



EUROPOS KOMISIJA

Briuselis, 2011.4.28
KOM(2011) 232 galutinis

KOMISIJOS ATASKAITA EUROPOS PARLAMENTUI IR TARYBAI

**Pagal Direktyvą 2002/59/EB, įdiegiančią Bendrijos laivų eismo stebėsenos ir
informacijos sistemą, taikomų priemonių įgyvendinimo ir jų poveikio vertinimo
ataskaita**

KOMISIJOS ATASKAITA EUROPOS PARLAMENTUI IR TARYBAI

Pagal Direktyvą 2002/59/EB, įdiegiančią Bendrijos laivų eismo stebėsenos ir informacijos sistemą, taikomų priemonių įgyvendinimo ir jų poveikio vertinimo ataskaita

1. ĮVADAS

2002 m. birželio 27 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 2002/59/EB, įdiegiančios Bendrijos laivų eismo stebėsenos ir informacijos sistemą¹, tikslas – įdiegti Bendrijoje tokią laivų eismo stebėsenos ir informacijos sistemą, kuri pagerintų jūrų laivų judėjimo saugą bei efektyvumą, o tarnybos galėtų tinkamiau reaguoti į incidentus, avarijas ar potencialiai pavojingą padėtį jūroje, įskaitant paieškos ir gelbėjimo operacijas, kad būtų gerinama prevencija ir geriau aptinkama tarša iš laivų.

Todėl direktyvoje numatyti keli nauji laivų eismo stebėsenos ir informacijos valdymo srities reikalavimai, atsižvelgiant į tarptautines pranešimų iš laivų sistemų taisykles, laivų eismo tarnybas ir laivų identifikavimo ir stebėsenos srities technologijų pažangą.

Siekiant geriau įdiegti visos Europos Sąjungos laivų eismo stebėsenos ir informacijos sistemą, direktyva nustatyti įpareigojimai sukurti valstybių narių ir Komisijos bendradarbiavimo pagrindą.

Kad nelaimės ištiktiems laivams būtų užtikrintos prieglobsčio vietos, direktyva valstybėms narėms nustatyti įpareigojimai parengti tokių laivų priėmimo planus.

Apskritai ši direktyva taikoma ne mažiau kaip 300 t bendrojo tonažo laivams ir sunkesniems kaip 5 000 t bunkeriams laivuose. Į direktyvos taikymo sritį patenka visi į Europos Sąjungos uostus įplaukiantys laivai, į Tarptautinės jūrų organizacijos (TJO) nustatytų ir valstybių narių eksploatuojamų privalomųjų pranešimų iš laivų sistemų rajonus įplaukiantys laivai, taip pat laivai, į incidentus ir avarijas patekę valstybės narės paieškos ir gelbėjimo rajonuose (išskirtinėse ekonominėse zonose) ar lygiavertėse jiems zonose.

Šios direktyvos veiksmingumas priklauso nuo valstybių narių ir Komisijos įgyvendinimo ir vykdymo užtikrinimo veiksmų. Todėl 26 straipsnio 1 dalyje valstybėms narėms nustatytas įpareigojimas iki 2007 m. vasario 5 d. pranešti Komisijai apie padarytą šios direktyvos (ypač jos 9, 10, 18, 20, 22, 23, 25 straipsnių nuostatų) įgyvendinimo pažangą, o iki 2009 m. gruodžio 31 d. – apie visišką direktyvos įgyvendinimą². 26 straipsnio 2 dalyje numatyta, kad Komisija praneša apie šios direktyvos įgyvendinimą² Europos Parlamentui ir Tarybai, siekiant visų pirma išsiaiškinti, kiek ši direktyva padeda didinti jūrų transporto saugą ir efektyvumą ir užkirsti kelią taršai jūroje. Šį įpareigojimą Komisija vykdo remdamasi pirmiau minėtomis valstybių narių ataskaitomis.

¹ OL L 208, 2002 8 5, p. 10.

² Direktyva 2002/59/EB iš dalies pakeista 2009 m. balandžio 23 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2009/17/EB, iš dalies keičiančia Direktyvą 2002/59/EB, įdiegiančią Bendrijos laivų eismo stebėsenos ir informacijos sistemą (OL L 131, 2009 5 28, p. 101). Ataskaitoje prireikus atsižvelgta į šiuos pakeitimus.

Šioje ataskaitoje įvertintas direktyvos įgyvendinimas ir taikytų priemonių poveikis.

2. VERTINIMO METODAS

Direktyvą valstybės narės įgyvendina teisinėmis ir techninėmis priemonėmis. Teisinės priemonės įgyvendinamos direktyvą oficialiai perkeltiant į nacionalinę teisę ir užtikrinant pagal ją parengtų nacionalinių teisės aktų vykdymą. Techninės priemonės – tai būtinos kranto infrastruktūros, skirtos duomenims priimti ir jais keistis, sukūrimas ir eksploatavimas.

Be valstybių narių veiksmų, ES lygiu direktyva įgyvendinta sukūrus informacinę sistemą „SafeSeaNet“. Sistemą sukūrė Komisija, su valstybėmis narėmis ir Europos jūrų saugumo agentūra (EJSA)³ glaudžiai bendradarbiaudama „SafeSeaNet“ grupėje.

Centrinę „SafeSeaNet“ sistemą eksploatuoja ir jos veikimą ir duomenų kokybę visą parą stebi EJSA. Valstybės narės nedelsiant informuojamos apie problemas, dėl kurių reikia imtis neatidėliotinų veiksmų. Duomenų srauto klausimai paprastai pranešami valstybėms narėms pateikiamose ketvirtinėse duomenų kokybės ataskaitose. Šios ataskaitos yra naudinga priemonė techniniam direktyvos įgyvendinimui valstybėse narėse įvertinti, nes jose apžvelgiamas iš nacionalinių sistemų į centrinę „SafeSeaNet“ sistemą siunčiamų duomenų srautas ir keitimasis duomenimis per „SafeSeaNet“ sistemą.

Nuo 2009 m. EJSA vykdo patikrinimų Komisijos vardu programą, kad būtų įvertintas direktyvos įgyvendinimas valstybėse narėse. Patikrinimų programa vykdoma toliau, o 2010 m. gruodžio mėn. EJSA buvo atlikusi aštuonis patikrinimus ir pateikė ataskaitas Komisijai. EJSA patikrinimų ataskaitose yra išsamesnės informacijos apie valstybėse narėse taikomų įgyvendinimo priemonių administracinius, procedūrinius ir veiklos aspektus. Kadangi patikrinimų rezultatai susiję tik su kai kuriomis valstybėmis narėmis, šioje ataskaitoje bus apsvarstyti tik bendro pobūdžio rezultatai.

Direktyvos 2002/59/EB įgyvendinimo vertinimas šioje ataskaitoje grindžiamas valstybių narių pateiktomis visiško direktyvos įgyvendinimo ataskaitomis. Faktiniam valstybių narių duomenų keitimuisi įvertinti naudotasi EJSA ketvirtinėmis „SafeSeaNet“ duomenų kokybės ataskaitomis.

3. DIREKTYVOS ĮGYVENDINIMAS

Direktyvos įgyvendinimas ir Bendrijos laivų eismo stebėsenos ir informacijos sistemos techninis kūrimas prasidėjo beveik nuo nulio, todėl nuo direktyvos priėmimo 2002 m. vyko etapais. Pirmasis etapas – direktyvą perkelti į nacionalinę teisę; valstybės narės buvo įpareigosotos tai atlikti iki 2004 m. vasario 5 d.

Antrasis etapas – iki 2007 m. pabaigos pastatyti direktyvai įgyvendinti būtinus kranto įrenginius, kad nacionalinių sistemų keitimasis duomenimis prasidėtų ne vėliau kaip po metų (iki 2008 m. pabaigos).

³ 2002 m. birželio 27 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 1406/2002, įsteigiantis Europos jūrų saugumo agentūrą, su pakeitimais, OL L 208, 2002 8 5, p. 1.

Siekiant įvertinti taikomas įgyvendinimo priemonės, valstybės narės įpareigosios iki 2007 m. vasario 5 d. Komisijai pranešti apie direktyvos įgyvendinimo pažangą.

Pagaliau valstybės narės turėjo iki 2009 m. gruodžio 31 d. Komisijai pranešti apie visišką direktyvos įgyvendinimą.

3.1. Perkėlimas į nacionalinę teisę

Dauguma valstybių narių pranešė, kad direktyva į nacionalinę teisę perkelta laiku – iki 2004 m. vasario 5 d. arba keliomis savaitėmis vėliau. Tačiau kai kuriose valstybėse narėse direktyvą perkelti vėluota, o paskutinis valstybės narės pranešimas gautas tik 2005 m. gruodžio mėn.

Remdamasi valstybių narių pranešimais, Komisija pradėjo kelias pažeidimų nagrinėjimo procedūras dėl reikalavimų nevykdymo. Visos šios procedūros jau užbaigtos (paskutinė – 2008 m.).

3.2. Valstybių narių įgyvendinimo ataskaitos

Komisija išplatino anketą, kad valstybėms narėms būtų lengviau pranešti apie padarytą direktyvos (ypač jos 9, 10, 18, 20, 22, 23 ir 25 straipsnių nuostatų) įgyvendinimo pažangą. Šių įgyvendinimo pažangos ataskaitų tikslas buvo užtikrinti, kad iki 2007 m. pabaigos valstybės narės būtų įdiegusios visą direktyvai įgyvendinti būtiną įrangą bei kranto įrenginius ir kad ne vėliau kaip po vienerių metų veiktų informacijos perdavimo į nacionalines sistemas ir keitimosi ja tarp tų sistemų įranga.

Dauguma valstybių narių į anketą atsakė laiku. Teko pradėti kelias pažeidimų nagrinėjimo procedūras, tačiau visos vėliau baigtos (paskutinė – 2009 m.).

Visiško direktyvos įgyvendinimo ataskaitas laiku (iki 2009 m. gruodžio 31 d.) pateikė trys valstybės narės. Dauguma valstybių narių savo ataskaitas pateikė iki 2010 m. birželio vidurio. Paskutinės ataskaitos gautos 2010 m. rugsėjo mėn.

Kai kurių valstybių narių ataskaitose pateikta tik palyginti bendra informacija, todėl toms valstybėms narėms Komisija išsiuntė raštus, kuriuose paprašė išsamesnių duomenų.

3.3. Bendradarbiavimas kuriant techninę infrastruktūrą ir standartus

Tinkamai įgyvendinti direktyvą galima tik efektyviai renkant elektroninius duomenis ir valstybėms narėms jais keičiantis. Todėl direktyvoje valstybėms narėms ir Komisijai nustatytas įpareigojimas bendradarbiauti kuriant telematinius ryšius tarp pakrantės stočių, kad būtų galima keistis duomenimis apie laivų judėjimą, atplaukimą į uostus ir krovinius.

Bendrijos laivų eismo stebėsenos ir informacijos sistemos („SafeSeaNet“) kūrimo ir diegimo procesas vyko valstybių narių ekspertų „SafeSeaNet“ grupėje. Iš pradžių grupei pirmininkavo Komisija. Nuo 2004 m. grupei pirmininkauja EJSA ir grupė parengė visą dokumentų, techninių specifikacijų ir veiklos procedūrų rinkinį, kad sistema „SafeSeaNet“ būtų įdiegta visoje Europos Sąjungoje.

Sistema „SafeSeaNet“ sudaryta iš nacionalinių sistemų ir centrinės sistemos „SafeSeaNet“, kurią eksploatuoja EJSA. Visos šios sistemos sukurtos ir eksploatuojamos pagal technines specifikacijas ir procedūras, suderintas „SafeSeaNet“ grupėje.

Į atliktą „SafeSeaNet“ sistemos kūrimo darbą ir įgytą jos eksploatavimo patirtį atsižvelgta rengiant trečiąją saugios jūrų laivybos teisės aktų rinkinį. Pagal trečiąją saugios jūrų laivybos teisės aktų rinkinį Direktyva 2002/59/EB buvo iš dalies pakeista Direktyva 2009/17/EB, kuria sistemai „SafeSeaNet“ suteiktas aiškus teisinis statusas ir nustatyti bendrieji techniniai sistemos reikalavimai. Pakeitimais taip pat numatytos sistemos „SafeSeaNet“ tvarkymo, veikimo, plėtros ir techninės priežiūros taisyklės. Politikos lygiu už sistemos „SafeSeaNet“ tvarkymą, plėtrą ir priežiūrą atsako su valstybėmis narėmis bendradarbiaujanti Komisija. Už techninį sistemos įgyvendinimą atsako su valstybėmis narėmis ir Komisija bendradarbiaujanti EJSA.

Sistemai „SafeSeaNet“ tvarkyti Komisija sprendimu 2009/584/EB 2009 m. liepos 31 d. įsteigė sistemos „SafeSeaNet“ aukšto lygio valdymo grupę⁴. Grupė sudaryta iš valstybių narių ir Komisijos atstovų, o nuolatinio stebėtojo statusą turinti EJSA aktyviai prisideda prie grupės veiklos.

4. PAGRINDINIAI DIREKTYVOS ĮGYVENDINIMO KLAUSIMAI

Pagrindiniai direktyvos įgyvendinimo klausimai šie: laivų pranešimų įpareigojimų perkėlimas į nacionalinę teisę ir vykdymo užtikrinimas, administracinė ir techninė infrastruktūra tokiems pranešimams priimti ir laivų eismui stebėti techninėmis priemonėmis (pavyzdžiui, automatinio identifikavimo sistema), „SafeSeaNet“ įdiegimas ir eksploatavimas, taip pat valdžios institucijų gebėjimas imtis priemonių įvykus incidentams ir avarijoms.

4.1. Laivų pranešimai

Pranešimų įpareigojimai nustatyti siekiant identifikuoti į ES uostus įplaukiančius laivus, sekti laivais vežamus pavojingus ir taršius krovinius, valstybių narių gelbėjimo ir reagavimo tarnyboms nedelsiant pateikti informaciją apie avarijas, incidentus ir kitas pavojingas situacijas jūroje.

Pranešimas prieš įplaukiant į uostą

Pranešimas prieš įplaukiant į uostą būtinas laivui identifikuoti. Šiame pranešime yra bendra laivo informacija (pavadinimas, identifikavimo numeris, paskirties uostas, numatomas atvykimo ir išvykimo laikas, taip pat asmenų skaičius laive), uosto administracijai jį turi pateikti į valstybės narės uostą plaukiančio laivo valdytojas, įgaliotinis arba kapitonas, paprastai ne vėliau kaip prieš dvidešimt keturias valandas (4 straipsnis).

Pranešimas apie pavojingus ir aplinką teršiančius krovinius

Apie pavojingus arba aplinką teršiančius krovinius (HAZMAT), pakrautus į valstybės narės uostą plauksiantį laivą arba vežamus jame, laivo valdytojas, įgaliotinis arba kapitonas privalo pranešti kompetentingai institucijai (13 straipsnis). Siūlomų laivų vežti arba į jį pakrauti pavojingų arba aplinką teršiančių krovinių techninę informaciją Europos Sąjungoje krovinio siuntėjas turi pateikti laivo kapitonui arba valdytojui iki krovinio krovimo į laivą (12 straipsnis). Pateikus šiuos pranešimus, informacija apie laivais vežamus pavojingus krovinius sistemoje prieinama gelbėjimo ir reagavimo tarnyboms.

⁴ OL L 201, 2009 8 1, p. 63.

Pranešimai apie incidentus ir avarijas jūroje

Laivų kapitonus įpareigojus pranešti apie incidentus ir avarijas jūroje (pavyzdžiui, apie susidūrimą, krovinio pasislinkimą, vairo sistemos gedimus, pavojų į jūrą išmesti aplinką teršiančių produktų), anksti išpėjamos pakrantės valstybių narių paieškos, gelbėjimo ir reagavimo tarnybos ir padedama pasirengti imtis gelbėjimo ir reagavimo priemonių (17 straipsnis).

Išvada dėl laivų pranešimų

Pranešimo įpareigojimą į nacionalinę teisę perkėlė visos valstybės narės. Galima daryti išvadą, kad pranešimo įpareigojimo teisės aktai priimti ir tinkami tiems tikslams, dėl kurių buvo parengti.

Dėl incidentų ir avarių jūroje pasakytina, kad iš EJSA „SafeSeaNet“ duomenų kokybės ataskaitos aiškėja, kad valstybės narės praneša ne apie visus incidentus ir kad joms būna palyginti sunku nuspręsti, kokią ataskaitą jos turėtų išsiųsti. Veikiausiai yra techninių problemų apie incidentus pranešti elektroninėmis priemonėmis, nes toliau naudojamos kitos neelektroninės priemonės, pavyzdžiui, faksimiliniai aparatai.

4.2. Laivų judėjimo ir pavojingų laivų stebėseną

Pagrindinė laivų judėjimo stebėsenos priemonė – kranto įrenginiai, kuriais priimama ir naudojama informacija, gaunama per laivuose įrengtas automatinio identifikavimo sistemas, taip pat privalomųjų pranešimų iš laivų sistemas ir valstybių narių valdomas laivų eismo tarnybas.

Automatinio identifikavimo sistemos

Laivo automatinio identifikavimo sistemos siunčiamus radijo signalus paprastai galima priimti 60–80 km nuotoliu nuo perdavimo stoties. Todėl automatinio identifikavimo sistema taip pat dažnai naudojama laivams stebėti iš pakrantės stočių, nors privalomai ją naudoti reikalauja kaip navigacinę įrangą pirmiausia tam, kad būtų išvengta laivų susidūrimų.

Valstybės narės įpareigosios pastatyti kranto įrenginius informacijai, gaunamai automatinio identifikavimo sistema, priimti ir naudoti (9 straipsnis). Įrenginiai turėjo būti pastatyti iki 2007 m. pabaigos, o dar po metų turėjo pradėti veikti sistemos, kuriomis informacija perduodama į nacionalines sistemas ir ją keičiamasi su tomis sistemomis.

Visos pakrančių valstybės narės pranešė įgyvendinusios 9 straipsnį.

Privalomųjų pranešimų iš laivų sistemos

Privalomųjų pranešimų iš laivų sistemos naudojamos laivams identifikuoti, jų maršrutams parinkti ir padėti jiems gauti informaciją. Valstybės narės įpareigosios stebėti ir užtikrinti, kad visi į privalomųjų pranešimų iš laivų sistemų zoną, kurią nustatė TJO ir valdo viena arba daugiau valstybių narių, įplaukiantys laivai laikytųsi tos sistemos reikalavimų. Valstybės narės ir Komisija įpareigosios kartu prireikus sukurti privalomųjų pranešimų iš laivų sistemas, kad pasiūlymą pateiktų patvirtinti Tarptautinei jūrų organizacijai (5 straipsnis).

5 straipsnyje nurodytos privalomųjų pranešimų iš laivų sistemos šiuo metu veikia 13 pakrančių valstybių narių. Visos šios valstybės narės pranešė įgyvendinusios 5 straipsnio

įpareigojimus. Šešios valstybės narės naudoja Vakarų Europos tanklaivių pranešimų sistemą (WETREP) – 2004 m. gruodžio mėn. TJO šią privalomųjų pranešimų sistemą patvirtino tanklaiviams, vežantiems mazutą, bitumą ir dervą. Šios valstybės narės pareiškė abejonių dėl įpareigojimo WETREP duomenimis keistis su kitomis valstybėmis narėmis per sistemą „SafeSeaNet“, todėl sistemoje „SafeSeaNet“ šių duomenų iki šiol nėra. Įvyko keli valstybių narių ir Komisijos (EJSA) atstovų susitikimai ir veikiausiai netrukus turėtų būti rastas praktinis sprendimas, kad WETREP duomenimis būtų galima keistis per sistemą „SafeSeaNet“. Komisija atidžiai stebi padėtį

Informacija apie potencialų pavojų keliančius laivus

Siekiant išvengti avarių ir incidentų, vienas iš svarbiausių dalykų yra galimybė identifikuoti ir stebėti pavojų keliančius laivus ir valdžios institucijų gebėjimas imtis priemonių, pavyzdžiui, riboti tokių laivų judėjimą. Todėl direktyvoje nustatyti potencialų pavojų laivybai keliančių laivų kriterijai (16 straipsnis). Laikoma, kad potencialų pavojų kelia laivai, dalyvavę incidente arba avarijoje jūroje, nesilaikę informavimo ir pranešimo reikalavimų, nesilaikę laivų maršrutų parinkimo sistemų ar laivų eismo tarnybų taisyklių, taip pat laivai, kurie tyčia išpylė alyvą ar kitaip pažeidė Tarptautinę konvenciją dėl teršimo iš laivų prevencijos (MARPOL). Valstybės narės įpareigos informaciją apie tokius laivus perduoti atitinkamoms institucijoms kitose valstybėse narėse.

Visos pakrantės valstybės narės pranešė, kad šio įpareigojimo laikosi.

4.3. Bendrijos laivų eismo stebėsenos ir informacijos sistema „SafeSeaNet“

Igyvendinant direktyvą sukurta sistema „SafeSeaNet“ – vienintelė visoje Europos Sąjungoje veikianti priemonė, skirta keistis duomenimis pagal direktyvą. Ši sistema – puikus Komisijos, valstybių narių ir EJSA bendradarbiavimo pavyzdys.

Kaip minėta pirmiau, sistema „SafeSeaNet“ sudaryta iš nacionalinių sistemų „SafeSeaNet“ valstybėse narėse tinklo ir centrinės sistemos „SafeSeaNet“ EJSA serveriuose, kuri veikia kaip centrinis punktas. Sistema suteikia galimybę gauti, saugoti informaciją, taip pat jos ieškoti ir ja keistis jūrų laivybos saugos, uostų ir jūrų laivybos saugumo, jūrų aplinkos apsaugos ir jūrų laivų eismo bei jūrų transporto efektyvumo tikslais.

EJSA jūrų laivybos pagalbinės tarnybos, bendradarbiaudamos su kompetentingomis valstybių narių institucijomis, atlieka svarbiausias sistemos veikimo ir duomenų kokybės priežiūros ir stebėjimo funkcijas.

Sistema „SafeSeaNet“ teikia informaciją apie pavienius laivus ir sudaro bendrąją arba vietinę laivų eismo Europos vandenyse atvaizdą.

Apie laivą teikiama tokia informacija: laivo pavadinimas ir identifikacijos numeris, padėtis, statusas (laivas pakeliui į uostą arba uoste), laivo tipas ir matmenys, išvykimo ir atvykimo į uostą laikas, duomenys apie pavojingą krovinį, taip pat duomenys apie incidentus, į kuriuos laivas buvo patekęs. Ši informacija saugoma sistemoje, kad vėliau būtų galima atsekti visą laivo padėties istoriją.

Sistemos „SafeSeaNet“ laivų eismo atvaizdas (EJSA įdiegta grafinė sąsaja) viename ekrane rodo esamą visų laivų Europos Sąjungos vandenyse padėtį. Keičiant sistemos mastelį, galima gauti pavienio uosto arba jūros zonos atvaizdą. Taip pat galima parodyti vien tam tikrų tipų

laivus, pavyzdžiui, tanklaivius arba pavojingus krovinius vežančius laivus. Pagal laivo TJO numerį galima nuosekliai sekti pavienio laivo judėjimą Europos Sąjungos vandenyse.

4.4. Priemonės, kurių imamasi įvykus avarijoms ir incidentams jūroje. Prieglobsčio vietos

Incidento arba avarijos atveju valstybės narės įpareigos imtis reikiamų priemonių, būtinų užtikrinti laivybos bei asmenų saugą ir apsaugoti jūros bei pakrančių aplinką (19 straipsnis). Tokios priemonės gali būti: apriboti laivų judėjimą, laivo kapitonui išsiųsti oficialų pranešimą pašalinti pavojų jūrų laivybos saugai arba aplinkai, į laivus įlaipinti situacijos vertinimo grupę ir laivo kapitonui padėti arba nurodyti nuvesti laivą į prieglobsčio vietą.

Kad galėtų padėti nelaimės ištiktiems laivams, valstybės narės įpareigos (20 straipsnis) sudaryti nelaimės ištiktų laivų priėmimo jų jurisdikcijai priklausančiuose vandenyse planus ir paprašius juos pateikti.

Tanklaivio „Prestige“ avarija įvyko 2002 m. lapkričio mėn., praėjus vos keliems mėnesiams po direktyvos įsigaliojimo. Avarija buvo tiesiogiai susijusi su „prieglobsčio vietos“ klausimais, todėl Tarybos išvadose⁵ valstybės narės paragintos sparčiau rengti nelaimės ištiktų laivų priėmimo prieglobsčio vietose planus. Dėl šios priežasties prieglobsčio vietų planai Komisijai pateikti ne iki 2004 m. vasario 5 d., kaip reikalaujama direktyvoje, o iki 2003 m. liepos 1 d.

Komisijos vardu EJSA išnagrinėjo nacionalinių planų dokumentus. Komisijos atstovai, kuriems padėjo EJSA, lankėsi valstybėse narėse, kad įvertintų veiklos procedūras ir surinktų į pirminius planus neįtrauktą reikiamą informaciją.

Po Europos Sąjungos plėtos EJSA Komisijos vardu 2005 ir 2006 m. atnaujino informaciją apie įgyvendinimo ir veiklos priemones.

Padaryta iš esmės teigiama išvada ir nurodyta, kad valstybės narės teisiškai perkėlė prieglobsčio vietų reikalavimus į nacionalinę teisę ir juos įgyvendino. Tačiau pateikta sunerinti verčiančių klausimų dėl sprendimų priėmimo spartos ir nepriklausomumo, nes pareigos kai kuriose valstybėse narėse padalytos skirtingoms institucijoms, taip pat dėl to, kad nėra oficialaus bendradarbiavimo su daugeliu ES kaimyninių pakrančių valstybių, ir dėl galiojančios kompensavimo tvarkos spragų. Į šiuos klausimus atsižvelgta, kai direktyva persvarstyta ir į ją įtraukti nauji 20, 20a, 20b ir 20c straipsniai, rengiant trečiąją saugios jūrų laivybos teisės aktų rinkinį.

2005 m. balandžio mėn. Komisija Europos Parlamentui ir Tarybai pateikė tyrimą, kokių priemonių Bendrijos lygiu galima imtis siekiant padengti arba kompensuoti išlaidas ir nuostolius, patirtus priimant nelaimės ištiktus laivus.

Svarbiausia tyrimo išvada – atsakomybės ir kompensavimo taisyklės neturėtų trukdyti priimti nelaimės ištiktus laivus dėl su tomis taisyklėmis susijusios palyginti didelės finansinės rizikos pakrantės valstybei. Galiojantys pagrindiniai teisės aktai nevysiškai atitinka šį standartą.

⁵ 2002 m. gruodžio 5–6 d. Briuselio Transporto, telekomunikacijų ir energetikos tarybos išvados dėl prieglobsčio vietų identifikavimo.

Nurodyta, kad veiksmingas ir su dabar įgyvendinama ES politika suderintas metodas būtų visoms pakrantės valstybėms narėms sparčiai ratifikuoti galiojančias TJO konvencijas dėl atsakomybės už taršą, visų pirma Tarptautinę konvenciją dėl atsakomybės ir kompensacijos už žalą, susijusią su pavojingų ir kenksmingų medžiagų vežimu jūra.

Įgyvendinant pirmiau minėtas naujas direktyvos nuostatas (konkrečiau, valstybių narių parengtus nacionalinius laivų, kuriems reikia pagalbos, priėmimo planus), Komisija toliau vertins prieglobsčio vietų klausimą. Pagal naują direktyvos 20d straipsnį Komisija ne vėliau kaip iki 2011 m. pabaigos pateikia ataskaitą Europos Parlamentui ir Tarybai, kokie mechanizmai veikia valstybėse narėse, pagal kuriuos kompensuojami potencialūs uosto ar kito subjekto ekonominiai nuostoliai, patirti priėmus laivą, kuriam reikia pagalbos.

5. IŠVADOS

5.1. Įgyvendinimo priemonių rezultatai

Įgyvendinti direktyvą ir kurti Bendrijos laivų eismo stebėsenos sistemą pradėta 2002 m. Tam reikėjo parengti daug teisės aktų ir atlikti daug techninio darbo, taip pat daug finansinių valstybių narių ir ES lygio išteklių. Atlikus šį darbą, direktyva perkelta į nacionalinę teisę, o Bendrijos laivų eismo stebėsenos ir informacijos sistema „SafeSeaNet“ visiškai įdiegta ir veikia.

Valstybių narių pateiktos visiško direktyvos įgyvendinimo ataskaitos ir turimos EJSA patikrinimų ataskaitos apskritai patvirtina išvadą, kad direktyva iš esmės įgyvendinta. Tinkamu laiku Komisija imsis priemonių dėl ataskaitose nurodytų antraeilių teisinių, techninių ir veiklos trūkumų ir nustatytų faktų.

Naudodamasi sistema „SafeSeaNet“ dalyvaujančios šalys gali greitai gauti visą svarbią informaciją apie laivų judėjimą Europos vandenyse, laivais vežamus pavojingus arba aplinką teršiančius krovinius, pavyzdžiui, laivais vežamą naftą arba chemijos produktus, keliančius potencialią riziką laivybos saugai ir aplinkai. Prie centrinės sistemos „SafeSeaNet“ per savo nacionalines sistemas prisijungė visos 22 pakrantės valstybės narės, taip pat Norvegija ir Islandija.

Pagal EJSA duomenų kokybės ataskaitą yra tam tikrų elektroninio keitimosi duomenimis techninių problemų ir tam tikroms ataskaitoms išsiųsti vis dar naudojamos kitos priemonės, pavyzdžiui, faksimiliniai aparatai. Iš 22 pakrantės valstybių narių 2010 m. sausio–birželio mėn. 10 valstybių narių visų penkių tipų privalomąsias ataskaitas – įplaukimas į uostą, pavojingi arba aplinką teršiantys kroviniai, laivo padėtis (automatinio identifikavimo sistema), privalomieji pranešimai iš laivų ir pranešimai apie incidentus – į sistemą „SafeSeaNet“ siuntė elektroninėmis priemonėmis. Iš 12 valstybių narių, nepateikusių visų ataskaitų, dauguma neperdavė pranešimų apie incidentus.

Sistemos „SafeSeaNet“ veikimo klausimai sprendžiami „SafeSeaNet“ aukšto lygio valdymo grupėje ir atitinkamoje EJSA ekspertų grupėje, kad būtų pašalinti likę keli trūkumai. Keitimasis duomenimis vien tik elektroninėmis priemonėmis turėjo būti užtikrintas iki 2010 m. lapkričio 30 d. pagal Direktyvos 2009/17/EB, kuria iš dalies keičiama Direktyva 2002/59/EB, perkėlimo į nacionalinę teisę terminą, todėl Komisija, kuriai padeda EJSA, šiuo metu vertina situaciją.

5.2. Poveikis jūrų laivybos saugai, jūrų transporto efektyvumui ir taršos prevencijai

Dėl tikralaikės informacijos apie laivus Europos vandenyse ir vežamus pavojingus krovinius, gaunamos per sistemą „SafeSeaNet“, pagerėjo valstybių narių atitinkamų institucijų pajėgumas priimti sprendimus, bendradarbiauti ir jų gebėjimas imtis gelbėjimo ir reagavimo priemonių.

Keliose valstybėse narėse su direktyvos įgyvendinimu susijusias užduotis vykdo daugiau nei viena institucija. Apskritai kompetentingos institucijos yra jūrų laivybos administracijos, uostai, pakrančių apsaugos tarnybos ir aplinkosaugos institucijos. Valstybės narės praneša, kad įgyvendinus direktyvą šios nacionalinės institucijos aktyviau bendradarbiauja ir keičiasi duomenimis.

Dėl įpareigojimo informaciją perduoti kitoms valstybėms narėms ir pastatyti kranto įrenginius, kuriais priimama automatinio identifikavimo sistemos informacija, pagerėjo institucijų bendradarbiavimas regionų lygiu, pavyzdžiui, regioninių automatinio identifikavimo sistemų serverių klausimais.

EJSA 2009 m. avarių jūrose apžvalgos duomenimis, avarių skaičius ES vandenyse gerokai sumažėjo. 2009 m. ES vandenyse į avarijas pateko 626 laivai, palyginti su 726 laivais 2007 m. Žuvusių jūrininkų skaičius sumažėjo nuo 82 (2007 m.) iki 52 (2009 m.). Per pastaruosius septynerius metus didelio naftos išsiliejimo nebuvo.

5.3. Būsima raida

Įgyvendinus trečiąją saugios jūrų laivybos teisės aktų rinkinį, bus dar pagerinta laivų eismo Europos vandenyse stebėsenos ir jūrų laivybos institucijų keitimasis duomenimis ir bendradarbiavimas. Teisės aktų rinkinyje į ES teisės aktus įtraukiami tarptautiniai tolumojo laivų identifikavimo ir sekimo (angl. LRIT) sistemos naudojimo reikalavimai, taip pat numatyta įsteigti Europos LRIT duomenų centrą ir nustatyta automatinio identifikavimo sistemą naudoti žvejybos laivuose. Tuo pat metu technikos pokyčiai suteikia naujų galimybių toliau plėtoti stebėsenos sistemas. Daug įtakos sistemai „SafeSeaNet“ turės keitimasis duomenimis pagal trečiąją saugios jūrų laivybos teisės aktų rinkinį, ypač pagal Direktyvą 2009/17/EB ir pagal 2009 m. balandžio 23 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvą 2009/16/EB dėl uosto valstybės kontrolės⁶. Toliau plėtojant sistemą „SafeSeaNet“, duomenimis bus keičiamasi efektyviau, atsiras galimybių vykdyti labiau visapusišką stebėsenos veiklą ir bendradarbiauti institucijoms. Konkretus tokios plėtros pavyzdys – koncepcija „Mėlynoji juosta“ ir su ja susijęs bandomasis projektas (jiems pritarė 2010 m. gruodžio mėn. Transporto taryba), kuriais siekiama Europos Sąjungoje sukurti geresnes laivų eismo sąlygas taikant kuo mažiau administracinių formalumų. Svarbiausias koncepcijos elementas yra jūrų transporto stebėsenos sistemų, ypač „SafeSeaNet“, esamo pajėgumo naudojimas.

Įgyvendinant ES jūrų transporto politiką, iniciatyva „e-Maritime“ siekiama pažangiąsias informacines ir ryšių sistemas pritaikyti darbui ir verslui jūrų laivybos sektoriuje. Ja bus visų pirma siekiama skatinti jūrų laivybos institucijų, uostų ir sektoriaus naudojamų sistemų sąveikumą. Iniciatyva „e-Maritime“ bus grindžiama turimomis sistemomis, svarbiausia iš jų – „SafeSeaNet“.

⁶ OL L 131, 2009 5 28, p. 57.

Pagal integruotą jūrų politiką įgyvendinama integruotojo jūrų laivybos stebėjimo iniciatyva siekiama sukurti bendrą keitimosi informacija aplinką susiejant naudotojų, įskaitant karines pajėgas, grupes. Šioje kelių sektorių iniciatyvoje svarbiausias vaidmuo teks sistemai „SafeSeaNet“, iš kurios bus teikiami jūrų transporto sektoriaus duomenys.