

2008 m. rugsėjo 24 d., trečiadienis

TARYBOS REGLAMENTO PROJEKTAS

PAKEITIMAS

Pakeitimas 1**Tarybos sprendimo projektas
11 A a straipsnis (naujas)****11Aa straipsnis****Ataskaitos**

Kiekvieną kartą baigiantis pusmečiui, o pirmąjį kartą baigiantis pirmajam 2009 m. pusmečiui Komisija Europos Parlamentui ir Tarybai pateikia pažangos ataskaitą, susijusią su sistemos SIS II kūrimu ir perėjimu iš Šengeno informacinės sistemos (SIS I+) į antrosios kartos Šengeno informacinę sistemą (SIS II).

Pakeitimas 2**Tarybos sprendimo projektas
12 straipsnio 1 pastraipa**

Šis reglamentas įsigalioja trečią dieną po jo paskelbimo Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje. Jis netenka galios dieną, kurią turi nustatyti Taryba, veikdama pagal Reglamento (EB) Nr. 1987/2006 55 straipsnio 2 dalį.

Šis reglamentas įsigalioja trečią dieną po jo paskelbimo Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje. Jis netenka galios dieną, kurią turi nustatyti Taryba, veikdama pagal Reglamento (EB) Nr. 1987/2006 55 straipsnio 2 dalį, **tačiau bet koku atveju ne vėliau kaip 2010 m. birželio 30 d.**

Bendrijos laivų eismo stebėsenos ir informacijos sistema *II**

P6_TA(2008)0443

2008 m. rugsėjo 24 d. Europos Parlamento teisėkūros rezoliucija dėl Tarybos priimtos bendrosios pozicijos, siekiant priimti Europos Parlamento ir Tarybos direktyvą, iš dalies keičiančią Direktyvą 2002/59/EB, įdiegiančią Bendrijos laivų eismo stebėsenos ir informacijos sistemą (5719/3/2008 – C6-0225/2008 – 2005/0239(COD))

(2010/C 8 E/39)

(Bendro sprendimo procedūra: antrasis svarstymas)

Europos Parlamentas,

- atsižvelgdamas į Tarybos bendrąją poziciją (5719/3/2008 – C6-0225/2008) ⁽¹⁾,
- atsižvelgdamas į savo poziciją dėl Komisijos pasiūlymo Europos Parlamentui ir Tarybai (COM(2005)0589) per pirmąjį svarstymą ⁽²⁾,
- atsižvelgdamas į EB sutarties 251 straipsnio 2 dalį,
- atsižvelgdamas į Darbo tvarkos taisyklių 62 straipsnį,
- atsižvelgdamas į Transporto ir turizmo komiteto antrajam svarstymui pateiktas rekomendacijas (A6-0334/2008),

⁽¹⁾ OL C 184 E, 2008 7 22, p. 1.⁽²⁾ OL C 74 E, 2008 3 20, p. 533.

2008 m. rugsėjo 24 d., trečiadienis

1. pritaria bendrajai pozicijai su pakeitimais;
2. paveda Pirmininkui perduoti Parlamento poziciją Tarybai ir Komisijai.

P6_TC2-COD(2005)0239

Europos Parlamento pozicija, priimta per antrąją svarstymą 2008 m. rugsėjo 24 d. siekiant priimti Europos Parlamento ir Tarybos direktyvą 2008/.../EB, iš dalies keičiančią 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,

atsižvelgdami į Komisijos pasiūlymą,

atsižvelgdami į Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto nuomonę ⁽¹⁾,

atsižvelgdami į Regionų komiteto nuomonę ⁽²⁾,

laikydami 251 straipsnyje nustatytos tvarkos ⁽³⁾,

kadangi:

- (1) Priimdama Direktyvą 2002/59/EB ⁽⁴⁾, Europos Sąjunga sustiprino savo gebėjimus užkirsti kelią situacijoms, keliančioms pavojų žmonių gyvybės saugumui jūroje ir jūrų aplinkos apsaugai.
- (2) Kadangi ši Direktyva susijusi su Direktyvos 2002/59/EB daliniu pakeitimu, dauguma joje išdėstytų įpareigojimų nebus taikomi valstybės narėms, neturinčioms jūros pakrančių ir jūrų uostų. Taigi vieninteliai įpareigojimai, kurie bus taikomi Austrijai, Čekijai, Vengrijai, Liuksemburgui arba Slovakijai, yra įpareigojimai, susiję su laivais, plaukiojančiais su tų valstybių narių vėliavomis, neapribojant valstybių narių pareigos bendradarbiauti siekiant užtikrinti jūrų transporto ir kitų rūšių transporto valdymo paslaugų, visų pirma upių informacijos paslaugų, tęstinumą.
- (3) Pagal šią direktyvą valstybės narėms, kurios yra pakrantės valstybės, turėtų būti suteikiama galimybė keisti informacija, sukaupta jūrų eismo stebėjimo misijų, atliekamų jų kompetencijai priklausančiose zonose, metu. Bendrijos keitimosi laivybos informacija sistema SafeSeaNet (|| SafeSeaNet), sukurta Komisijos valstybės narėms pritarus, yra kartu ir keitimosi duomenimis tinklas, ir pagrindinės turimos informacijos apie laivus ir jų krovinius (išankstinių pranešimų ir ataskaitų) standartizavimo sistema. Ja naudojantis galima iš pirminių šaltinių gauti ir visoms institucijoms perduoti tikslią ir naujausią informaciją apie Europos vandenyse esančius laivus, jų judėjimą, gabenamus pavojingus arba aplinką teršiančius krovinius, taip pat apie incidentus jūroje.

⁽¹⁾ OL C 318, 2006 12 23, p. 195.

⁽²⁾ OL C 229, 2006 9 22, p. 38.

⁽³⁾ 2007 m. balandžio 25 d. Europos Parlamento pozicija (OL C 74 E, 2008 3 20, p. 533), 2008 m. birželio 6 d. Tarybos bendroji pozicija (OL C 184 E, 2008 7 22, p. 1) ir 2008 m. rugsėjo 24 d. Europos Parlamento pozicija.

⁽⁴⁾ OL L 208, 2002 8 5, p. 10.

2008 m. rugsėjo 24 d., trečiadienis

- (4) Todėl, siekiant užtikrinti šiuo būdu gautos informacijos operatyvinį naudojimą, būtina, kad šioje direktyvoje nurodytam ir nacionalinių administracinių institucijų įgyvendinamam duomenų rinkimui ir keitimuisi jais būtina infrastruktūra būtų integruota į SafeSeaNet.
- (5) Iš informacijos, kuri perduodama ir kuria keičiamasi pagal Direktyvą 2002/59/EB, ypač svarbi yra informacija, susijusi su jūra gabenamų pavojingų arba aplinką teršiančių prekių tiksliais charakteristikomis. Todėl, atsižvelgiant į pastarojo meto avarijas jūroje, pakrantės tarnyboms turėtų būti sudaromos geresnės sąlygos gauti jūra gabenamų angliavandenilių charakteristikas, nes tai yra itin svarbus veiksnys renkantis tinkamiausias kontrolės priemones, o avarinėje situacijoje šioms tarnyboms turėtų būti užtikrinamas tiesioginis ryšys su ūkio subjektais, kurie turi daugiausia žinių apie gabenamas prekes.
- (6) 1974 m. lapkričio 1 d. Tarptautinėje konvencijoje dėl žmogaus gyvybės apsaugos jūroje (SOLAS konvencija) nurodytos automatinių laivų identifikavimo sistemos (AIS – automatinio identifikavimo sistema) ne tik sudaro sąlygas pagerinti šių laivų stebėsenos galimybes, bet, svarbiausia, užtikrinti didesnę jų saugumą tais atvejais, kai laivai plaukioja arti vieni kitų. Todėl AIS buvo įtrauktos į Direktyvos 2002/59/EB dėstomąją dalį. Atsižvelgiant į didelį žvejybos laivų susidūrimų su prekybos laivais, kurie akivaizdžiai jų nepastebi arba kurių nepastebi netoliese esantys žvejybos laivai, skaičių, labai pageidautina, kad tos priemonės taikymas būtų išplėstas, taikant ją ilgesniems nei 15 metrų žvejybos laivams. Vykdamas Europos žuvininkystės fondo veiklą finansinė pagalba gali būti teikiama saugumo įrangos, pavyzdžiui, AIS, įrengimui žvejybos laivuose. **Tarptautinė jūrų organizacija (TJO) pripažino, kad iš laivų perduotų AIS duomenų paskelbimas komerciniais tikslais internete ar kitur gali kelti grėsmę laivų ir uostų saugai ir saugumui, ir primygtinai ragina, jog valstybių narių vyriausybės, taikydamos nacionalinės teisės nuostatas, imtųsi priemonių ir užkirstų kelią asmenų, teikiančių AIS duomenis trečiosioms šalims, kad jie būtų skelbiami internete arba kitur, veiklai. Be to, AIS informacijos apie laivų maršrutus ir krovinius teikimas neturėtų kelti grėsmės sąžiningai laivybos pramonės veikėjų konkurencijai.**
- (7) Pareiga įrengti AIS taip pat turėtų būti suprantama kaip reikalavimas, kad AIS turi veikti nuolat, išskyrus atvejus, kai tarptautinėse taisyklėse ar standartuose numatyta navigacijos informacijos apsauga.
- (8) **Komisijos užsakymu atlikti tyrimai aiškiai parodo, kad AIS įtraukimas į padėties nustatymo bei ryšio sistemas, naudojamas įgyvendinant bendrą žuvininkystės politiką, nebūtų nei naudingas, nei įgyvendinamas.**
- (9) **Pagal Direktyvą 2002/59/EB valstybė narė, jei pageidauja, turi teisę prašyti kitos valstybės narės pateikti informaciją apie laivą ir jo gabenamą pavojingą arba aplinką teršiantį krovinį. Reikėtų pabrėžti, kad tai nereiškia, jog valstybės narės gali sistemingai prašyti viena kitos suteikti tokią informaciją, tačiau reiškia, kad tokios informacijos gali būti prašoma tik jūrų saugumo ar laivybos apsaugos, ar jūrų aplinkos apsaugos tikslais.**
- (10) Direktyvoje 2002/59/EB numatyta, kad valstybės narės turi patvirtinti specialias priemones laivams, dėl savo elgesio ar būklės galintiems kelti pavojų. Todėl atrodo pageidautina, kad į šių laivų sąrašą būtų įtraukti laivai, neturintys pakankamo draudimo ar finansinių garantijų, arba laivai, apie kuriuos lozmanai arba uosto institucijos pranešė, kad jie turi pastebimų anomalijų, galinčių pakenkti jų navigacijos saugumui arba sukelti pavojų aplinkai.
- (11) Pagal Direktyvą 2002/59/EB atrodo būtina dėl pavojiaus, kuris kyla dėl ypač nepalankių oro sąlygų, atsižvelgti į galimą pavojų, kurį laivybai gali kelti ledo formavimasis. Todėl kai valstybės narės paskirta kompetentinga institucija, remdamasi kompetentingos meteorologinės informacijos tarnybos pateikta ledo būklės prognoze, nusprendžia, kad plaukiojimo sąlygos kelia rimtą pavojų žmonių gyvybės 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 iš jo (jų) išplaukti. Šiai

2008 m. rugsėjo 24 d., trečiadienis

institucijai turėtų būti suteiktos galimybės imtis visų reikiamų priemonių siekiant užtikrinti žmonių gyvybės saugumą jūroje ir apsaugoti aplinką. **Pagal SOLAS konvencijos II-1 skyriaus A-1 dalies 3.1 taisyklę valstybės narės yra atsakingos už tai, kad su jų vėliava plaukiojantys laivai būtų suprojektuoti, pastatyti ir prižiūrimi laikantis laivų konstrukcijos, mechaninės ir elektros įrangos reikalavimų, kuriuos nustatė jų administracijų pripažintos klasifikavimo bendrovės. Todėl valstybės narės, remdamosi pagal 1994 m. lapkričio 22 d. Tarybos direktyvą 94/57/EB dėl laivų apžiūros ir tikrinimo organizacijų ir atitinkamos jūrų administracijų veiklos bendrųjų taisyklių ir standartų ⁽¹⁾ pripažintų organizacijų nustatytais reikalavimais arba lygiaverčiais nacionaliniais standartais, turėtų nustatyti laivybos užšalantiuose vandenyse reikalavimus. Valstybės narės turėtų galėti patikrinti, ar laive yra reikalingi dokumentai, įrodantys, kad laivas atitinka atsparumo ir pajėgumo reikalavimus, būtinus atsižvelgiant į ledo būklę atitinkamoje zonoje.**

- (12) Direktyvoje 2002/59/EB numatyta, kad valstybės narės turi parengti planus, pagal kuriuos prireikus jos galėtų į savo uostus arba į kitą saugią vietą geriausiomis įmanomomis sąlygomis priimti nelaimės ištiktus laivus ir taip sumažinti avarių jūroje padarinius. Tačiau, atsižvelgiant į prie 2003 m. gruodžio 13 d. Tarptautinės jūrų organizacijos rezoliucijos A.949(23) pridėtas Gaires dėl prieglobsčio vietų laivams, kuriems reikia pagalbos (|| TJO rezoliucija A.949(23)), || priimtas po || Direktyvos 2002/59/EB priėmimo ir || mininčias laivus, kuriems reikia pagalbos, || o ne nelaimės ištiktus laivus, ta direktyva turėtų būti atitinkamai iš dalies pakeista. **Kai kyla pavojus žmonių gyvybei, ši direktyva nenukrypsta nuo gelbėjimo operacijoms taikomų nuostatų, pvz., 1979 m. Tarptautinės jūrų paieškos ir gelbėjimo konvencijos nuostatų. Taigi ir toliau taikomos visos šios konvencijos nuostatos.**
- (13) Remiantis TJO rezoliucija A.949(23) ir tęsiant Komisijos, Europos jūrų saugumo agentūros (|| Agentūra) ir valstybių narių bendrą darbą, būtina nustatyti pagrindines nuostatas, kurios turėtų būti įtraukiamos į laivų, kuriems reikia pagalbos, priėmimo planus, kad būtų užtikrintas suderintas bei veiksmingas šios priemonės įgyvendinimas ir nustatytas valstybėms narėms tenkančių įpareigojimų mastas.
- (14) Rengdamos planus, skirtus veiksmingai reaguoti laivo, kuriam reikia pagalbos, keliamo pavojaus atveju, valstybės narės turi remtis TJO rezoliucija A.949(23). Tačiau vertindamos su tokiais pavojais susijusią riziką valstybės narės, paisydamos savo konkrečių aplinkybių, gali atsižvelgti į kitus veiksnius, pavyzdžiui, į jūros vandens panaudojimą geriamam vandeniui ir elektros energijai gaminti.
- (15) **Siekiant aktyvaus laivų kapitonų ir įgulos bendradarbiavimo ir jų pasitikėjimo, reikia užtikrinti, kad nelaimės ištiktų laivų kapitonai ir įgula galėtų pasikliauti tinkamu ir sąžiningu atitinkamos valstybės narės kompetentingų institucijų elgesiu. Siekiant šio tikslo, pageidautina, kad valstybės narės, laikydamosi nacionalinių teisės aktų, taikytų atitinkamas TJO Sąžiningo elgesio su jūrininkais nelaimių jūroje metu gairių nuostatas.**
- (16) Laivo, kuriam reikia pagalbos, atveju gali reikėti priimti sprendimą dėl to laivo priėmimo į prieglobsčio vietą. **Tai itin svarbu, kai įvyksta nelaimė jūroje, t. y. kai iškyla aplinkybės, kurios gali lemti laivo sudužimą arba pavojų aplinkai ar laivybai. Visais šiais atvejais būtina galimybė kreiptis į nepriklausomą kiekvienos valstybės narės arba regiono – atsižvelgiant į valstybės narės vidaus struktūrą – kompetentingą instituciją, kuri turėtų atitinkamus įgaliojimus ir kompetenciją priimti reikiamus sprendimus ir padėti nelaimės ištiktiems laivams, siekiant apsaugoti žmonių gyvybes ir aplinką bei kuo labiau sumažinti finansinę žalą. Pageidautina, kad ši kompetentinga institucija būtų nuolatinė. Visų pirma minėtai institucijai reikėtų suteikti įgaliojimus savarankiškai priimti sprendimą dėl nelaimės ištikto laivo priėmimo į prieglobsčio vietą. Šiuo tikslu ji turėtų atlikti preliminarų padėties įvertinimą remdamosi atitinkamame laivų priėmimo į prieglobsčio vietą plane pateikiama informacija.**

(1) OL L 319, 1994 12 12, p. 20.

2008 m. rugsėjo 24 d., trečiadienis

- (17) Laivų, kuriems reikia pagalbos, priėmimo planuose turėtų būti tiksliai aprašytas sprendimų priėmimo procesas, susijęs su pranešimu apie šias situacijas ir jų keliamomis problemomis. Turėtų būti aiškiai apibūdintos atitinkamos institucijos ir jų kompetencija, taip pat suinteresuotųjų šalių ryšio priemonės. Taikoma tvarka turėtų užtikrinti, kad **tais atvejais, kai galima tikėtis rimtų žalingų pasekmių**, tinkamas sprendimas galėtų būti priimtas greitai, remiantis **specialiomis laivybos ekspertų žiniomis** ir kompetentingos institucijos turima reikiama informacija.
- (18) Rengdamos planus, valstybės narės turėtų rinkti informaciją apie pakrantėje esančias galimas prieglobsčio vietas, kad kompetentinga institucija avarijos ar incidento jūroje atveju galėtų aiškiai ir greitai nustatyti tinkamiausias vietas laivams, kuriems reikia pagalbos, priimti. Ši reikiama informacija turėtų apimti tam tikrų atitinkamų vietų savybių ir turimos technikos bei įrengimų, kurie palengvintų laivų, kuriems reikia pagalbos, priėmimą arba kovą su avarijos ar taršos padariniais, aprašymą.
- (19) Svarbu, kad kompetentingų institucijų, priimančių sprendimą dėl laivo priėmimo į prieglobsčio vietą, ir atsakingų institucijų, kurios priima pavojaus signalus ir į juos reaguoja, sąrašai būtų tinkamai paskelbti. Šalims, dalyvaujantioms vykdant pagalbos jūroje operacijas, įskaitant pagalbos ir buksyravimo paslaugų bendroves bei kaimyninių valstybių narių institucijas, kurioms gali turėti įtakos nelaimė jūroje, taip pat gali būti naudinga turėti galimybę naudotis atitinkama informacija.
- (20) *Finansinių garantijų arba draudimo neturėjimas neatleidžia valstybės narės nuo pareigos padėti nelaimės ištiktam laivui ir priimti jį į prieglobsčio vietą, jei taip gali būti sumažintas pavojus įgulai ir aplinkai. Nors kompetentingos institucijos gali 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 gelbėjimo darbai dėl šios informacijos užklausos neturi būti vilkinami.*
- (21) *Turi būti užtikrinama, kad laivus, kuriems reikia pagalbos, priimančių uostų išlaidos ir bet kokie su gelbėjimo operacija susiję nuostoliai būtų greitai kompensuoti. Atsižvelgiant į tai, svarbu, kad būtų taikomos ne tik Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 2008/.../EB ... [dėl laivų savininkų civilinės atsakomybės ir finansinių garantijų] ⁽¹⁾ ir tarptautinių taršos nafta padarytos žalos kompensavimo fondų taisyklės, bet ir 1996 m. Tarptautinės konvencija dėl atsakomybės ir kompensacijos už žalą, susijusią su pavojingų ir potencialiai kenksmingų medžiagų vežimu jūra, 2001 m. Tarptautinės konvencija dėl civilinės atsakomybės už laivų bunkeriuose vežamos naftos padarytą žalą ir 2007 m. Laivų nuolaužų pašalinimo konvencija. Taigi valstybės narės turėtų kuo skubiau ratifikuoti šias konvencijas. Ypatingais atvejais uosto išlaidų ir ekonominių nuostolių, patirtų priimant laivą, kompensavimą turėtų užtikrinti valstybės narės, ypač jeigu laivo savininkų finansinės garantijos netaikomos tokioms išlaidoms ir ekonominiams nuostoliams ir nėra galimybės taikyti kitų esamų kompensavimo priemonių.*
- (22) Laivų eismo stebėsenos ir laivų maršrutų parinkimo priemonėms būdinga funkcija yra suteikti valstybėms narėms galimybę gauti tikrų žinių apie laivus, plaukiojančius jų jurisdikcijai priklausančiuose vandenyse, ir taip, jei būtina, veiksmingiau imtis veiksmų siekiant užkirsti kelią galimam pavojui. Keitimasis surinkta informacija padeda gerinti jos kokybę ir ją yra lengviau tvarkyti.
- (23) *Laikydamosi Direktyvos 2002/59/EB, valstybės narės ir Komisija padarė didelę pažangą derindamos elektroninį keitimąsi duomenimis ||, ypač susijusiais su pavojingų arba aplinką teršiančių prekių gabenimu. SafeSeaNet, plėtojama nuo 2002 m., šiandien turėtų būti laikoma Bendrijos lygio pavyzdiniu tinklu. Svarbu užtikrinti, kad dėl SafeSeaNet nepadidėtų sektoriui tenkanti administracinė našta arba išlaidos, būtų užtikrinta darna su tarptautinėmis taisyklėmis ir būtų atsižvelgiama į konfidencialumą, susijusį su visais galimais komerciniais aspektais.*

(1) OL L ...

2008 m. rugsėjo 24 d., trečiadienis

- (24) Pažanga naujų technologijų srityje, ypač jas taikant palydovinėse sistemose, pvz., laivų stebėsenos sistemose, kuriose naudojami *palydovai*, vaizdo gavimo sistemose arba *sistemoje Galileo*, šiandien suteikia galimybę stebėti laivų eismą dar toliau nuo kranto ir taip aprėpti didesnę Europos vandenų dalį. **Be to, TJO, siekdama plėtoti visuotinę tolimojo identifikavimo ir sekimo (LRIT) sistemas ir atsižvelgdama į pokyčius jūrų saugumo, laivybos apsaugos ir jūrų aplinkos apsaugos srityse, iš dalies pakeitė SOLAS konvenciją. Atsižvelgiant į TJO patvirtintą struktūrą ir numatant galimybę sukurti regioninius LRIT duomenų centrus, taip pat atsižvelgiant į patirtį, sukauptą vykdant SafeSeaNet, LRIT Europos duomenų centrai turėtų būti steigiami siekiant kaupti ir valdyti LRIT sistemos informaciją. Kad gautų LRIT duomenis, valstybės narės turės susisiekti su LRIT Europos duomenų centru.**
- (25) **Siekiant sutaupyti lėšų ir išvengti bereikalingo įrangos montavimo laivuose, kurie plaukioja AIS stebėjimo stočių aptarnaujamose jūrų teritorijose, AIS duomenys turėtų būti integruoti į LRIT sistemą. Šiuo tikslu valstybės narės ir Komisija turėtų imtis atitinkamų iniciatyvų, visų pirma TJO.**
- (26) Siekiant garantuoti, kad pagal Direktyvą 2002/59/EB surinkta informacija dėl saugios laivybos būtų naudojama geriausiai ir suderinus Bendrijos lygiu, Komisija turėtų turėti galimybę prireikus tvarkyti šiuos duomenis, juos naudoti ir platinti valstybių narių paskirtoms institucijoms.
- (27) Šiomis aplinkybėmis Equasis sistemos sukūrimas parodė, kaip svarbu skatinti saugios laivybos kultūrą, ypač tarp jūrų transporto operatorių. Komisija turėtų turėti galimybę prisidėti prie informacijos, susijusios su saugia laivyba, platinimo, visų pirma naudojantis šia sistema.
- (28) **Pagal šią direktyvą surinkta informacija gali būti skleidžiama ir naudojama tik siekiant užkirsti kelią pavojų žmonių gyvybei jūroje keliančioms situacijoms ir apsaugoti jūrų aplinką. Todėl pageidautina, kad Komisija ištirtų, kaip ji galėtų išspręsti tinklų ir informacijos saugumo problemas.**
- (29) 2002 m. lapkričio 5 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentu (EB) Nr. 2099/2002, įsteigiančiu Jūrų saugumo ir teršimo iš laivų prevencijos komitetą (COSS) ⁽¹⁾, centralizuojami 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 turėtų pakeisti COSS.
- (30) Taip pat reikėtų atsižvelgti į nurodytų tarptautinių dokumentų dalinius pakeitimus.
- (31) Šios direktyvos įgyvendinimui reikalingos priemonės turėtų būti patvirtintos vadovaujantis 1999 m. birželio 28 d. Tarybos sprendimu 1999/468/EB, nustatančiu Komisijos naudojimosi jai suteiktais įgyvendinimo įgaliojimais tvarką ⁽²⁾.
- (32) Visų pirma Komisijai reikėtų suteikti įgaliojimus iš dalies pakeisti Direktyvą 2002/59/EB tam, kad tolesnius pakeitimus būtų galima taikyti su ja susijusioms tarptautinėms konvencijoms, protokolams, kodeksams ir rezolucijoms, **iš dalies pakeisti, atsižvelgiant į įgytą patirtį, I, III ir IV priedus, išdėstyti LRIT įrangos montavimo laivuose, plaukiojančiuose valstybių narių AIS stacionariųjų stočių aptarnaujamose teritorijose, reikalavimus ir nustatyti taisykles ir principus, reglamentuojančius prieigą prie LRIT Europos duomenų centre saugomos informacijos, ir iš dalies pakeisti apibrėžtis, nuorodas arba priedus, siekiant juos suderinti su Bendrijos arba tarptautinės teisės.** Kadangi šios priemonės yra bendro pobūdžio ir skirtos iš dalies pakeisti neesmines tos direktyvos nuostatas, inter alia, ją papildant naujomis neesminėmis nuostatomis, jos turi būti patvirtintos pagal Sprendimo 1999/468/EB 5a straipsnyje numatytą reguliavimo procedūrą su tikrinimu.

⁽¹⁾ OL L 324, 2002 11 29, p. 1. ||

⁽²⁾ OL L 184, 1999 7 17, p. 23. ||

2008 m. rugsėjo 24 d., trečiadienis

- (33) Pagal 2002 m. birželio 27 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (EB) Nr. 1406/2002, įsteigiantį Europos jūrų saugumo agentūrą ⁽¹⁾, Agentūra teikia Komisijai ir valstybėms narėms Direktyvai 2002/59/EB įgyvendinti būtiną paramą.

■

- (34) Todėl Direktyva 2002/59/EB turėtų būti atitinkamai iš dalies pakeista,

PRIĖMĖ ŠIĄ DIREKTYVĄ:

1 straipsnis

Pakeitimai

Direktyva 2002/59/EB iš dalies keičiama taip:

1) **pavadinimas pakeičiamas taip:**

„2002 m. birželio 27 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2002/59/EB, pagal kurią įdiegiama Bendrijos laivų eismo stebėsenos ir informacijos sistema bei nustatomos laivų savininkų civilinės atsakomybės ir finansinių garantijų taisyklės ir panaikinama Tarybos direktyva 93/75/EEB.“

2) **1 straipsnis pakeičiamas taip:**

a) **pirma dalis pakeičiama taip:**

„Šios direktyvos tikslas – įdiegti Bendrijoje tokią laivų eismo stebėsenos ir informacijos sistemą, kuri pagerintų jūrų laivų judėjimo saugumą bei efektyvumą, padidintų uostų ir laivybos saugumą, o tarnybos galėtų tinkamiau reaguoti į incidentus, avarijas ar potencialiai pavojingas situacijas jūroje, įskaitant paieškos ir gelbėjimo operacijas, kad būtų gerinama prevencija ir geriau aptinkama tarša iš laivų.“

b) **įterpiama ši pastraipa:**

„Šioje direktyvoje taip pat nustatomos kai kuriems jūrų transporto sistemos dalyvių civilinės atsakomybės įsipareigojimų aspektams taikomos taisyklės ir numatoma likimo valiai paliktų jūrininkų finansinė apsauga.“

3) **2 straipsnis pakeičiamas taip:**

a) **1 dalis pakeičiama taip:**

„1. Ši direktyva taikoma:

— ne mažesnio kaip 300 tonų bendrojo įregistruoto tonažo laivams, jei nenustatyta kitaip, ir

— pagal tarptautinę teisę valstybių narių jurisdikcijai priklausančioms jūrų zonoms.“

b) **2 dalis pakeičiama taip:**

i) **įvadinė frazė pakeičiama taip:**

„Jei nenustatyta kitaip, ši direktyva netaikoma.“

ii) **c punktas pakeičiamas taip:**

„c) **laivuose naudojamos laivų saugyklos ir įranga.**“

4) **3 straipsnis iš dalies keičiamas taip:**

a) **a punktas iš dalies keičiamas taip:**

i) **įvadinė frazė pakeičiama taip:**

„Svarbūs tarptautiniai dokumentai“ – šių teisės aktų naujausia redakcija;“

(1) OL L 208, 2002 8 5, p. 1. ||.

2008 m. rugsėjo 24 d., trečiadienis

ii) po ketvirtos įtraukos įterpiama ši įtrauka:

„— **„1996 m. Konvencija“ – tai TJO 1976 m. Konvencijos dėl atsakomybės pagal jūrinius reikalavimus ribojimo, su pakeitimais, padarytais 1996 m. protokolu, suvestinis tekstas;**“

iii) papildoma šia įtraukomis:

„— TJO rezoliucija A.917(22) – tai Tarptautinės jūrų organizacijos rezoliucija 917(22) „Gairės dėl AIS naudojimo laivuose“, su pakeitimais, padarytais TJO rezoliucija A.956(23);

— **„TJO rezoliucija A.930(22)“ – tai TJO asamblėjos ir Tarptautinės darbo tarnybos valdybos rezoliucija pavadinimu „Gairės dėl finansinės garantijos suteikimo likimo valiai paliktų jūrininkų atveju“;**

— TJO rezoliucija A.949(23) – tai Tarptautinės jūrų organizacijos rezoliucija 949(23) „Gairės dėl prieglobsčio vietų laivams, kuriems reikia pagalbos“;

— TJO rezoliucija A.950(23) – tai Tarptautinės jūrų organizacijos rezoliucija 950(23) „Pagalbos jūroje tarnybos (MAS)“;

— **„TJO sąžiningo elgesio su jūrininkais nelaimės jūroje atveju gairės“ – tai gairės, pridėtos prie 2006 m. balandžio 27 d. TJO Teisės komiteto ir Tarptautinės darbo organizacijos valdybos rezoliucijos LEG. 3(91);“**

b) k punktas pakeičiamas taip:

„k) „kompetentingos institucijos“ – institucijos ir organizacijos, valstybių narių paskirtos vykdyti funkcijas pagal šią direktyvą;“

c) įterpiamas šis punktas:

„ka) **„laivo savininkas“ – tai laivo savininkas arba bet kuri kita organizacija ar asmuo, pavyzdžiui, valdytojas arba laivo be įgulos frachtuotojas, kurį laivo savininkas įgaliojo eksploatuoti laivą ir kuris, prisiimdamas tokią atsakomybę, sutiko prisiimti visas su laivu susijusias pareigas bei įsipareigojimus;**“

d) papildoma šiais punktais:

„s) „SafeSeaNet“ – Bendrijos keitimosi laivybos informacija sistema, Komisijos sukurta bendradarbiaujant su valstybėmis narėmis, kad būtų užtikrintas Bendrijos teisės aktų įgyvendinimas;

t) „reguliarios paslaugos“ – laivų reisai, organizuojami taip, kad būtų vykdomas eismas tarp dviejų ar daugiau tų pačių uostų, ir vykstantys pagal paskelbtą tvarkaraštį arba taip reguliariai ar dažnai, kad jie sudaro atpažįstamą reisų sistemą;

u) „žvejybos laivas“ – bet koks laivas su įranga, skirta versliniam gyvųjų vandens išteklių naudojimui;

v) „laivas, kuriam reikia pagalbos“ – laivas, esantis tokioje padėtyje, dėl kurios jis gali būti prarastas arba gali kilti pavojus aplinkai ar laivybai. **Kai būtina, laive esančių žmonių gelbėjimą reglamentuoja Tarptautinė jūrų paieškos ir gelbėjimo konvencija, kuri turi viršenybę prieš šios direktyvos nuostatas;**

2008 m. rugsėjo 24 d., trečiadienis

- w) „civilinė atsakomybė“ – 1996 m. Konvencijos tikslais yra atsakomybė, kurios pagrindu trečiasis asmuo jūrų transporto veiksmu, dėl kurio kaltės buvo padaryta žala, turi teisę į reikalavimą, laikantis tos konvencijos 2 straipsnyje numatyto apribojimo, išskyrus Europos Parlamento ir Tarybos reglamente (EB) Nr. .../2008 [dėl keleivių vežėjų jūra atsakomybės nelaimingų atsitikimų atveju] (*) numatytus reikalavimus;
- x) „LRIT“ – tai sistema, kuri pagal SOLAS konvencijos dėl jūrų saugos ir saugumo bei jūrų aplinkos apsaugos V skyriaus 19 taisyklę automatiškai perduoda tolimojo identifikavimo ir sekimo informaciją laivybos saugos ir saugumo bei jūrų aplinkos apsaugos tikslais.

(*) OL L ...“

5) įterpiamas šis straipsnis:

„4a straipsnis

Išimtys

1. Valstybės narės gali atleisti nuo 4 straipsnyje nurodyto reikalavimo laivus, teikiančius reguliarias paslaugas tarp jų teritorijoje esančių uostų, jeigu laikomasi šių sąlygų:

- a) bendrovė, teikianti reguliarias paslaugas, rengia ir atnaušina tokių laivų sąrašą ir tą sąrašą nusiunčia reikiamai kompetentingai institucijai;
- b) I priedo 1 punkte nurodyta informacija apie kiekvieną atliktą reisą pateikiama kompetentingos institucijos reikalavimu. Bendrovė nustato vidaus sistemą, užtikrinančią, kad gavus prašymą ši informacija būtų elektroniniu būdu išsiųsta kompetentingai institucijai bet kuriuo paros metu ir nedelsiant, kaip nurodyta 4 straipsnio 1 dalyje;
- c) kaip nurodyta 4 straipsnyje, paskirties uostui pranešama, jei nuo tikėtino atvykimo į paskirties uostą ar į locmanų punktą laiko nukrypstama 6 valandas arba daugiau;
- d) nuo minėtojo reikalavimo atleidžiami tik atskiri laivai, teikiantys konkrečią paslaugą;
- e) paslauga laikoma reguliaria tik tada, jei numatyta ją teikti ne mažiau kaip mėnesį;
- f) nuo 4 straipsnyje numatytų reikalavimų atleidžiama tik tada, kai numatomi ne ilgesni kaip 12 valandų reisai.

2. Kai tarptautinė reguliari paslauga teikiama tarp dviejų ar daugiau valstybių, iš kurių bent viena yra valstybė narė, bet kuri iš dalyvaujančių valstybių narių gali prašyti kitų valstybių narių suteikti tai paslaugai išimtį. Visos dalyvaujančios valstybės narės, įskaitant suinteresuotas pakrantės valstybes, bendradarbiauja siekdamos išimtį atitinkamai paslaugai suteikti 1 dalyje nustatytais sąlygomis.

3. Valstybės narės periodiškai tikrina, ar laikomasi 1 ir 2 dalyse nurodytų sąlygų. Kai nebesilaikoma bent vienos iš šių sąlygų, valstybės narės nedelsdamos panaikina atitinkamai bendrovei suteiktą išimtį.

4. Valstybės narės perduoda Komisijai bendrovių ir laivų, kuriems suteikta išimtis pagal šį straipsnį, sąrašą ir bet kokius to sąrašo pakeitimus.“

2008 m. rugsėjo 24 d., trečiadienis

6) įterpiamas šie straipsniai:

„6a straipsnis

Automatinio identifikavimo sistemų (AIS) naudojimas žvejybos laivuose

Visuose žvejybos laivuose, kurių bendras ilgis yra daugiau nei 15 metrų, plaukiojančiuose su bet kurios valstybės narės vėliava ir įregistruotuose Bendrijoje arba žvejojančiuose bet kurios valstybės narės vidaus vandenyse ar teritoriniuose vandenyse, arba iškraunančiuose laimikį bet kurios valstybės narės uoste, laikantis II priedo I dalies 3 punkte pateikto tvarkaraščio, įrengiamos AIS (A klasės), atitinkanti TJO parengtus veikimo standartus.

Žvejybos laivuose esančios AIS privalo veikti nuolat. Išimtinėmis aplinkybėmis AIS gali būti išjungtos, kai, kapitono manymu, tai yra būtina jo laivo saugai ar saugumui užtikrinti. ||

6b straipsnis

Laivų tolimojo identifikavimo ir sekimo (LRIT) sistemos naudojimas

1. Vadovaujantis SOLAS konvencijos V skyriaus 19 taisykle ir TJO patvirtintais veikimo standartais bei funkciniais reikalavimais, tarptautiniais maršrutais plaukiojančiuose laivuose, įplaukiančiuose į valstybės narės uostą, įdiegiama LRIT sistema.

Komisija, veikdama pagal 28 straipsnio 2 dalyje nurodytą reguliavimo procedūrą su tikrinimu ir bendradarbiaudama su valstybėmis narėmis, nustato LRIT įrangos montavimo laivuose, kurie plaukioja valstybių narių AIS stacionarinių stočių aptarnaujamuose vandenyse, sąlygas ir reikalavimus bei visas atitinkamas priemones pateikia TJO.

2. Valstybės narės ir Komisija bendradarbiauja, siekdamos įsteigti LRIT Europos duomenų centrą, kuriam būtų pavesta tvarkyti tolimojo identifikavimo ir sekimo informaciją.

LRIT Europos duomenų centras yra sudedamoji Europos laivybos informacijos ir keitimosi sistemos SafeSeaNet dalis. Valstybės dengia išlaidas, susijusias su nacionalinių SafeSeaNet sistemos elementų keitimu siekiant įtraukti LRIT informaciją.

Valstybės narės užmezga ryšį su LRIT Europos duomenų centru ir jį palaiko.

3. Komisija nustato prieigos prie LRIT Europos duomenų centro saugomos informacijos tvarką ir principus pagal 28 straipsnio 2 dalyje nurodytą reguliavimo procedūrą su tikrinimu.“

7) 12 straipsnis pakeičiamas taip:

„12 straipsnis

Krovinio siuntėjo išsipareigojimai

1. Krovinio siuntėjai, valstybės narės uoste siūlantys vežti || pavojingas ar aplinką teršiančias prekes, prieš tai, kai kroviniai pakraunami į laivą, laivo kapitonui ar valdytojui, nepriklausomai nuo laivo dydžio, pateikia deklaraciją, kurioje yra ši informacija:

a) I priedo 2 punkte išvardyta informacija;

2008 m. rugsėjo 24 d., trečiadienis

- b) MARPOL konvencijos I priede nurodytų medžiagų atveju – saugos duomenų lapas, kuriame išsamiai išdėstytos produktų fizinės ir cheminės savybės, (**kai taikoma**), įskaitant klampumą, išreikštą cSt 50 °C temperatūroje, ir tankį 15 °C temperatūroje **bei kitus duomenis, pateikiamus saugos duomenų lape pagal TJO rezoliuciją MSC.150(77)**;
- c) kontaktiniai numeriai, kuriais kritiškos padėties atveju būtų galima susisiekti su krovinio siuntėju arba kitu asmeniu ar įstaiga, turinčiais informacijos apie fizines bei chemines produktų savybes ir apie veiksmus, kurių reikia imtis kritiškos padėties atveju.
- 2. Laivuose, kurie atplaukia iš trečiosios šalies uosto, plaukia į valstybių narių uostą ar valstybės narės teritoriniuose vandenyse esančią stovėjimo vietą ir veža pavojingas ar aplinką teršiančias prekes, turi būti krovinio siuntėjo deklaracija su šia informacija:**
- a) **I priedo 3 skirsnyje nurodyta informacija;**
- b) **informacija, kurią reikia pateikti pagal šio straipsnio 1 dalies b ir c punktus.**
- 3. Krovinio siuntėjas privalo užtikrinti ir nešti atsakomybę už tai, kad siūlomas vežti krovinys iš tikrųjų būtų tas, kuris buvo deklaruotas pagal 1 ir 2 dalių nuostatas.“**
- 8) 14 straipsnio 2 pastraipos c punktas pakeičiamas taip:**
- „c) **paprčiau visos valstybės narės turi galėti SafeSeaNet tinklu nedelsdamos persiųsti informaciją apie laivą ir jo vežamą pavojingą arba aplinką teršiantį krovinį kitos valstybės narės nacionalinėms ir vietos kompetentingoms institucijoms, jei tai labai reikalinga jūrų saugumo, laivybos apsaugos ir jūrų aplinkos apsaugos tikslais.“**
- 9) 16 straipsnio 1 dalis papildoma šiais punktais:
- „d) laivai, apie kurių draudimo pažymėjimą arba finansines garantijas, reikalingas pagal **šią direktyvą** ir tarptautines taisykles, nebuvo pranešta arba kurie jų neturi;
- e) laivai, apie kuriuos locmanai ar uosto institucijos pranešė, kad jie turi pastebimų anomalijų, galinčių pakenkti jų navigacijos saugumui arba sukelti pavojų aplinkai.“
- 10) įterpiamas šis straipsnis:
- „18a straipsnis
- Priemonės ledo keliamo pavojaus atveju
1. Kai kompetentingos institucijos, atsižvelgdamos į ledo būklę, nusprendžia, kad esama rimto pavojaus žmonių gyvybei jūroje arba tos valstybės narės laivybos ar pakrančių zonų, arba kitų valstybių laivybos ar pakrančių zonų apsaugai:
- a) jos perduoda reikiamą informaciją apie ledo būklę, rekomenduojamus kursus ir ledlaužio paslaugas jų kompetencijos zonoje kapitonams, kurių laivai yra tų institucijų kompetencijos zonos arba ketina įplaukti į vieną iš jų uostų arba iš jo išplaukti;
- b) neapribojant pareigos teikti pagalbą laivams, kuriems reikia pagalbos, ir kitų pareigų pagal atitinkamas tarptautines taisykles, jos gali pareikalauti, kad laivas, esantis atitinkamoje zonoje ir ketinantis įplaukti į uostą ar terminalą, išplaukti iš jų arba išplaukti iš stovėjimo rajono, **pateiktų dokumentą, įrodantį, kad jis atitinka** atsparumo ir pajėgumo reikalavimus, būtinus atsižvelgiant į su ledu susijusią padėtį atitinkamame rajone.

2008 m. rugsėjo 24 d., trečiadienis

2. Priemonės, kurių imamasi pagal 1 dalies nuostatas, susijusios su duomenimis apie ledo būklę, grindžiamos valstybės narės pripažintos kompetentingos meteorologinės informacijos tarnybos pateiktomis ledo būklės ir oro prognozėmis.“

11) 19 straipsnis pakeičiamas taip:

a) 2 dalis papildoma šia pastraipa:

„Šiuo tikslu jie kompetentingų nacionalinių institucijų prašymu pateikia joms 12 straipsnyje nurodytą informaciją.“

b) įterpiama tokia dalis:

„3a. Pagal savo nacionalinius teisės aktus valstybės narės laikosi atitinkamų TJO sąžiningo elgesio su jūrininkais nelaimės jūroje atveju gairių nuostatų, ypač tų, kurios susijusios su jų jurisdikcijai priklausančiuose vandenyse plaukiojančio laivo, kuriam reikia pagalbos, kapitonu arba įgula.“

12) Įterpiamas šis straipsnis:

„19a straipsnis

Laivus, kuriems reikia pagalbos, priimanti kompetentinga institucija:

1. Kiekviena valstybė narė paskiria reikiamą kompetenciją turinčią kompetentingą instituciją, kuri būtų savarankiška tuo požiūriu, kad gelbėjimo operacijos metu turėtų įgaliojimus savo iniciatyva priimti sprendimus dėl laivų priėmimo siekiant:

- išsaugoti žmonių gyvybes,
- apsaugoti pakrantę,
- apsaugoti jūrų aplinką,
- užtikrinti saugą jūroje,
- sumažinti ekonominius nuostolius.

2. 1 dalyje nurodyta institucija prisiima atsakomybę už 20a straipsnyje nurodytų planų vykdymą.

3. 1 dalyje nurodyta institucija, inter alia, gali:

- a) apriboti laivo judėjimą ar nurodyti jam laikytis tam tikro kurso. Toks reikalavimas nepanaikina laivo kapitono atsakomybės už saugą savo laivo valdymą;
- b) išsiųsti oficialų pranešimą laivo kapitonui pašalinti grėsmę aplinkai ir laivybos saugai;
- c) atvykti į laivą arba nusiųsti į jį vertinimo grupę laivui padarytos žalos dydžiui ir pavojui įvertinti, padėti kapitonui pagerinti padėtį ir pranešti apie tai kompetentingai pakrantės stočiai;
- d) prireikus pačiai iškviešti ir nusiųsti gelbėtojus;
- e) palydėti arba nutempti laivą.“

2008 m. rugsėjo 24 d., trečiadienis

13) 20 straipsnis pakeičiamas taip:

„20 straipsnis

Laivų, kuriems reikia pagalbos, priėmimas į prieglobsčio vietas

1. **19a straipsnyje nurodyta institucija nusprendžia, ar priimti laivą į prieglobsčio vietą. Ta įstaiga užtikrina, kad dėl avarinėje padėtyje atsidūrusio laivo būtų sprendžiama** tik prieš tai atlikus padėties įvertinimą remiantis 20a straipsnyje nurodytais planais, **o laivas būtų priimamas į prieglobsčio vietą tais atvejais, kai yra galimybė sumažinti susijusį pavojų arba jo išvengti.**

2. 1 dalyje nurodytos institucijos rengia reguliarius susitikimus, kad pasikeistų žiniomis ir pagerintų pagal šį straipsnį taikomas priemones. Jos gali susitikti bet kuriuo metu, atsižvelgdamos į konkrečias aplinkybes.“

14) įterpiamas šis straipsnis:

„20a straipsnis

Laivų, kuriems reikia pagalbos, priėmimo planai

1. Valstybės narės parengia planus, || išdėstančius veiksmus jų jurisdikcijai priklausančiuose vandenyse esančio laivo, kuriam reikia pagalbos, keliamo pavojaus atveju **ir užtikrinančius laivų priėmimą bei žmonių gyvybių gelbėjimą.**

2. 1 dalyje nurodyti planai parengiami po konsultacijų su suinteresuotosiomis šalimis, remiantis TJO rezoliucijomis A.949(23) ir A.950(23) ir juose pateikiama bent ši informacija:

- a) institucijos (-ų), atsakingos (-ų) už pavojaus signalų gavimą ir reagavimą į juos, identifikaciniai duomenys;
- b) kompetentingos institucijos, kuriai pavesta įvertinti padėtį ir priimti sprendimą dėl laivo, kuriam reikia pagalbos, priėmimo arba atsisakymo priimti į pasirinktą prieglobsčio vietą, identifikaciniai duomenys;
- c) informacija apie valstybių narių pakrantę **ir duomenys, kurie padėtų greitai** įvertinti laivą, kuriam reikia pagalbos, **ir nedelsiant priimti sprendimą dėl** prieglobsčio vietos, įskaitant aplinkos, ekonominių ir socialinių veiksnių bei gamtos sąlygų aprašymą;
- d) įvertinimo procedūros, skirtos priimti ar atsisakyti priimti į prieglobsčio vietą laivą, kuriam reikia pagalbos;
- e) pagalbai, gelbėjimo darbams ir kovai su tarša tinkami ištekliai ir įrengimai;
- f) tarptautinio koordinavimo ir sprendimų priėmimo procedūros;
- g) finansinių garantijų ir atsakomybės procedūros, skirtos laivams, priimtiems į prieglobsčio vietą.

3. Valstybės narės paskelbia **19a straipsnyje** nurodytos kompetentingos institucijos ir institucijų, paskirtų priimti pavojaus signalus ir į juos reaguoti, pavadinimus **ir adresus.**

Gavusios prašymą, valstybės narės kaimyninėms valstybėms narėms pateikia reikiamą informaciją apie planus.

2008 m. rugsėjo 24 d., trečiadienis

Igyvendindamos laivų, kuriems reikia pagalbos, priėmimo planuose numatytas procedūras, valstybės narės užtikrina, kad visa reikiama informacija būtų prieinama operacijose dalyvaujančioms šalims.

Jei valstybės narės to prašo, asmenys, gavę informaciją pagal antrą ir trečią pastraipą, turi laikytis konfidencialumo.

4. Valstybės narės iki ... (*) informuoja Komisiją apie priemones, kurių imtasi taikant šį straipsnį. ||

20b straipsnis

Civilinės atsakomybės ir finansinių garantijų sistema

1. Valstybės narės nustato laivų savininkų civilinės atsakomybės sistemą ir užtikrina, kad laivų savininkų teisė riboti atsakomybę reglamentuotų visos 1996 m. Konvencijos nuostatos.

2. Valstybė narės imasi reikalingų priemonių, kad visi su jų vėliava plaukiojančių laivų savininkai teiktų finansinę civilinės atsakomybės garantiją 1996 m. konvencijoje nustatytose ribose.

3. Valstybės narės imasi reikalingų priemonių, kad kiekvienas su trečiosios šalies vėliava plaukiojančio laivo savininkas teiktų finansinę garantiją pagal 2 dalies reikalavimus tuo metu, kai toks laivas įplaukia į tų valstybių narių išskirtinę ekonominę arba jai lygiavertę zoną. Tokia finansinė garantija turi galioti ne mažiau kaip tris mėnesius nuo tos dienos, kai ji tampa būtina.

20c straipsnis

Finansinė garantija likimo valiai paliktų jūrininkų atveju

1. Valstybės narės imasi reikalingų priemonių, kad kiekvieno su jų vėliava plaukiojančio laivo savininkas teiktų finansinę garantiją, apsaugančią tame laive įdarbintus ar pasamdytus jūrininkus jų palikimo likimo valiai atveju pagal TJO rezoliuciją A 930(22).

2. Valstybės narės imasi reikalingų priemonių, kad kiekvieno su trečiosios šalies vėliava plaukiojančio laivo savininkas teiktų finansinę garantiją pagal 1 dalies reikalavimus tuo metu, kai toks laivas įplaukia į tų valstybių narių jurisdikcijai priklausantį uostą ar jūros terminalą arba nuleidžia inkarą jų jurisdikcijoje esančioje zonoje.

3. Valstybės narės užtikrina, kad finansinės garantijos sistema likimo valiai paliktų jūrininkų atveju būtų įmanoma pasinaudoti pagal TJO rezoliuciją A 930(22).

20d straipsnis

Finansinės garantijos pažymėjimas

1. 20b ir 20c straipsniuose numatytos finansinės garantijos buvimas ir galiojimo laikas turi būti patvirtinti vienu ar keliais pažymėjimais.

2. Pažymėjimus išduoda kompetentingos valstybių narių institucijos, įsitikinusios, kad laivo savininkas atitinka šios direktyvos reikalavimus. Be to, išduodamos pažymėjimus, kompetentingos institucijos turi atsižvelgti ir į tai, ar garantiją teikiantis asmuo turi verslo buveinę Europos Sąjungoje.

(*) OL: 18 mėnesių nuo šios direktyvos įsigaliojimo datos.

2008 m. rugsėjo 24 d., trečiadienis

Kai laivas įregistruotas valstybėje narėje, pažymėjimus išduoda arba patvirtina valstybės, kurioje įregistruotas laivas, kompetentinga institucija.

Kai laivas įregistruotas trečiojoje šalyje, pažymėjimus gali išduoti arba patvirtinti bet kurios valstybės narės kompetentinga institucija.

3. Komisija nustato pažymėjimų išdavimo ir galiojimo sąlygas, ypač jų išdavimo kriterijus ir tvarką, taip pat priemones, susijusias su finansinių garantijų teikėjais. Šios priemonės, skirtos iš dalies pakeisti neesmines šios direktyvos nuostatas, inter alia, ją papildant, tvirtinamos pagal 28 straipsnio 2 dalyje nurodytą reguliavimo procedūrą su tikrinimu.

4. Pažymėjimuose nurodoma tokia informacija:

- a) laivo pavadinimas ir įregistravimo uostas;*
- b) laivo savininko pavadinimas ir pagrindinė veiklos vykdymo vieta;*
- c) garantijos tipas;*
- d) draudiko ar kito garantiją suteikiančio subjekto pavadinimas ir pagrindinė veiklos vykdymo vieta ir, jei reikia, veiklos vykdymo vieta, kurioje buvo įgytas draudimas arba garantija;*
- e) pažymėjimo galiojimo laikotarpis, kuris negali būti ilgesnis už draudimo ar garantijos galiojimo laikotarpį.*

5. Pažymėjimai išduodami išduodančiosios valstybės narės oficialiąja (-iosiomis) kalba (-omis). Jei vartojama ne anglų ar prancūzų kalba, pateikiamas vertimas į vieną iš šių kalbų.

20e straipsnis

Pranešimas apie finansinės garantijos pažymėjimą

1. Pažymėjimas turi būti laikomas laive, o jo kopija perduodama laivų registrą tvarkančiai institucijai arba, jei laivas registruotas ne valstybėje narėje, valstybės, išdavusios ar patvirtinusios pažymėjimą, institucijai. Atitinkama institucija perduoda pažymėjimo išdavimo bylos kopiją 20i straipsnyje numatytam Bendrijos biurui, kad pastarasis įtrauktų ją į registrą.

2. Į valstybės narės išimtinę ekonominę ar jai lygiavertę zoną įplaukiančio laivo valdytojas, atstovas arba kapitonas 20b straipsnyje nurodytais atvejais praneša tos valstybės narės institucijoms apie laive esantį finansinės garantijos pažymėjimą.

3. Į valstybės narės jurisdikcijai priklausančią uostą ar jūros terminalą įplaukiančio arba jos jurisdikcijoje esančioje zonoje inkarą nuleidžiančio laivo valdytojas, atstovas arba kapitonas 20c straipsnyje nurodytais atvejais praneša tos valstybės narės institucijoms apie laive esantį finansinės garantijos pažymėjimą.

4. Valstybių narių kompetentingos institucijos gali keistis 1 dalyje nurodyta informacija, naudodamosi SafeSeaNet.

2008 m. rugsėjo 24 d., trečiadienis

20f straipsnis**Sankcijos**

Valstybės narės užtikrina, kad būtų laikomasi šioje direktyvoje numatytų taisyklių, ir numato sankcijas už šių taisyklių pažeidimus. Sankcijos turi būti veiksmingos, proporcingos ir atgrasančios.

20g straipsnis**Abipusis finansinių garantijų pažymėjimų pripažinimas valstybėse narėse**

Šios direktyvos tikslais valstybės narės pripažįsta kitos valstybės narės 20d straipsnio pagrindu išduotus arba patvirtintus pažymėjimus ir laiko juos lygiaverčiais savo pačių išduotiems arba patvirtintiems pažymėjimams net ir tais atvejais, kai laivas nėra registruotas valstybėje narėje.

Valstybė narė gali bet kada paprašyti pažymėjimą išdavusios ar patvirtinusios valstybės pasikeisti nuomonėmis, jei mano, kad draudikas ar pažymėjime nurodytas garantas yra finansiškai nepajėgus įvykdyti šioje direktyvoje nustatytas pareigas.

20h straipsnis**Tiesioginis reikalavimas civilinės atsakomybės finansinės garantijos teikėjui**

Bet kuris prašymas atlyginti laivo padarytą žalą gali būti pateikiamas tiesiogiai laivo savininko civilinės atsakomybės finansinę garantiją suteikusiam subjektui.

Finansinės garantijos teikėjas gali naudotis visomis tomis pačiomis gynybos priemonėmis kaip ir laivo savininkas, išskyrus bankroto ir laivo savininko likvidavimo priemones.

Finansinės garantijos teikėjas taip pat gali pasinaudoti faktu, kad nuostoliai ar žala buvo padaryti dėl tyčinio laivo savininko veiksmo ar neveikimo. Tačiau jis negali pasinaudoti jokiais gynybos priemonėmis, kuriomis jis galėtų pasinaudoti, jei reikalavimą jam pareikštų laivo savininkas.

Finansinės garantijos teikėjas visada gali reikalauti laivo savininko įtraukimo į procesą.

20i straipsnis**Bendrijos biuras**

Įkuriamas Bendrijos biuras, kuris tvarko išsamų išduodamų pažymėjimų registrą, prižiūri ir atnaujina šių pažymėjimų galiojimą ir tikrina trečiųjų šalių įregistruotų garantijų tikrumą.

20j straipsnis**Finansinė garantija ir kompensacija**

1. Draudimo pažymėjimo ar finansinės garantijos nebuvimas neatleidžia valstybių narių nuo pareigos atlikti išankstinį padėties vertinimą ir priimti 20 straipsnyje nurodytą sprendimą ir pats savaime nelaikomas pakankama priežastimi valstybei narei atsisakyti priimti laivą į prieglobsčio vietą.

2008 m. rugsėjo 24 d., trečiadienis

2. *Nepažeisdama 1 dalies nuostatų, prieš priimdama laivą į prieglobsčio vietą, valstybė narė gali pareikalauti, kad laivo valdytojas, atstovas arba kapitonas pateiktų draudimo pažymėjimą arba finansinę garantiją, kaip apibrėžta šioje direktyvoje, apimančius to laivo valdytojo, atstovo arba kapitono atsakomybės už laivo padarytą žalą atlyginimą. Nelaimės ištikto laivo priėmimas dėl reikalavimo pateikti šį pažymėjimą negali būti atidėtas.*

3. *Valstybės narės užtikrina išlaidų ir galimų ekonominių nuostolių, kuriuos uostas patyrė priėmus sprendimą pagal 20 straipsnio 1 punktą, kompensavimą, jei šių išlaidų arba nuostolių pagal šią direktyvą ir galiojančius tarptautinius kompensavimo mechanizmus per pagrįstą laikotarpį nekompensuoja laivo savininkas arba valdytojas.*

15) įterpiamas šis straipsnis:

„22a straipsnis

SafeSeaNet

1. Valstybės narės nacionaliniu arba vietos lygiu sukuria laivybos informacijos tvarkymo sistemas, skirtas šioje direktyvoje nurodytai informacijai apdoroti.

2. Pagal 1 dalį sukurtos sistemos suteikia galimybę operatyviai naudoti surinktą informaciją ir pirmiausia atitinka 14 straipsnyje nustatytas sąlygas.

3. Norėdamos garantuoti veiksmingą keitimąsi šioje direktyvoje nurodyta informacija valstybės narės užtikrina, kad nacionalinės arba vietos sistemos, sukurtos tokiai informacijai kaupti, apdoroti ir saugoti, galėtų būti sujungtos su SafeSeaNet. Komisija užtikrina, kad SafeSeaNet veiktų visą parą. **Pagrindiniai sistemos SafeSeaNet principai yra nurodyti III priede.**

4. *Veikdamos regioninių susitarimų arba tarpvalstybinių, tarpregioninių ir tarptautinių projektų rėmuose, valstybės narės užtikrina, kad plėtojamos informacijos sistemos ir tinklai atitiktų šios direktyvos reikalavimus, būtų suderinti ir sujungti su SafeSeaNet.*

16) 23 straipsnis iš dalies keičiamas taip:

a) c punktas pakeičiamas taip:

„c) atsižvelgiant į informacinių ir ryšių technologijų raidą, plėsti Bendrijos laivų eismo stebėsenos ir informacijos sistemos aprėptį ir (arba) šią sistemą atnaujinti, kad laivai būtų geriau identifikuojami ir stebimi. Tuo tikslu valstybės narės ir Komisija kartu prirėkus kuria privalomąsias pranešimų sistemas, privalomąsias laivų eismo tarnybas ir atitinkamas laivų maršrutų parinkimo sistemas bei teikia jas tvirtinti TJO. Jos taip pat bendradarbiauja atitinkamuose regioniniuose arba tarptautiniuose organuose kurdamos tolimojo laivų identifikavimo ir sekimo sistemas;“

b) papildoma šiuo punktu:

„e) užtikrinti nacionalinių sistemų, naudojamų I priede nurodytai informacijai tvarkyti ir SafeSeaNet plėtoti bei atnaujinti, sujungimą ir sąveiką.“

2008 m. rugsėjo 24 d., trečiadienis

17) įterpiamas šis straipsnis:

„23a straipsnis

Laivybos saugumo informacijos apdorojimas ir tvarkymas

1. Komisija užtikrina, kad, kai būtina, pagal šią direktyvą surinkta informacija būtų apdorojama, naudojama ir platinama valstybių narių paskirtoms institucijoms.

2. Atitinkamais atvejais Komisija prisideda prie su laivybos saugumu susijusių duomenų rinkimo ir platinimo sistemų kūrimo bei veikimo, visų pirma naudodamasi Equasis sistema arba kita lygiaverte vieša sistema.“

18) 24 straipsnis papildomas šiomis pastraipomis:

„Valstybės narės, vadovaudamosi savo nacionaliniais teisės aktais, patikrina, kad dėl iš laivų perduodamų AIS ir NIST duomenų nekiltų pavojus saugai, saugumui ir aplinkos apsaugai arba nebūtų daromas poveikis laivų valdytojų konkurencijai. Ypač jos neleidžia viešai platinti informacijos apie krovinio ypatumus arba laive esančius asmenis, nebent su tuo sutinka laivo kapitonas arba valdytojas.

Komisija tiria, kokių problemų tinklų ir informacijos saugumo srityje gali kilti taikant šioje Direktyvoje ir ypač jos 6, 6a, 14 ir 22a straipsniuose numatytas priemones, ir, siekdama padidinti tinklo apsaugą, siūlo atitinkamus III priedo pakeitimus.“

19) 27 ir 28 straipsniai pakeičiami taip:

„27 straipsnis

Pakeitimo procedūra

1. 3 straipsnio apibrėžtys, nuorodos į Bendrijos ir TJO priemones bei priedai, siekiant suderinti juos su priimta, pakeista ir įsigaliojusia Bendrijos ir tarptautine teise, gali būti iš dalies keičiami pagal 28 straipsnio 2 dalyje nurodytą reguliavimo procedūrą su tikrinimu, jei dėl šių pakeitimų neišplečiama šios direktyvos taikymo sritis.

2. Be to, šios direktyvos I, III ir IV priedai, atsižvelgiant į šios direktyvos taikymo metu įgytą patirtį, gali būti iš dalies keičiami pagal 28 straipsnio 2 dalyje nurodytą reguliavimo procedūrą su tikrinimu, jei dėl šių pakeitimų neišplečiama šios direktyvos taikymo sritis.

28 straipsnis

Komiteto procedūra

1. Komisijai padeda Jūrų saugumo ir teršimo iš laivų prevencijos komitetas (COSS), įsteigtas Europos Parlamento ir Tarybos reglamentu (EB) Nr. 2099/2002 (*).

2. Jei yra nuoroda į šią dalį, taikomi Sprendimo 1999/468/EB 5a straipsnio 1–4 dalys ir 7 straipsnis, atsižvelgiant į jo 8 straipsnį.

(*) OL L 324, 2002 11 29, p. 1. ||;“

2008 m. rugsėjo 24 d., trečiadienis

20) I priedo 4 punkto X įtrauka pakeičiama taip:

„— X. Kitos nuostatos:

— nustatytas bunkerinio mazuto kiekis ir jo ypatybės visiems jį gabenantiems laivams,

— navigacinė padėtis.“

21) II priedo I dalis papildoma tokiu punktu:

„3. Žvegybos laivai

Žvegybos laivai, kurių bendras ilgis yra daugiau nei 15 metrų, privalo pradėti laikytis 6a straipsnyje nustatyto reikalavimo pagal tokį tvarkaraštį:

— žvegybos laivai, kurių bendras ilgis yra 24 metrai ar daugiau, bet mažiau nei 45 metrai: ne vėliau kaip ... (*);

— žvegybos laivai, kurių bendras ilgis yra 18 metrų ar daugiau, bet mažiau nei 24 metrai: ne vėliau kaip... (**). OL: 18 mėnesių nuo šios direktyvos įsigaliojimo dienos.;

— žvegybos laivai, kurių bendras ilgis yra daugiau nei 15 metrų, bet mažiau nei 18 metrų: ne vėliau kaip ... (**).

Naujai pastatyti žvegybos laivai, kurių bendras ilgis yra daugiau nei 15 metrų, privalo pradėti laikytis 6a straipsnyje nustatyto reikalavimo nuo ... (****).

(*) OL: 3 metai nuo šios direktyvos įsigaliojimo dienos.

(**) OL: 4 metai nuo šios direktyvos įsigaliojimo dienos.

(***) OL: 5 metai nuo šios direktyvos įsigaliojimo dienos.

(****) OL: 18 mėnesių nuo šios direktyvos įsigaliojimo dienos.“

2 straipsnis

Perkėlimas į nacionalinę teisę

1. Valstybės narės ■ priima įstatymus ir kitus teisės aktus, būtinus šiai direktyvai įgyvendinti, **ne vėliau kaip iki ... (*)**. Jos ■ perduoda Komisijai tų nuostatų tekstus **bei tų nuostatų ir šios direktyvos atitikmenų lentelę**.

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

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

3 straipsnis

Įsigaliojimas

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

4 straipsnis

Adresatai

Ši direktyva skirta valstybėms narėms.

Priimta ...,

Europos Parlamento vardu

Pirmininkas

Tarybos vardu

Pirmininkas

(*) OL: 12 mėnesių nuo šios direktyvos įsigaliojimo dienos.