skaičius	Iš viso išlaidų	Rezultatų skaičius	Iš viso išlaidų
VEIKLOS TIKSLAS Nr. 1 ⁹																
1 priemonė																
- 1 rezultatas																
- 2 rezultatas																
2 priemonė																
- 1 rezultatas																
1 tikslo tarpinė suma																
VEIKLOS TIKSLAS Nr. 2																
1 priemonė																
- 1 rezultatas																
2 tikslo tarpinė suma																

⁹ Kaip apibūdinta 5.3 skirsnyje.

VEIKLOS TIKSLAS Nr.															
n tikslo tarpinė suma															
IŠ VISO IŠLAIDŲ															

8.2 Administracinės išlaidos

8.2.1 Žmogiškųjų išteklių skaičius ir rūšis

Pareigų rūšis		Personalias, skiriamas priemonei įgyvendinti iš esamų ir (arba) papildomų išteklių (pareigybių arba visos darbo dienos ekvivalentų skaičius)					
		n metai	n+1 metai	n+2 metai	n+3 metai	n+4 metai	n+5 metai
Pareigūnai arba laikinas personalas ¹⁰ (06 01 01)	A*/AD	0.5	0.5	0.5	0.5	0.5	0.5
	B*, C*/AST	0	0	0	0	0	0
Personalias, finansuojamas ¹¹ pagal XX 01 02 str.		0	0	0	0	0	0
Kitas personalas, finansuojamas ¹² pagal XX 01 04/05 str.		0	0	0	0	0	0
IŠ VISO		0.50	0.5	0.5	0.5	0.5	0.5

8.2.2 Užduočių, susijusių su priemone, aprašymas: užduotys

Bendrijos jūrų eismo stebėjimo sistemos modifikavimas praplečia Bendrijos kompetenciją saugios laivybos srityje. Žmogiškųjų išteklių padidinimas – numatyta A kategorijos pareigūnų etatų skaičių padidinti ½ etato – yra būtinas norint užtikrinti tinkamą direktyvos įgyvendinimo stebėjimą.

8.2.3 Žmogiškųjų išteklių (numatytų teisės aktais) šaltiniai

- ☐ Šiuo metu programos valdymui skirtos pareigybės gali būti pakeistos arba joms skirtas laikas pratęstas.
- ☐ Pareigybės, preliminariai skirtos n metų MPS/PBP vykdyti.
- ☐ Pareigybės, kurių bus prašoma kitos MPS/PBP procedūros metu.
- ☒ Pareigybės, kurios bus perskirstytos, naudojant valdymo tarnybos išteklius (vidinis perskirstymas).
- ☐ Pareigybės, reikalingos n metams, tačiau nenumatytos tų metų MPS/PBP.

¹⁰ Kurių išlaidos NEĮSKAIČIUOTOS į orientacinę sumą.

¹¹ Kurių išlaidos NEĮSKAIČIUOTOS į orientacinę sumą.

¹² Kurių išlaidos įskaičiuotos į orientacinę sumą.

8.2.4 Kitos administracinės išlaidos, įskaičiuotos į orientacinę sumą (XX01 04/05 – administracinės valdymo išlaidos)

mln. EUR (trijų dešimtųjų tikslumu)

Biudžeto eilutė (numeris ir pavadinimas)	n metai	n+1 metai	n+2 metai	n+3 metai	n+4 metai	n+5 metai ir vėliau	IŠ VISO
1. 1 Techninė ir administracinė pagalba (įskaitant atitinkamas išlaidas personalui)							0
Vykdomosios agentūros ¹³							0
Kita techninė ir administracinė pagalba							0
- intra muros							0
- extra muros							0
Iš viso techninei ir administracinei pagalbai							0

8.2.5 Finansinės išlaidos žmogiškiesiems ištekliams ir susijusios išlaidos, neįskaičiuotos į orientacinę sumą

mln. EUR (trijų dešimtųjų tikslumu)

Žmogiškųjų išteklių rūšis	n metai	n+1 metai	n+2 metai	n+3 metai	n+4 metai	n+5 metai ir vėliau
Pareigūnai ir laikinas personalas (06 01 01)	0.054	0.054	0.054	0.054	0.054	0.324
Personalas, finansuojamas pagal XX 01 02 str. (pagalbinis personalas, deleguoti nacionaliniai ekspertai, personalas, dirbantis pagal sutartis ir kt.) (nurodyti biudžeto eilutę)	0	0	0	0	0	0
Iš viso žmogiškiesiems ištekliams ir susijusioms išlaidoms (NEĮSKAIČIUOTOMS į orientacinę sumą)	0.054	0.054	0.054	0.054	0.054	0.324

Apskaičiuota – **Pareigūnai ir laikinieji tarnautojai**

$$(108\,000\text{ €} * 0.5 = 54\,000\text{ €})$$

Apskaičiuota – **Personalas, finansuojamas pagal XX 01 02 str.**

Netaikoma

¹³ Priėmus atitinkamas(-ų) vykdomosios(-ų) agentūros(-ų) reikėtų pateikti nuorodą į konkrečią teisinę galią turinčią finansinę pažymą.

8.2.6 Kitos administracinės išlaidos, neįskaičiuotos į orientacinę sumą

mln. EUR (trijų dešimtujų tikslumu)

	Metai n	n+1 metai	n+2 metai	n+3 metai	n+4 metai	n+5 metai ir vėliau	IŠ VISO
XX 01 02 11 01 – Misijos	0	0	0	0	0	0	0*
XX 01 02 11 02 – Susitikimai ir konferencijos	0	0	0	0	0	0	0
XX 01 02 11 03 – Komitetai ¹⁴	0	0	0	0	0	0	0
XX 01 02 11 04 – Tyrimai ir konsultacijos	0	0	0	0	0	0	0
XX 01 02 11 05 – Informacinės sistemos	0	0	0	0	0	0	0
2. Iš viso kitų valdymo išlaidų (XX 01 02 11)	0	0	0	0	0	0	0
3. Kitos administravimui priskiriamos išlaidos (patikslinti, nurodant biudžeto eilutę)	0	0	0	0	0	0	0
Iš viso administracinių išlaidų, nepriskiriamų žmogiškiesiems ištekliais ir susijusioms išlaidoms, (NEĮSKAIČIUOTOS į orientacinę sumą)	0	0	0	0	0	0	0

*dabartiniam misijų biudžetui poveikio neturi

Apskaičiuota – *Kitos administracinės išlaidos, neįskaičiuotos į orientacinę sumą*

Netaikoma

¹⁴ Nurodykite komiteto tipą ir kuriai grupei jis priklauso.