

32002L0059

L 208/10

EIROPAS KOPIENU OFICIĀLAIS VĒSTNESIS

5.8.2002.

EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES DIREKTĪVA 2002/59/EK**(2002. gada 27. jūnijs),****ar ko izveido Kopienas kuģu satiksmes uzraudzības un informācijas sistēmu un atceļ Padomes Direktīvu 93/75/EEK**

EIROPAS PARLAMENTS UN EIROPAS SAVIENĪBAS PADOME,

iesniedz jaunus priekšlikumus par to, kā Kopienā ieviest pilnīgāku ziņojumu sistēmu, kas, iespējams, attiektos uz kuģiem, kuri pārvadā kravas gar dalībvalstu krastiem.

ņemot vērā Eiropas Kopienas dibināšanas līgumu un jo īpaši tā 80. panta 2. punktu,

ņemot vērā Komisijas priekšlikumu ⁽¹⁾,

- (3) Padomes 1993. gada 8. jūnija Rezolūcijā par kopēju drošu jūru politiku ⁽⁶⁾ ir apstiprināts, ka viens no Kopienas darbības galvenajiem mērķiem ir arī pilnīgākas ziņojumu sistēmas pieņemšana.

ņemot vērā Ekonomikas un sociālo lietu komitejas atzinumu ⁽²⁾,

- (4) Kopienas kuģu satiksmes uzraudzības un informācijas sistēmas izveide palīdzētu novērst jūras negadījumus un piesārņošanu un pēc iespējas samazinātu to ietekmi uz jūras un piekrastes vidi, vietējo kopienu ekonomiku un veselību. Jūras satiksmes efektivitāte, jo īpaši kuģu vadība, tiem pietādot ostā, ir atkarīga arī no tā, vai kuģi laikus paziņo par ierašanos.

ņemot vērā Reģionu komitejas atzinumu ⁽³⁾,saskaņā ar Līguma ⁽⁴⁾ 251. pantā norādīto procedūru,

tā kā:

- (5) Saskaņā ar attiecīgiem noteikumiem, ko pieņēmusi Starptautiskā jūrniecības organizācija (SJO), gar Eiropas krastiem izveidotas vairākas obligātas kuģu ziņošanas sistēmas. Ir jānodrošina, lai kuģi izpilda ziņošanas prasības, kas ir spēkā atbilstoši šīm sistēmām.

- (1) Komisija 1993. gada 24. februāra paziņojumā par kopēju drošu jūru politiku norādīja, ka viens no Kopienas mērķiem ir ieviest obligātas informācijas sistēmu, lai dalībvalstīm būtu ātri pieejama visa svarīgā informācija, kas attiecas uz tādu kuģu kustību, kuri pārvadā bīstamus un piesārņojošus materiālus, un to kravas precīzs raksturojums.

- (6) Ir izveidoti arī kuģu satiksmes dienesti un kuģu kustības sistēmas un tās ieņem svarīgu vietu negadījumu un piesārņojuma novēršanā noteiktos kuģošanas apgabalos, kuri ir pārlieku noslogoti vai bīstami kuģošanai. Kuģiem jāizmanto kuģu satiksmes dienestu pakalpojumi un jāievēro noteikumi, ko piemēro SJO apstiprinātām kuģu kustības sistēmām.

- (2) Padomes 1993. gada 13. septembra Direktīva 93/75/EEK par minimālajām prasībām attiecībā uz kuģiem, kas dodas uz Kopienas ostām vai atstāj tās, vedot bīstamas vai piesārņojošas preces ⁽⁵⁾, ievieša sistēmu, ar kuru kompetentā iestāde saņem informāciju par kuģiem, kas dodas uz Kopienas ostu vai atiet no tās un pārvadā bīstamas vai piesārņojošas preces, kā arī par jūras starpgadījumiem. Minētajā direktīvā paredzēts, ka Komisija

- (7) Kuģa aprīkojuma jomā panākta būtiska tehnoloģiskā attīstība, kas ļauj automātiski identificēt kuģus (AIS sistēmas) pastiprinātai kuģu uzraudzībai, kā arī ierakstīt reisa datus (VDR sistēmas jeb "melnās kastes"), lai atvieglotu izmeklēšanu pēc negadījumiem. Ņemot vērā šāda aprīkojuma nozīmi tādas politikas izstrādāšanai, kuras mērķis ir novērst kuģu satiksmes negadījumus, tam obligāti jāatrodas uz kuģiem, kas veic valsts mēroga vai starptautiskus reisus un pietāj Kopienas ostās. Datus, ko sniedz VDR sistēma, var izmantot gan pēc negadījuma,

⁽¹⁾ OV C 120 E, 24.4.2001., 67. lpp.
un OV C 362 E, 18.12.2001., 255. lpp.

⁽²⁾ OV C 221, 7.8.2001., 54. lpp.

⁽³⁾ OV C 357, 14.12.2001., 1. lpp.

⁽⁴⁾ Eiropas Parlamenta 2001. gada 14. jūnija atzinums (OV C 53 E, 28.2.2002., 304. lpp.), 2001. gada 19. decembra Padomes kopējā nostāja (OV C 58 E, 5.3.2002., 14. lpp.) un 2002. gada 10. aprīļa Eiropas Parlamenta lēmums (Oficiālajā Vēstnesī vēl nav publicēts). Padomes 2002. gada 25. jūnija lēmums.

⁽⁵⁾ OV L 247, 5.10.1993., 19. lpp. Direktīvā jaunākie grozījumi izdarīti ar Komisijas Direktīvu 98/74/EK (OV L 276, 13.10.1998., 7. lpp.).

⁽⁶⁾ OV C 271, 7.10.1993., 1. lpp.

lai izmeklētu tā cēloņus, gan preventīvi, lai no šādām situācijām gūtu vajadzīgo mācību. Dalībvalstīm jāveicina tas, ka šādus datus izmanto abiem mērķiem.

par šādiem gadījumiem piekrastes iestādēm, sniedzot visu atbilstošo informāciju. Ņemot vērā dalībvalstu īpašo situāciju, tām jādod iespēja izvēlēties, uz kuru minēto ģeogrāfisko apgabalu jāattiecinā ziņošanas pienākums.

(8) Dalībvalstīm jānodrošina, lai kompetento iestāžu krasta stacijās papildus attiecīgām tehniskajam aprīkojumam būtu pieejams pietiekams un atbilstoši kvalificēts personāls.

(14) Ja noticis jūras starpgadījums vai negadījums, pilnīga un atklāta pārvadājumā iesaistīto pušu sadarbība ievērojami paaugstina kompetento iestāžu darbību efektivitāti.

(9) Lai sagatavotu operācijas piesārņojuma vai jūras piesārņošanas riska novēršanai un lai tās būtu efektīvas, ir svarīgas precīzas zināšanas par bīstamām vai piesārņojošām precēm, ko pārvadā ar kuģiem, un cita informācija, kura attiecas uz drošību, piemēram, informācija par navigācijas negadījumiem. Kuģiem, kas atstāj dalībvalstu ostas vai dodas uz tām, jāpaziņo šī informācija šo dalībvalstu kompetentajām iestādēm vai ostu iestādēm.

(15) Ja, ņemot vērā jūras stāvokli un laika prognozi, ko sniedzis kvalificēts meteoroloģiskās informācijas dienests, dalībvalsts norīkotā kompetentā iestāde uzskata, ka ārkārtīgi slikti laika apstākļi vai apstākļi jūrā rada nopietnus draudus cilvēku dzīvībai vai piesārņojumu draudus, tai jāinformē par situāciju tā kuģa kapteinis, kurš grāsās iebraukt ostā vai izbraukt no tās, kā arī tā var veikt jebkurus citus attiecīgus pasākumus. Neierobežojot pienākumu palīdzēt avarējušiem kuģiem, šie pasākumi var ietvert aizliegumu iebraukt ostā vai izbraukt no tās, kamēr stāvoklis nav normalizējies. Ja iespējams risks drošībai vai piesārņojuma risks un, ņemot vērā īpašo stāvokli attiecīgajā ostā, kompetentā iestāde var ieteikt kuģiem neizbraukt no ostas. Ja kapteinis izvēlas izbraukt no ostas, viņš to dara tikai uz paša atbildību un viņam jāpamato savs lēmums.

(10) Lai racionāli un ātrāk pārraidītu un izmantotu arī milzīga apjoma informācija par kravu, šāda informācija jāšūta — ja vien iespējams, elektroniski — kompetentajai iestādei vai attiecīgajai ostas iestādei. Šādu pašu iemeslu dēļ informācijas apmaiņai starp dalībvalstu kompetentajām iestādēm jānotiek elektroniski.

(16) Ja nav pieejama patvēruma vieta, tas var izraisīt nopietnas sekas jūras negadījuma gadījumā. Tāpēc dalībvalstīm jāizstrādā plāni, kā avarējuši kuģi nepieciešamības gadījumā var gūt patvērumu šo valstu ostās vai jebkurā citā pasargātā apvidū iespējami labos apstākļos. Šajos plānos vajadzības gadījumā un, ja tas iespējams, jāparedz arī nodrošināt pietiekamus līdzekļus un aprīkojumu palīdzībai, glābšanai un piesārņojuma novēršanai. Ostām, kas uzņem avarējušu kuģi, jāpaļaujas uz to, ka visi izdevumi un zaudējumi, kas rodas, veicot šo operāciju, tiks ātri kompensēti. Tādēļ Komisijai jāapsver iespējas ieviest atbilstošu kompensācijas sistēmu Kopienas ostām, kas uzņem avarējušu kuģi, un iespēju prasīt, lai kuģis, kas dodas uz Kopienas ostu, būtu atbilstoši apdrošināts.

(11) Ja attiecīgās uzņēmēj sabiedrības ir dalībvalstīm pieņemamā veidā ieviesušas iekšējas procedūras, lai nodrošinātu to, ka direktīvā noteikto informāciju bez kavēšanās nosūta kompetentajai iestādei, jābūt iespējai atbrīvot no prasības sniegt informāciju par katru reisu plānotus pārvadājumus starp divām vai vairāk valstīm, no kurām vismaz viena ir dalībvalsts.

(12) Daži kuģi to īpašību vai stāvokļa dēļ rada potenciālus riskus kuģu satiksmei un videi. Dalībvalstīm jāpievērš īpaša uzmanība šādu kuģu uzraudzībai, jāveic atbilstoši pasākumi, lai nepieļautu jebkura šo kuģu radītā riska palielināšanos, un jānosūta attiecīgajām dalībvalstīm visa attiecīgā informācija, kas ir to rīcībā par šiem kuģiem. Šādi atbilstoši pasākumi varētu būt pasākumi, ko nodrošina ostas valsts kontroles darbības.

(13) Dalībvalstīm jāargās no draudiem kuģošanas drošībai, personu drošībai un jūras un piekrastes vides drošībai, kādus rada starpgadījumi jūrā, jūras negadījumi vai dažas citas situācijas jūrā un piesārņojuma plankumi vai sainī, kas dreifē jūrā. Tālab to kuģu kapteiņiem, kas kuģo dalībvalstu meklēšanas un glābšanas reģionā/ekskluzīvā ekonomiskā zonā vai līdzvērtīgos ūdeņos, jāziņo

(17) Jāizveido dalībvalstu un Komisijas sadarbības shēma, lai veicinātu jūras satiksmes uzraudzības un informācijas sistēmas īstenošanu, izveidojot piemērotus sakaru kanālus starp kompetentajām iestādēm un dalībvalstu ostām. Bez tam kuģu identifikācijas un uzraudzības sistēmas pārklājums jāuzlabo tajos Kopienas kuģošanas rajonos,

kur tas ir nepietiekams. Turklāt informācijas vadības centri Kopienas jūras reģionos jāizveido tā, lai attiecībā uz satiksmes uzraudzību un šīs direktīvas īstenošanu veicinātu derīgu datu apmaiņu. Lai sasniegtu šos mērķus, dalībvalstīm un Komisijai jācenšas sadarboties arī ar ārpuskopienas valstīm.

- (18) Šīs direktīvas efektivitāte ļoti atkarīga no dalībvalstu stingrības tās īstenošanā. Tādēļ dalībvalstīm regulāri jāveic atbilstošas pārbaudes vai jebkura cita darbība, kas nepieciešama, lai nodrošinātu to, ka atbilstoši šīs direktīvas prasībām izveidotie sakaru kanāli darbojas apmierinoši. Jāievieš arī sankciju sistēma, lai nodrošinātu to, ka ieinteresētās puses izpilda šajā direktīvā noteiktās ziņošanas un aprīkojuma pārveidāšanās prasības.

- (19) Pasākumi, kas vajadzīgi, lai īstenotu šo direktīvu, jāpieņem saskaņā ar Padomes Lēmumu 1999/468/EK (1999. gada 28. jūnijs), ar ko nosaka Komisijai piešķirto ieviešanas pilnvaru īstenošanas kārtību ⁽¹⁾.

- (20) Saskaņā ar šādu procedūru var grozīt atsevišķus šīs direktīvas noteikumus, lai ņemtu vērā Kopienas attīstību, starptautiskus dokumentus un pieredzi, kas gūta, īstenojot šo direktīvu, ciktāl šādi grozījumi nepaplašina šīs direktīvas darbības jomu. Lai novērtētu pieredzi, kas gūta, īstenojot šo direktīvu, Komisijai lietderīgs mehānisms ir atbilstoša dalībvalstu ziņošana par šādu īstenošanu.

- (21) Šī direktīva ievērojami pastiprina, paplašina un groza Direktīvas 93/75/EEK noteikumus. Tāpēc ir jāatceļ Direktīva 93/75/EEK.

- (22) Tā kā dalībvalstis nevar pietiekamā kvalitātē sasniegt paredzētās rīcības mērķus, proti, jūras satiksmes drošības un efektivitātes palielināšanu, un ierosinātās rīcības mēroga un seku dēļ šo mērķi var labāk sasniegt Kopienas līmenī, Kopiena var pieņemt pasākumus saskaņā ar subsidiaritātes principu, kā noteikts Līguma 5. pantā. Saskaņā ar minētajā pantā noteikto proporcionalitātes principu šī direktīva nepārsniedz to, kas vajadzīgs minēto mērķu sasniegšanai,

IR PIEŅĒMUŠI ŠO DIREKTĪVU.

1. pants

Mērķis

Šīs direktīvas mērķis ir izveidot Kopienā kuģu satiksmes uzraudzības un informācijas sistēmu, lai palielinātu jūras satiksmes drošību un efektivitāti, uzlabojot iestāžu gatavību reaģēt uz starpgadījumiem jūrā, jūras negadījumiem vai iespējamām bīstamām situācijām jūrā, ieskaitot meklēšanas un glābšanas operācijas, un veicinātu kuģu izraisītā piesārņojuma labāku novēršanu un noteikšanu.

Dalībvalstis veic uzraudzību un visus vajadzīgos un atbilstīgos pasākumus, lai nodrošinātu, ka kuģu kapteiņi, operatori vai aģenti, kā arī tādu bīstamu vai piesārņojošu kravu nosūtītāji vai īpašnieki, kuras pārvadā ar šādiem kuģiem, izpilda šīs direktīvas prasības.

2. pants

Piemērošanas joma

1. Šī direktīva attiecas uz kuģiem, kuru bruto tilpība ir 300 tonnu un vairāk, ja nav noteikts citādi.

2. Šī direktīva neattiecas uz:

- karakuģiem, peldošām palīģierīcēm un citiem kuģiem, kuru īpašnieks vai izmantotājs ir kāda dalībvalsts un kurus izmanto nekomerciālam valsts dienestam;
- zvejas kuģiem, tradicionāliem kuģiem un izpriecu kuģiem, kuru garums ir mazāks par 45 metriem;
- tvertnēm, kuru ietilpība ir mazāka par 5 000 tonnām, kuģu noliktavām un ierīcēm, ko izmanto uz kuģiem.

3. pants

Definīcijas

Šajā direktīvā

- a) "Attiecīgie starptautiskie dokumenti" ir šādi dokumenti:

— "MARPOL" ir 1973. gada Starptautiskā konvencija par kuģu izraisītā piesārņojuma novēršanu un tās 1978. gada protokols;

⁽¹⁾ OV L 184, 17.7.1999., 23. lpp.

- “SOLAS” ir Starptautiskā konvencija par cilvēku dzīvības aizsardzību uz jūras kopā ar tās protokoliem un grozījumiem;
 - 1969. gada Starptautiskā kuģu tonnāžas noteikšanas konvencija;
 - 1969. gada Starptautiskā konvencija par iejaukšanās tiesībām atklātā jūrā naftas piesārņojuma gadījumā un tās 1973. gada protokols par darbībām tālējūrā piesārņojuma gadījumos ar vielām, kas nav nafta;
 - “SAR konvencija” ir 1979. gada Starptautiskā konvencija par meklēšanu un glābšanu uz jūras;
 - “ISM kodekss” ir Drošas kuģu ekspluatācijas un piesārņojuma novēršanas vadības starptautiskais kodekss;
 - “IMDG kodekss” ir Starptautiskais jūras bīstamo kravu kodekss;
 - “IBC kodekss” ir SJO Starptautiskais kodekss par to kuģu konstrukciju un aprīkojumu, kas pārvadā bīstamas ķīmiskas vielas bez taras;
 - “IGC kodekss” ir SJO Starptautiskais kodekss par to kuģu konstrukciju un aprīkojumu, kas pārvadā sašķidrinātas gāzes bez taras;
 - “BC kodekss” ir SJO Drošas prakses kodekss attiecībā uz cietām beramkravām;
 - “INF kodekss” ir SJO kodekss attiecībā uz tvertnēs iepildītas kodoldegvielas ar samazinātu radioaktivitāti, plutonija un augstas aktivitātes radioaktīvo atkritumu drošu pārvadāšanu ar kuģiem;
 - “SJO Rezolūcija A. 851 (20)” ir Starptautiskās jūrniecības organizācijas Rezolūcija A. 851 (20) ar nosaukumu “Vispārējie principi attiecībā uz kuģu ziņošanas sistēmām un prasībām attiecībā uz ziņošanu, ieskaitot pamatnostādnes ziņošanai par starpgadījumiem ar bīstamām kravām, kaitīgām vielām un/vai jūru piesārņojošām vielām”;
- b) “operators” ir kuģa īpašnieks vai pārvaldnieks;
- c) “aģents” ir jebkura persona, kas ir pilnvarota sniegt informāciju kuģa operatora vārdā;
- d) “nosūtītājs” ir jebkura persona, kura noslēgusi līgumu ar pārvadātāju par kravu pārvadāšanu vai kuras vārdā vai uz kuras rēķina šāds līgums ir noslēgts;
- e) “sabiedrība” ir sabiedrība SOLAS konvencijas IX. nodaļas 1. noteikuma 2. punkta nozīmē.
- f) “kuģis” ir jūras kuģis vai kuģītis;
- g) “bīstamas kravas” ir
- kravas, kas klasificētas IMDG kodeksā,
 - bīstamas šķidras vielas, kas uzskaitītas IBC kodeksa 17. nodaļā,
 - sašķidrinātas gāzes kas uzskaitītas IGC kodeksa 19. nodaļā,
 - cietvielas, kas norādītas BC kodeksa B pielikumā.
- Iekļautas arī tās kravas, kuru pārvadāšanai attiecīgi priekšnosacījumi ir noteikti saskaņā ar IBC kodeksa 1.1.3. punktu vai IGC kodeksa 1.1.6. punktu;
- h) “piesārņojošas kravas” ir
- eļļas, kas definētas MARPOL konvencijas I pielikumā,
 - indīgas šķidras vielas, kas definētas MARPOL konvencijas II pielikumā,
 - kaitīgas vielas, kas definētas MARPOL konvencijas III pielikumā;
- i) “kravas transporta vienība” ir kravas autotransporta līdzeklis, dzelzceļa kravas vagoni, kravas konteiners, cisternauto, dzelzceļa vagoni, vai pārvietojama degvielas tvertne;
- j) “adrese” ir nosaukums un sakaru kanāli, pa kuriem vajadzības gadījumā var sazināties ar operatoru, aģentu, ostas iestādi, kompetento iestādi vai jebkuru citu pilnvarotu personu vai struktūru, kam ir detalizēta informācija par kuģa kravu;
- k) “kompetentās iestādes” ir iestādes un organizācijas, ko dalībvalstis norīkojušas, lai saņemtu un nodotu tālāk informāciju, kura paziņota saskaņā ar šo direktīvu;
- l) “ostas iestāde” ir kompetentā iestāde vai struktūra, ko dalībvalstis izraudzījušas katrai ostai, lai saņemtu un nodotu tālāk informāciju, kas paziņota saskaņā ar šo direktīvu;

- m) "patvēruma vieta" ir osta, ostas daļa vai cita droša pietāzne vai enkurvieta, vai jebkurš cits piekrastes apgabals, ko dalībvalsts norādījusi avarējušu kuģu uzņemšanai;
- n) "krasta stacija" ir jebkurš no šiem, ko dalībvalsts norīkojusi saskaņā ar šo direktīvu: kuģu satiksmes dienests; krasta iekārta, kas ir atbildīga par SJO apstiprinātu obligāto ziņošanas sistēmu; vai struktūra, kas ir atbildīga par meklēšanas un glābšanas operāciju vai jūras piesārņojuma novēršanas operāciju koordinēšanu;
- o) "kuģu satiksmes dienests (VTS)" ir dienests, kas izveidots, lai uzlabotu kuģu satiksmes drošību un efektivitāti un aizsargātu vidi; tas spēj mijdarboties ar satiksmi un reaģēt uz VTS apgabalā izveidojušos satiksmes stāvokli;
- p) "kuģa kustības sistēma" ir jebkura sistēma ar vienu vai vairākiem maršrutiem vai kuģu satiksmes noteikumiem, kuras mērķis ir negadījumu riska samazināšana; tā ietver satiksmes sadales shēmas, divvirzienu ceļus, ieteicamos maršrutus, apgabalus, no kuriem jāizvairās, piekrastes satiksmes zonas, apkārtceļus, piesardzības zonas un dziļūdens ceļus;
- q) "tradicionālie kuģi" ir jebkura veida vēsturiskie kuģi un to kopijas, ieskaitot tradicionālo amatu un kuģniecības veicināšanai un popularizēšanai paredzētos, kas kopā kalpo kā dzīvi kultūras pieminekļi, kurus ekspluatē saskaņā ar tradicionālajiem navigācijas principiem un paņēmieniem;
- r) "negadījums" ir negadījums SJO Jūras negadījumu un starpgadījumu izmeklēšanas kodeksa nozīmē.

I SADAĻA

KUĢU ZIŅOŠANA UN UZRAUDZĪBA

4. pants

Paziņošana pirms iebraukšanas dalībvalstu ostās

- Uz Kopienas ostu braucoša kuģa operators, aģents vai kapteinis paziņo ostas iestādei I pielikuma 1. punktā minēto informāciju:
 - vismaz divdesmit četras stundas iepriekš; vai
 - vēlākais, kad kuģis izbrauc no iepriekšējās ostas, ja reisa laiks ir mazāks par divdesmit četrām stundām; vai

- tiklīdz šī informācija ir pieejama, ja pietāšanas osta nav zināma vai mainās reisa laikā.

- Kuģi, kas brauc no ostas ārpus Kopienas un iebrauc dalībvalsts ostā un ved bīstamas vai piesārņojošas kravas, izpilda ziņošanas pienākumus, kas minēti 13. pantā.

5. pants

Tādu kuģu uzraudzība, kas iebrauc obligātās ziņošanas sistēmas apgabalā

- Attiecīgā dalībvalsts veic uzraudzību un visus vajadzīgos un atbilstošos pasākumus, lai nodrošinātu to, ka visi kuģi, kas iebrauc obligātās ziņošanas sistēmas apgabalā, kuru apstiprinājis SJO saskaņā ar SOLAS konvencijas V nodaļas 11. noteikumu un izmanto viena vai vairākas valstis, no kurām vismaz viena ir dalībvalsts, saskaņā ar SJO izstrādātajām attiecīgajām pamatnostādņēm un kritērijiem, ievēro šo sistēmu un paziņo prasīto informāciju, neierobežojot papildu informāciju, ko prasa dalībvalsts saskaņā ar SJO rezolūciju A.851(20).
- Iesniedzot SJO pieņemšanai jaunu obligāto kuģu ziņošanas sistēmu vai priekšlikumu grozīt pastāvošu ziņošanas sistēmu, dalībvalsts iekļauj priekšlikumā vismaz I pielikuma 4. punktā norādīto informāciju.

6. pants

Automātiskās identifikācijas sistēmu izmantošana

- Jebkuram kuģim, kas pietāj dalībvalsts ostā, saskaņā ar II pielikuma I daļā norādīto grafiku jābūt aprīkotam ar AIS, kas atbilst SJO izstrādātajiem darbības standartiem.
- Kuģi, kas aprīkoti ar AIS, atstāj to ieslēgtu visu laiku, ja starptautiski nolīgumi, noteikumi vai standarti neparedz navigācijas informācijas aizsardzību.

7. pants

Kuģu kustības sistēmu izmantošana

- Dalībvalstis veic uzraudzību un veic visus vajadzīgos un atbilstošos pasākumus, lai nodrošinātu to, ka visi kuģi, kas iebrauc obligātās kuģu kustības sistēmas apgabalā, kuru pieņēmusi SJO saskaņā ar SOLAS konvencijas V nodaļas 10. notei-

kumu un ko izmanto viena vai vairākas valstis, no kurām vismaz viena ir dalībvalsts, izmanto šo sistēmu saskaņā ar SJO izstrādātajām attiecīgajām pamatnostādnēm un kritērijiem.

2. Uz savu atbildību īstenojot kuģu kustības sistēmu, kuru nav pieņēmusi SJO, dalībvalstis pēc iespējas ņem vērā SJO izstrādātās pamatnostādnēs un kritērijus un izsludina visu informāciju, kas nepieciešama kuģa kustības sistēmas drošai un efektīvai izmantošanai.

8. pants

Uzraudzība attiecībā uz kuģu atbilstību kuģu satiksmes dienestiem

Dalībvalstis veic uzraudzību un visus nepieciešamos un atbilstīgos pasākumus, lai nodrošinātu, ka

- a) kuģi, kas iebrauc apgabalā, kur piemērojams VTS, ko izmanto viena vai vairākas valstis, no kurām vismaz viena ir dalībvalsts, un kam pamatā ir SJO izstrādātās pamatnostādnēs, piedalās minētajā VTS un ievēro tās noteikumus;
- b) kuģi, kas kuģo ar kādas dalībvalsts karogu, vai kuģi, kas dodas uz dalībvalsts ostu un iebrauc apgabalā ārpus dalībvalsts teritoriālajiem ūdeņiem, kur piemērojams šāds VTS, kam pamatā ir SJO izstrādātās pamatnostādnēs, ievēro minētā VTS noteikumus;
- c) kuģi, kas kuģo ar trešās valsts karogu un nedodas uz dalībvalsts ostu un iebrauc VTS apgabalā ārpus dalībvalsts teritoriālajiem ūdeņiem, pēc iespējas ievēro minētā VTS noteikumus. Dalībvalstis ziņo attiecīgajai kara valstij par jebkuru neapšaubāmu nopietnu šādu noteikumu pārkāpumu šādā VTS apgabalā.

9. pants

Kuģu ziņošanas sistēmu, kuģu kustības sistēmu un kuģu satiksmes dienestu infrastruktūra

1. Dalībvalstis veic visus vajadzīgos un atbilstošos pasākumus, lai pēc grafika, kas atbilst II pielikuma I daļā norādītajam grafikam, pakāpeniski nodrošinātos ar atbilstīgu aprīkojumu un krasta iekārtām AIS informācijas saņemšanai un izmantošanai, ņemot vērā vajadzīgo ziņojumu pārraides diapazonu.

2. Visa šīs direktīvas īstenošanai vajadzīgā aprīkojuma un krasta iekārtu sagādes procesus pabeidz līdz 2007. gada beigām.

Dalībvalstis nodrošina to, lai atbilstīgās ierīces informācijas nosūtīšanai dalībvalstu valsts sistēmām un tās apmaiņai starp tām darbotos vēlākais vienu gadu pēc tam.

3. Dalībvalstis nodrošina to, lai krasta stacijās, kas kontrolē atbilstību kuģu satiksmes dienestiem un kuģu kustības sistēmām, pieejams pietiekams un atbilstīgi kvalificēts personāls, kā arī atbilstīgi saziņas un kuģu novērošanas līdzekļi, un lai tās darbotos saskaņā ar attiecīgajām SJO pamatnostādnēm.

10. pants

Reisa datu ieraksta sistēmas

1. Dalībvalstis veic uzraudzību un visus vajadzīgos un atbilstošos pasākumus, lai nodrošinātu, ka kādā dalībvalsts ostā pietājamie kuģi ir aprīkoti ar reisa datu ieraksta (VDR) sistēmu saskaņā ar noteikumiem, kas norādīti II pielikuma II daļā. Visi atbrīvojumi, kas piešķirti ro-ro prāmjiem vai ātrgaitas pasažieru kuģiem saskaņā ar 4. panta 1. punkta d) apakšpunktu Padomes Direktīvā 1999/35/EK (1999. gada 29. aprīlis) par obligāto apsekojumu sistēmu ro-ro prāmju un ātrgaitas pasažieru kuģu regulārās satiksmes drošībai ⁽¹⁾, beidzas 2002. gada 5. augustā.

2. Datus, kas savākti ar VDR sistēmu, dara pieejamus attiecīgajai dalībvalstij izmeklēšanas gadījumā pēc negadījuma, kas noticis dalībvalsts jurisdikcijā esošos ūdeņos. Dalībvalstis nodrošina, lai šādus datus izmanto izmeklēšanā un atbilstīgi analizē. Dalībvalstis nodrošina, lai izmeklēšanas secinājumus iespējami īsā laikā pēc tās beigšanas publicē.

11. pants

Negadījumu izmeklēšana

Neierobežojot Direktīvas 1999/35/EK 12. pantu, dalībvalstis izpilda SJO jūras negadījumu un starpgadījumu izmeklēšanas kodeksa noteikumus, kad veic jebkura tāda jūras negadījuma vai starpgadījuma izmeklēšanu, kurā iesaistīts kuģis, kas minēts šajā direktīvā. Dalībvalstis sadarbojas tādu negadījumu vai starpgadījumu izmeklēšanā, kuros iesaistīti kuģi, kas kuģo ir to karogu.

⁽¹⁾ OV L 138, 1.6.1999., 1. lpp.

II SADAĻA

**PAZIŅOJUMS PAR BĪSTAMĀM VAI PIESĀRŅOJŠĀM KRAVĀM
UZ KUĢIEM**

12. pants

Nosūtītāja saistības

Kuģiem neatkarīgi no to lieluma nedrīkst piedāvāt pārvadāt vai iekraut kuģī bīstamas vai piesārņojošas kravas dalībvalsts ostā, ja kapteinim vai operatoram nav iesniegta deklarācija ar I pielikuma 2. punktā uzskaitīto informāciju.

Kravas nosūtītāja pienākums ir iesniegt kapteinim vai operatoram šādu deklarāciju un nodrošināt to, ka pārvadāšanai paredzētā krava patiešām ir tā krava, kas deklarēta ievērojot šā punkta pirmo apakšpunktu.

13. pants

**Paziņojums par bīstamām vai piesārņojošām kravām, ko
pārvadā ar kuģi**

1. Neatkarīgi no kuģa lieluma, ja tas pārvadā bīstamas vai piesārņojošas kravas un atiet no kādas dalībvalsts ostas, tā operators, aģents vai kapteinis paziņo dalībvalsts norīkotajai kompetentajai iestādei I pielikuma 3. punktā norādīto informāciju vēlākais atiešanas brīdī.

2. Neatkarīgi no kuģa lieluma, ja tas pārvadā bīstamas vai piesārņojošas kravas un kuģo no ostas, kas atrodas ārpus Kopienas un pienāk dalībvalsts ostā vai enkurvietā, kura atrodas dalībvalsts teritoriālajos ūdeņos, tā operators, aģents vai kapteinis paziņo tās dalībvalsts kompetentajai iestādei, kur atrodas pirmā galamērķa osta vai enkurvieta, I pielikuma 3. punktā norādīto informāciju vēlākais atiešanas brīdī no iekraušanas ostas vai tiklīdz galamērķa osta vai enkurvieta ir zināma, ja šī informācija nav pieejama atiešanas brīdī.

3. Dalībvalstis var ieviest procedūru, ar kuru 1. un 2. punktā minētā kuģa operatoru, aģentu vai kapteini pilnvaro paziņot I pielikuma 3. punktā uzskaitīto informāciju ostas iestādei attiecīgi iekraušanas ostā vai galamērķa ostā Kopienā

Ieviestajai procedūrai jānodrošina kompetentajai iestādei pieeja I pielikuma 3. punktā norādītajai informācijai, kad vien tā būtu vajadzīga. Tāpēc attiecīgā ostas iestāde glabā I pielikuma 3. punktā norādīto informāciju pietiekoši ilgi, lai to varētu

izmantot, ja notiek jūras negadījums vai starpgadījums. Ostas iestāde veic visus vajadzīgos pasākumus, lai visu diennakti pēc pieprasījuma sniegtu kompetentajai iestādei šo informāciju elektroniski un bez kavēšanās.

4. Kuģa operatoram, aģentam vai kapteinim jāpaziņo ostas iestādei vai kompetentajai iestādei I pielikuma 3. punktā norādītā informācija par kravu.

Informācija jānosūta elektroniski, ja vien iespējams. Elektronisku paziņojumu apmaiņā jāizmanto III pielikumā norādītā sintakse un procedūras.

14. pants

Datorizēta datu apmaiņa dalībvalstu starpā

Dalībvalstis sadarbojas, lai nodrošinātu I pielikumā norādītās informācijas vadībai izmantoto valstu sistēmu savstarpēju savienojamību un izmantojamību.

Komunikācijas sistēmām, kas izveidotas saskaņā ar pirmo apakšpunktu, jābūt šādām funkcijām:

- a) datu apmaiņai jābūt elektroniskai un jāļauj saņemt un apstrādāt saskaņā ar 13. pantu nosūtītos ziņojumus;
- b) sistēmai jāļauj pārraidīt informācija 24 stundas diennaktī;
- c) katrai dalībvalstij pēc pieprasījuma jāvar nekavējoties nosūtīt kompetentajai citas dalībvalsts iestādei informācija par kuģi un bīstamām vai piesārņojošām kravām uz kuģa.

15. pants

Atbrīvojumi

1. Dalībvalstis var atbrīvot līnijasatiksmes pakalpojumus, kas veikti starp ostām to teritorijās, no 13. pantā noteiktās prasības, ja izpilda šādus nosacījumus:

- a) sabiedrība, kas nodrošina minētos līnijasatiksmes pakalpojumus, glabā un atjaunina attiecīgo kuģu sarakstu un nosūta to attiecīgajai kompetentajai iestādei,
- b) par katru veikto reisu kompetentajai iestādei pēc pieprasījuma ir pieejama I pielikuma 3. punktā uzskaitītā informācija. Sabiedrībai jāievieš iekšēja sistēma, lai nodrošinātu, ka 24 stundas diennaktī pēc pieprasījuma minēto informāciju var nekavējoties elektroniski nosūtīt kompetentajai iestādei saskaņā ar 13. panta 4. punktu.

2. Ja starptautisku līnijasatiksmes pakalpojumu nodrošina starp divām vai vairāk valstīm, no kurām vismaz viena ir dalībvalsts, jebkura iesaistītā dalībvalsts var prasīt citām dalībvalstīm, lai minētajam pakalpojumam piešķir atbrīvojumu. Visas iesaistītās dalībvalstis, ieskaitot attiecīgās piekrastes valstis, sadarbojas atbrīvojuma piešķiršanā attiecīgajam pakalpojumam saskaņā ar 1. punktā paredzētajiem nosacījumiem.

3. Dalībvalstis regulāri pārbauda, vai 1. un 2. punktā paredzētie nosacījumi tiek izpildīti. Ja vismaz viens no šiem nosacījumiem vairs netiek pildīts, dalībvalstis nekavējoties atņem attiecīgajai sabiedrībai atbrīvojuma privilēģiju.

4. Dalībvalstis nosūta Komisijai sabiedrību un kuģu sarakstu, kam piešķirts atbrīvojums saskaņā ar šo pantu, kā arī jebkuras izmaiņas minētajā sarakstā.

I pielikuma 1. daļu Padomes 1995. gada 19. jūnija Direktīvā 95/21/EK par valsts ostā kontroli kuģošanai ⁽¹⁾.

2. Krasta stacijas, kuru rīcībā ir attiecīga informācija par 1. punktā minētajiem kuģiem, paziņo to attiecīgajām citu dalībvalstu krasta stacijām plānotajā kuģa maršrutā.

3. Dalībvalstis nodrošina to, ka informāciju, kas paziņota tām saskaņā ar 2. punktu, pārsūta attiecīgajām ostas iestādēm un/vai jebkurai citai dalībvalsts norīkotai iestādei. Pieejamā personāla iespēju robežās dalībvalstis veic attiecīgu pārbaudi vai verifikāciju savās ostās vai nu pēc savas iniciatīvas vai citas dalībvalsts lūguma, neierobežojot nevienu ostas valsts kontroles pienākumu. Tās informē visas attiecīgās dalībvalstis par veiktās darbības rezultātiem.

III SADAĻA

17. pants

BĪSTAMU KUĢU UZRAUDZĪBA UN IEJAUKŠANĀS JŪRAS STARPGADĪJUMU UN NEGADĪJUMU GADĪJUMĀ

16. pants

Informācijas pārsūtīšana par noteiktiem kuģiem

1. Kuģi, kas atbilst turpmāk norādītajiem kritērijiem, uzskatāmi par kuģiem, kas rada potenciālu apdraudējumu kuģošanai vai apdraud kuģošanas drošību, personu vai dabas vides drošību:

a) kuģi, kas reisa laikā:

- bijuši iesaistīti jūras starpgadījumos vai negadījumos, kā minēts 17. pantā; vai
- nav izpildījuši informēšanas un ziņošanas prasības, kas noteiktas ar šo direktīvu; vai
- nav ievērojuši piemērojamos noteikumus kuģu kustības sistēmās un VTS, kas atrodas dalībvalsts pārziņā;

b) kuģi, attiecībā uz kuriem ir pierādījumi vai pieņēmumi par tišām naftas noplūdēm vai citiem MARPOL konvencijas pārkāpumiem ūdeņos, kas atrodas dalībvalsts jurisdikcijā;

c) kuģi, kuriem bijusi atteikta pieeja dalībvalstu ostām vai par kuriem kāda dalībvalsts ziņojusi vai informējusi saskaņā ar

Ziņošana par jūras starpgadījumiem un negadījumiem

1. Neierobežojot starptautiskās tiesības un lai novērstu vai mazinātu jebkuru būtisku draudu kuģošanas drošībai, personu vai vides drošībai, dalībvalstis veic uzraudzību un visus atbilstīgos pasākumus, lai nodrošinātu, ka tāda kuģa kapteinis, kas kuģo dalībvalstu meklēšanas un glābšanas reģionā/ekskluzīvajā ekonomiskā zonā vai tai līdzvērtīgā, nekavējoties ziņo krasta stacijai, kura ir atbildīga par minēto ģeogrāfisko apgabalu, par

- a) jebkuru starpgadījumu vai negadījumu, kas samazina kuģa drošību, piemēram, sadursmi, uzskriešanu uz sēkļa, avāriju, nepareizu darbību vai kļūmi, kravas applūšanu vai pārvietošanos, jebkuru defektu kuģa korpusā vai konstrukcijā;
- b) jebkuru starpgadījumu vai negadījumu, kas apdraud kuģošanas drošību, piemēram, trūkumus, kas var ietekmēt kuģa manevrēšanas spēju vai jūrasspējas, vai defektus, kas ietekmē dzinējus vai stūres mehānismu, elektrības ražošanas iekārtu, navigācijas aprīkojumu vai sakaru aprīkojumu;
- c) jebkuru situāciju, kas var izraisīt dalībvalsts ūdeņu vai krasta piesārņošanu, piemēram, piesārņojošu produktu izmešanu jūrā vai izmešanas draudiem;
- d) jebkuru piesārņojošu materiālu plankumu un konteineriem vai saiņiem, kas redzēti dreifējam jūrā.

⁽¹⁾ OV L 157, 7.7.1995., 1. lpp. Direktīvā jaunākie grozījumi izdarīti ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2001/106/EK (OV L 19, 22.1.2002., 17. lpp.).

2. Saskaņā ar 1. punktu nosūtītā ziņojumā ietver vismaz kuģa vārdu, tā atrašanās vietu, izbraukšanas ostu, galamērķa ostu, adresi, kur var iegūt informāciju par bīstamām vai piesārņojošām kravām uz kuģa, personu skaitu uz kuģa, starpgadījuma detaļām un jebkuru attiecīgu informāciju, kas minēta SJO rezolūcijā A.851(20).

18. pants

Pasākumi ārkārtīgi sliktu laika apstākļu gadījumā

1. Ja ārkārtīgi sliktu laika apstākļu vai jūras stāvokļa gadījumā dalībvalstu norīkotās kompetentās iestādes uzskata, ka ir nopietni piesārņojuma draudi to kuģošanas apgabaliem vai piekrastes zonām, citu valstu kuģošanas apgabaliem vai piekrastes zonām vai, ka ir apdraudētas cilvēku dzīvības,

a) tām, ja iespējams, pilnībā jāinformē kuģa kapteinis, kas ir attiecīgās ostas rajonā un paredz iebraukt minētajā ostā vai izbraukt no tās, par jūras stāvokli un laika apstākļiem un, ja tas ir būtiski un, iespējams, par draudiem, ko tie var radīt šim kuģim, kravai, apkalpei un pasažieriem;

b) neierobežojot pienākumu palīdzēt avarējušiem kuģiem un saskaņā ar 20. pantu, tās var veikt jebkurus citus atbilstīgus pasākumus, ieskaitot ieteikumu vai aizliegumu iebraukt vai izbraukt no ostas laika apstākļu skartajā zonā vai nu konkrētam kuģim, vai visiem kuģiem, kamēr nav konstatēts, ka vairs nav riska cilvēka dzīvībai un/vai videi;

c) tās veic atbilstīgus pasākumus, lai pēc iespējas vairāk ierobežotu vai, ja nepieciešams, aizliegtu degvielas iepildīšanu kuģu tilpnēs to teritoriālajos ūdeņos.

2. Kapteinis informē sabiedrību par atbilstīgajiem pasākumiem vai ieteikumiem, kas minēti 1. punktā. Taču tie neierobežo kapteiņa lēmumu, kas balstās uz tā profesionālo spriedumu atbilstoši SOLAS konvencijai. Ja kapteiņa pieņemtais lēmums neatbilst 1. punktā minētajiem pasākumiem, viņš informē kompetentās iestādes par sava lēmuma iemesliem.

3. Atbilstīgie pasākumi vai ieteikumi, kas minēti 1. punktā, balstās uz jūras stāvokli un laika prognozi, ko sniedzis dalībvalsts atzīts kvalificēts meteoroloģiskās informācijas dienests.

19. pants

Pasākumi, kas saistīti ar jūras starpgadījumiem vai negadījumiem

1. Jūras starpgadījumu un negadījumu gadījumā, kā norādīts 17. pantā, dalībvalstis veic visus attiecīgos pasākumus, kas

atbilst starptautiskajām tiesībām, ja jānodrošina kuģošanas un personu drošība un jāaizsargā jūras un piekrastes vide.

To pasākumu neizsmēlošs uzskaitījums, kas pieejami dalībvalstīm saskaņā ar šo pantu, norādīts IV pielikumā.

2. Operatoram, kuģa kapteinim un ar kuģi pārvadāto bīstamo vai piesārņojošo kravu īpašniekam saskaņā ar valstu un starptautiskajiem tiesību aktiem pilnībā jāsadarbības ar kompetentajām valsts iestādēm pēc to pieprasījuma, lai pēc iespējas samazinātu jūras starpgadījumu un negadījumu sekas.

3. Tāda kuģa kapteinim, kam piemērojami ISM kodeksa noteikumi, saskaņā ar minēto kodeksu jāinformē sabiedrība par jebkuru jūrā notikušu starpgadījumu vai negadījumu, kā norādīts 17. panta 1. punktā. Tiklīdz sabiedrība ir informēta par šādu situāciju, šai sabiedrībai jāsaazinās ar kompetento krasta staciju un vajadzības gadījumā jābūt tās rīcībā.

20. pants

Patvēruma vietas

Dalībvalstis pēc apspriedes ar attiecīgajām pusēm sastāda plānus, ņemot vērā attiecīgās SJO pamatnostādnes, lai tās jurisdikcijā esošos ūdeņos uzņemtu avarējušus kuģus. Šādi plāni ietver vajadzīgos pasākumus un procedūras, ņemot vērā darbības un vides ierobežojumus, lai nodrošinātu, ka avarējuši kuģi, saņemot kompetentās iestādes atļauju, var nekavējoties doties uz patvēruma vietu. Ja dalībvalsts uzskata to par vajadzīgu un realizējamu, plānos jāparedz atbilstīgu līdzekļu un aprīkojuma nodrošinājums palīdzībai, glābšanai un piesārņojuma novēršanai.

Plāni avarējušu kuģu uzņemšanai ir pieejami pēc pieprasījuma. Dalībvalstis līdz 2004. gada 5. februārim informē Komisiju par pasākumiem, kas veikti, īstenojot pirmo punktu.

21. pants

Attiecīgo pušu informēšana

1. Attiecīgās dalībvalsts kompetentā krasta stacija, ja vajadzīgs, attiecīgajos rajonos izziņo pa radio par jebkuru starpgadījumu vai negadījumu, par kuriem paziņots atbilstīgi 17. panta 1. punktam, kā arī pārraida informāciju par jebkuru kuģi, kas rada draudus kuģošanas, personu vai vides drošībai.

2. Kompetentās iestādes, kuru rīcībā ir saskaņā ar 13. un 17. pantu paziņotā informācija, veic atbilstīgus pasākumus, lai pēc citas dalībvalsts kompetentās iestādes lūguma drošības apsvērumu dēļ šādu informāciju varētu sniegt jebkurā laikā.

3. Jebkura dalībvalsts, kuras kompetentās iestādes saskaņā ar šo direktīvu vai citādā veidā ir informētas par faktiem, kas palielina apdraudējuma risku citai dalībvalstij noteiktās jūras vai piekrastes zonās, veic nepieciešamos pasākumus, lai pēc iespējams drīzāk par to informētu visas ieinteresētās dalībvalstis un apspriestos ar tām par paredzamo darbību. Ja vajadzīgs, dalībvalsts sadarbojas, lai saskaņotu pasākumus kopīgai darbībai.

Katra dalībvalsts veic vajadzīgos pasākumus, lai pilnībā izmantotu ziņojumus, kurus kuģiem jāpārsūta tām saskaņā ar 17. pantu.

IV SADAĻA

PAPILDU PASĀKUMI

22. pants

Kompetento iestāžu norīkošana un to saraksta publicēšana

1. Katra dalībvalsts norīko kompetentās iestādes, ostas iestādes un krasta stacijas, kurām jāsniedz šajā direktīvā pieprasītie ziņojumi.

2. Katra dalībvalsts nodrošina, lai kuģniecības nozari pienācīgi informē un regulāri atjaunina šo informāciju, īpaši kuģniecības publikācijās, par iestādēm un stacijām, kas norīkotas saskaņā ar 1. punktu, ietverot, ja vajadzīgs, ģeogrāfisko apgabalu, par kuru tās atbild un procedūras, kas noteiktas šajā direktīvā prasītās informācijas paziņošanai.

3. Dalībvalstis nosūta Komisijai iestāžu un staciju sarakstu, ko tās norīko saskaņā ar 1. punktu, kā arī jebkuru šī saraksta grozījumu.

23. pants

Sadarbība starp dalībvalstīm un Komisiju

Dalībvalstis un Komisija sadarbojas, lai sasniegtu šādus mērķus:

a) optimāli izmantotu informāciju, kas paziņota saskaņā ar šo direktīvu, sevišķi attīstot atbilstīgus elektroniskas datu

pārraidēšanas kanālus starp krasta stacijām un ostas iestādēm, lai apmainītos datiem par kuģu pārvietošanos, paredzamajiem pienākšanas laikiem ostās un kravu;

b) palielinātu elektronisko datu pārraidēšanas kanālu efektivitāti starp krasta stacijām un ostas iestādēm, lai iegūtu skaidrāku priekšstatu par satiksmi, uzlabotu caurbraucēju kuģu uzraudzību, saskaņotu un, cik iespējams, racionalizētu paziņošanu, kas pieprasīta no kuģiem ceļā;

c) paplašinātu Kopienas kuģu uzraudzības un informācijas sistēmas aptveramību un/vai veiktu tās atjaunināšanu, lai uzlabotu kuģu identifikāciju un uzraudzību. Tālab dalībvalstis un Komisija sadarbojas, lai vajadzības gadījumā ieviestu obligātās ziņošanas sistēmas, obligātos kuģu satiksmes dienestus un atbilstīgas kuģu kustības sistēmas, ar mērķi iesniegt tās apstiprināšanai SJO;

d) vajadzības gadījumā sastādītu saskaņotus plānus, lai uzņemtu avarējušus kuģus.

24. pants

Informācijas konfidencialitāte

Dalībvalstis saskaņā ar saviem tiesību aktiem veic vajadzīgos pasākumus, lai nodrošinātu tās informācijas konfidencialitāti, kas tām nosūtīta saskaņā ar šo direktīvu.

25. pants

Šīs direktīvas īstenošanas uzraudzība un sankcijas

1. Dalībvalstis veic regulāras pārbaudes un visas citas vajadzīgās darbības, lai pārbaudītu krasta elektroniskās datu pārraidēšanas sistēmas, kas izveidotas, lai ievērotu šīs direktīvas prasības un, jo īpaši, to spēju pildīt prasības 24 stundas dienā naktī saņemt vai nekavējoties nosūtīt informāciju, kas paziņota, ievērojot 13. un 15. pantu.

2. Dalībvalstis nosaka sankciju sistēmu par to valsts noteikumu pārkāpumiem, kas pieņemti saskaņā ar šo direktīvu, un veic visus vajadzīgos pasākumus, lai nodrošinātu minēto sankciju piemērošanu. Šādas sankcijas ir efektīvas, samērīgas un preventīvas.

3. Dalībvalstis nekavējoties informē karoga valsti un visas citas attiecīgās valstis par pasākumiem, kas veikti attiecībā uz kuģiem, kas nekuģo ar šo valsti karogiem saskaņā ar 16. un 19. pantu un šī panta 2. punktu.

4. Ja, notiekot 19. pantā minētajam jūras starpgadījumam vai negadījumam, dalībvalsts atklāj, ka sabiedrība nevar nodibināt un uzturēt sakarus ar kuģi vai attiecīgo krasta staciju, tā par to informē valsti, kas izdevusi ISM atbilstības dokumentu un tam pielīdzināmo drošības vadības apliecību, vai valsti, kuras vārdā tie ir izdoti.

Ja defekta nopietnība liecina par ievērojamu neatbilstību dalībvalstī reģistrētas sabiedrības drošības vadības sistēmas darbībā, dalībvalsts, kas izdevusi kuģim atbilstības dokumentu vai drošības vadības apliecību, nekavējoties veic vajadzīgos pasākumus, lai anulētu atbilstības dokumentu un tam pielīdzināmo drošības vadības apliecību.

26. pants

Novērtēšana

1. Dalībvalstīm jāziņo Komisijai līdz 2007. gada 5. februārim par šīs direktīvas un jo īpaši 9., 10., 18., 20., 22., 23. un 25. panta noteikumu īstenošanas gaitu. Dalībvalstīm jāziņo Komisijai līdz 2009. gada 31. decembrim par šīs direktīvas īstenošanu pilnībā.

2. Pamatojoties uz 1. punktā minētajiem ziņojumiem pēc sešiem mēnešiem no minētās dienas Komisija ziņo Eiropas Komisijai un Padomei par šīs direktīvas īstenošanu. Savos ziņojumos Komisija noskaidro vai un cik lielā mērā šīs direktīvas noteikumi, kā tos īstenojušas dalībvalstis, palīdz paaugstināt jūras transporta drošību un efektivitāti un novērst piesārņojumu no kuģiem.

3. Komisija pārbauda, vai Kopienā ir vajadzīgi un īstenojami pasākumi, kuru mērķis ir veicināt tādu izmaksu segšanu un zaudējumu atlīdzināšanu vai kompensāciju, kas radušies uzņemot avarējušu kuģi, ieskaitot atbilstīgas prasības pēc apdrošināšanas vai cita finansiāla nodrošinājuma.

Komisija ziņo Eiropas Parlamentam un Padomei par šādas pārbaudes rezultātiem līdz 2007. gada 5. februārim.

NOBEIGUMA NOTEIKUMI

27. pants

Grozījumu izdarīšanas procedūra

1. Definīcijas 3. pantā, norādes uz Kopienas un SJO instrumentiem un pielikumos var grozīt saskaņā ar 28. panta 2. punktā noteikto procedūru, lai panāktu to atbilstību Kopienas vai starptautisko tiesību aktiem, kas pieņemti, grozīti vai stājušies spēkā, ciktāl šādi grozījumi nepaplašina šīs direktīvas darbības jomu.

2. Turklāt I, III un IV pielikumu var grozīt saskaņā 28. panta 2. punktā noteikto procedūru, ņemot vērā pieredzi, kas gūta ar šo direktīvu, ciktāl šādi grozījumi nepaplašina šīs direktīvas darbības jomu.

28. pants

Komitejas procedūra

1. Komisijai palīdz komiteja.

2. Ja ir norāde uz šo punktu, piemēro Lēmuma 1999/468/EK 5. un 7. pantu, ņemot vērā minētā lēmuma 8. panta noteikumus.

Lēmuma 1999/468/EK 5. panta 6. punktā noteiktais termiņš ir trīs mēneši.

3. Komiteja pieņem savu reglamentu.

29. pants

1. Dalībvalstis pieņem normatīvos un administratīvos aktus, kas vajadzīgi, lai ne vēlāk kā 2004. gada 5. februārī izpildītu šo direktīvu. Par to dalībvalstis nekavējoties informē Komisiju.

Kad dalībvalstis pieņem šos pasākumus, tajos ietver atsauci uz šo direktīvu vai arī šādu atsauci pievieno to oficiālajai publikācijai. Dalībvalstis nosaka paņēmienus, kā izdarīt šādas atsauces.

2. Dalībvalstis dara Komisijai zināmus savu tiesību aktu noteikumus, ko tās pieņem jomā, uz kuru attiecas šī direktīva.

30. pants

Ar šo no 2004. gada 5. februāra tiek atcelta Direktīva 93/75/EEK.

31. pants

Luksemburgā, 2002. gada 27. jūnijā

Šī direktīva stājas spēkā dienā, kad to publicē *Eiropas Kopienu Oficiālajā Vēstnesī*.

32. pants

Šī direktīva ir adresēta dalībvalstīm.

Eiropas Parlamenta vārdā —
priekšsēdētājs
P. COX

Padomes vārdā —
priekšsēdētājs
M. ARIAS CAÑETE

I PIELIKUMS

PAZIŅOJAMĀS INFORMĀCIJAS SARAKSTS

1. Informācija, kas jāpaziņo saskaņā ar 4. pantu — Vispārīga informācija:

- a) kuģa identifikācija (vārds, izsaukuma signāls, SJO identifikācijas numurs vai MMSI numurs);
- b) galamērķa osta;
- c) paredzamais ierašanās laiks galamērķa ostā vai loču stacijā, ko prasa kompetentā iestāde, kā arī paredzamais izbraukšanas laiks no minētās ostas;
- d) kopējais cilvēku skaits uz kuģa.

2. Informācija, kas jāpaziņo saskaņā ar 12. pantu – Informācija par kravu:

- a) bīstamo vai piesārņojošo kravu pareizi tehniskie nosaukumi, Apvienoto Nāciju Organizācijas (ANO) numuri, ja tādi ir, SJO bīstamības klase saskaņā ar IMDG, IBC un IGC kodeksu un, attiecīgā gadījumā, kuģa klase, kas vajadzīga INF kravām, kuras definētas VII/14.2. noteikumā, šādu kravu daudzumi un — ja tās pārvadā kravas transporta vienībās, kas nav cisternas — to identifikācijas numurs;
- b) adrese, kur var iegūt sīku informāciju par kravu.

3. Informācija, kas jāpaziņo saskaņā ar 13. pantu:

A. Vispārīga informācija

- a) kuģa identifikācija (vārds, izsaukuma signāls, SJO identifikācijas numurs vai MMSI numurs);
- b) galamērķa osta;
- c) attiecībā uz kuģi, kas izbrauc no dalībvalsts ostas: paredzētais izbraukšanas laiks no iekraušanas ostas vai loču stacijas, kā prasa kompetentā iestāde, un paredzētais iebraukšanas laiks galamērķa ostā;
- d) attiecībā uz kuģi, kas kuģo no ostas ārpus Kopienas un dodas uz dalībvalsts ostu: laiks, kad paredzēts iebraukt galamērķa ostā vai loču stacijā, kā prasa kompetentā iestāde;
- e) kopējais cilvēku skaits uz kuģa.

B. Informācija par kravu:

- a) bīstamo vai piesārņojošo kravu pareizi tehniskie nosaukumi, Apvienoto Nāciju Organizācijas (ANO) numuri, ja tādi ir, SJO bīstamības klases saskaņā ar IMDG, IBC un IGC kodeksu, un, vajadzības gadījumā, kuģa klase saskaņā ar INF kodeksu, šādu kravu daudzums, to izvietojums uz kuģa un, ja tos pārvadā transporta vienībās, kas nav cisternas, to identifikācijas numurs;
- b) apstiprinājums, ka uz kuģa atrodas kravas saraksts vai uzskaitījums, vai atbilstīgs iekraušanas plāns, kurā norādītas sīkas ziņas par bīstamajām vai piesārņojošajām kravām un to atrašanās vietu uz kuģa;
- c) adrese, kur var iegūt sīku informāciju par kravu.

4. Informācija, kas minēta 5. pantā:

- A. kuģa identifikācija (vārds, izsaukuma signāls, SJO identifikācijas numurs vai MMSI numurs),
- B. datums un laiks,

- C vai D. atrašanās vieta pēc platuma un garuma vai pareizs peilējums un attālums jūras jūdzēs no skaidri identificēta zemes orientiera,
 - E. kurss,
 - F. ātrums,
 - I. galamērķa osta un paredzētais ierašanās laiks,
 - P. krava un, ja uz kuģa ir bīstamas kravas, daudzums un SJO klase,
 - T. adrese informācijas saņemšanai par kravu,
 - W. kopējais cilvēku skaits uz kuģa,
 - X. dažāda informācija:
 - tilpnēs iepildītās degvielas īpašības un paredzamais daudzums kuģiem, kas ved vairāk par 5 000 tonnām tilpnēs iepildītas degvielas,
 - navigācijas statuss.
5. Kuģa kapteinim nekavējoties jāinformē kompetentā iestāde vai attiecīgā ostas iestāde par jebkurām izmaiņām informācijā, kas paziņota saskaņā ar šo pielikumu.
-

II PIELIKUMS

PRIEKŠRAKSTI, KAS PIEMĒROJAMI KUĢA APRĪKOJUMAM

I. Automātiskas identifikācijas sistēmas (AIS)

1. Kuģi, kas uzbūvēti 2002. gada 1. jūlijā vai vēlāk

2001. gada 1. jūlijā vai vēlāk uzbūvēti pasažieru kuģi neatkarīgi no to lieluma un visi kuģi, kuru bruto tilpība ir 300 tonnu un vairāk, kuri piestāj Kopienas dalībvalsts ostā, ir pakļauti 6. pantā noteiktajai pārvadāšanas prasībai.

2. Kuģi, kas uzbūvēti pirms 2002. gada 1. jūlija

Pirms 2002. gada 1. jūlija uzbūvēti pasažieru kuģi neatkarīgi no lieluma un visi kuģi, kam bruto tilpība ir 300 tonnu un vairāk, kuri piestāj Kopienas dalībvalsts ostā, ir pakļauti 6. pantā noteiktajai pārvadāšanas prasībai saskaņā ar šādu grafiku:

- a) pasažieru kuģi: ne vēlāk par 2003. gada 1. jūliju;
- b) tankkuģi: ne vēlāk par pirmo drošības aprīkojuma apsekojumu pēc 2003. gada 1. jūlija;
- c) kuģi, izņemot pasažieru kuģus un tankkuģus, ar 50 000 tonnu un lielāku bruto tilpību: ne vēlāk par 2004. gada 1. jūliju;
- d) kuģi, izņemot pasažieru kuģus un tankkuģus, ar 10 000 tonnu un lielāku bruto tilpību, bet mazāku par 50 000 tonnām: ne vēlāk par 2005. gada 1. jūliju vai — attiecībā uz kuģiem, kas iesaistīti starptautiskos reisos, — jebkurā datumā agrāk atbilstīgi SJO prasībām;
- e) kuģi, izņemot pasažieru kuģus un tankkuģus, ar 3 000 tonnu un lielāku bruto tilpību, bet mazāku par 10 000 tonnām: ne vēlāk par 2006. gada 1. jūliju vai — attiecībā uz kuģiem, kas iesaistīti starptautiskos reisos, — jebkurā datumā agrāk atbilstīgi SJO prasībām;
- f) kuģi, izņemot pasažieru kuģus un tankkuģus, ar 300 tonnu un lielāku bruto tilpību, bet mazāku par 3 000: ne vēlāk par 2007. gada 1. jūliju vai — attiecībā uz kuģiem, kas iesaistīti starptautiskos reisos, — jebkurā datumā agrāk atbilstīgi SJO prasībām.

Dalībvalstis var atbrīvot iekšējā tirdzniecībā iesaistītus pasažieru kuģus, kuru bruto tilpība ir mazāka par 300 tonnām, no šajā pielikumā noteikto prasību piemērošanas attiecībā uz AIS.

II. Reisa datu ieraksta ierīces (VDR) sistēmas

1. Tālāk uzskaitīto klašu kuģiem, ja tie piestāj Kopienas dalībvalsts ostā, ir jābūt aprīkoti ar reisa datu ieraksta ierīces sistēmu, kas atbilst SJO Rezolūcijas A.861(20) darbības standartiem un testēšanas standartiem, kas noteikti Starptautiskās Elektrotehnikas komisijas (IEC) standartā Nr. 61996:

- a) pasažieru kuģi, kas uzbūvēti 2002. gada 1. jūlijā vai vēlāk, ne vēlāk kā 2002. gada 5. augustā;
- b) ro-ro pasažieru kuģi, kas uzbūvēti pirms 2002. gada 1. jūlija, ne vēlāk kā līdz pirmajam apsekojumam 2002. gada 1. jūlijā vai vēlāk;
- c) pasažieru kuģi, izņemot ro-ro pasažieru kuģus, kas uzbūvēti pirms 2002. gada 1. jūlija, ne vēlāk kā 2004. gada 1. janvārī;
- d) kuģi, kas nav pasažieru kuģi, ar 3 000 tonnu un lielāku bruto tilpību, uzbūvēti 2002. gada 1. jūlijā vai vēlāk, ne vēlāk kā 2002. gada 5. augustā.

2. Tālāk uzskaitīto klašu kuģiem, kas uzbūvēti līdz 2002. gada 1. jūlijam, ja tie piestāj Kopienas dalībvalsts ostā, jābūt aprīkoti ar reisa datu ieraksta sistēmu, kas atbilst attiecīgiem SJO standartiem:
 - a) kravas kuģi, kuru bruto tilpība ir 20 000 tonnu un vairāk, ne vēlāk kā SJO noteiktajā dienā vai, ja nav SJO lēmuma, ne vēlāk kā 2007. gada 1. janvārī;
 - b) kravas kuģi, kuru bruto tilpība ir 3 000 tonnu un vairāk, bet mazāka par 20 000 tonnām, ne vēlāk kā SJO noteiktajā dienā vai, ja nav SJO lēmuma, ne vēlāk kā 2008. gada 1. janvārī.
3. Dalībvalstis var atbrīvot no šajā direktīvā noteiktajām reisa datu ieraksta ierīces prasībām pasažieru kuģus, kas iesaistīti tikai iekšzemes reisos jūras apgabalos, kuri nav ietverti A klasē, kā minēts 4. pantā Padomes 1998. gada 17. marta Direktīvā 98/18/EK par pasažieru kuģu drošības noteikumiem un standartiem ⁽¹⁾.

⁽¹⁾ OV L 144, 15.5.1998., 1. lpp.

*III PIELIKUMS***ELEKTRONISKIE PAZIŅOJUMI**

1. Dalībvalstis izveido un uztur vajadzīgo infrastruktūru, lai nodrošinātu datu pārsūtīšanu, uztveršanu un pārveidošanu starp sistēmām, kas izmanto XML vai EDIFACT sintaksi un balstās uz interneta vai X.400 sakaru iekārtām.
2. Komisija, apspriežoties ar dalībvalstīm, izstrādā un uztur "Saskarsmes kontroles dokumentu", kas apraksta sistēmas iekārtas pēc ziņojumu scenārija, ziņojumu funkcijām un saistības ziņojumu starpā. Ziņojumu sinhronizācijai un funkcionēšanai, kā arī datu apmaiņas protokoliem un parametriem jābūt sīki izstrādātiem. Saskarsmes kontroles dokuments sīkāk precizē nepieciešamo ziņojuma funkciju datu saturu un apraksta minētos ziņojumus.
3. Šīs procedūras un infrastruktūra ietver, ja iespējams, ziņošanas un informācijas apmaiņas pienākumus, kas izriet no citām direktīvām, piemēram Eiropas Parlamenta un Padomes 2000. gada 27. novembra Direktīvas 2000/59/EK par ostas iekārtām, kas paredzētas kuģu atkritumu un kravu atlieku uzņemšanai ⁽¹⁾.

⁽¹⁾ OV L 332, 28.12.2000., 81. lpp.

IV PIELIKUMS

PASĀKUMI, KAS PIEEJAMI DALĪBVALSTĪM, JA RODAS DRAUDI KUOĢŠANAS DROŠĪBAI UN DABAS VIDES AIZSARDZĪBAI

(saskaņā ar 19. panta 1. punktu)

Ja pēc tam, kad kuģi skar 17. pantā aprakstīts starpgadījums vai apstākļi, attiecīgās dalībvalsts kompetentā iestāde saskaņā ar starptautiskajām tiesībām uzskata par nepieciešanu novērst, mazināt vai likvidēt nopietnus un nenovēršamus draudus savai piekrastei vai ar to saistītām interesēm, citu kuģu un to apkalpju un pasažieru vai krastā esošu cilvēku drošībai vai aizsargāt jūras vidi, minētā iestāde, cita starpā, var:

- a) ierobežot kuģa kustību vai novirzīt to pa īpašu kursu. Šī prasība neatbrīvo kapteini no atbildības par kuģa drošu vadīšanu;
 - b) oficiāli pieprasīt kuģa kapteinim izbeigt apdraudējumu videi vai kuģošanas drošībai;
 - c) nosūtīt uz kuģi novērtēšanas grupu, lai novērtētu riska pakāpi, palīdzētu kapteinim labot stāvokli un informētu par to kompetento krasta staciju;
 - d) nenovēršamu briesmu gadījumā dot kuģa kapteinim norādījumu iebraukt patvēruma vietā vai likt kuģi pavadīt vai vilkt.
-