

32002L0059

L 208/10

EUROPOS BENDRIJŲ OFICIALUSIS LEIDINYS

2002 8 5

EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS DIREKTYVA 2002/59/EB

2002 m. birželio 27 d.

įdiegianti Bendrijos laivų eismo stebėsenos ir informacijos sistemą ir panaikinanti Tarybos direktyvą 93/75/EEB

EUROPOS SAJUNGOS PARLAMENTAS IR TARYBA,

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

atsižvelgdami į Komisijos pasiūlymą ⁽¹⁾,atsižvelgdami į Ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto nuomonę ⁽²⁾,atsižvelgdami į Regionų komiteto nuomonę ⁽³⁾,laikydami sutarties 251 straipsnyje nustatytos tvarkos ⁽⁴⁾,

kadangi:

- (1) Komisija savo 1993 m. vasario 24 d. komunikate dėl bendros saugių jūrų politikos nurodė, kad vienas iš tikslų yra Bendrijos lygiu įdiegti tokią privalomą informacijos sistemą, kad valstybės narės galėtų greitai gauti svarbią informaciją apie pavojingas arba teršiančias medžiagas vežančių laivų judėjimą ir tikslų jų krovinių apibūdinimą.
- (2) 1993 m. rugsėjo 13 d. Tarybos direktyva 93/75/EEB dėl būtiniausių reikalavimų į Bendrijos uostus įplaukiantiems arba iš jų išplaukiantiems laivams, vežantiems pavojingus arba aplinką teršiančius krovinius ⁽⁵⁾, buvo įdiegta sistema, pagal kurią kompetentingos institucijos gauna informaciją apie pavojingus arba aplinką teršiančius krovinius vežančius laivus, įplaukiančius ar išplau-

kiančius iš Bendrijos uostų, taip pat apie incidentus jūroje. Toje direktyvoje reikalaujama, kad Komisija teiktų naujų pasiūlymų dėl išsamesnės Bendrijos pranešimų sistemos, kuri galbūt apimtų ir palei valstybių narių krantus plaukiojančius laivus.

- (3) 1993 m. birželio 8 d. Tarybos rezoliucija dėl bendrosios saugių jūrų politikos ⁽⁶⁾ patvirtino, kad vienas iš svarbiausių Bendrijos numatomų tikslų yra įdiegti išsamesnę informacijos sistemą.
- (4) Įkūrus Bendrijos laivų judėjimo stebėsenos ir informacijos sistemą būtų lengviau užkirsti kelią avarijoms bei jūros užteršimui ir sumažinti jų poveikį jūrų bei pakrančių aplinkai, vietinių bendruomenių ekonomikai ir sveikatai. Jūrų eismo efektyvumas, o ypač laivo įplaukimo į uostus valdymas, taip pat priklauso nuo to, ar laivai pakankamai iš anksto praneša apie savo atvykimą.
- (5) Vadovaujantis Tarptautinės jūrų organizacijos (TJO) priimtomis taisyklėmis, palei Europos krantus įdiegta keletas privalomųjų pranešimų iš laivų sistemų. Reikėtų užtikrinti, kad laivai laikytųsi pranešimo reikalavimų, galiojančių pagal tas sistemas.
- (6) Yra įdiegtos laivų eismo paslaugos ir laivų maršrutų parinkimo sistemos, labai svarbios avarijų ir užteršimo tam tikruose perpildytuose ar pavojinguose laivybos rajonuose prevencijai. Būtina, kad laivai naudotųsi laivų eismo paslaugomis ir laikytųsi TJO patvirtintoms laivų maršrutų parinkimo sistemoms taikomų taisyklių.
- (7) Įvykusi didelė borto aparatūros techninė pažanga jau leidžia automatiškai identifikuoti laivus (AIS sistema), taip pat pagerėjo laivų stebėsenos, avarijų tyrimą lengvina pažangi reiso duomenų registracijos įranga (VDR sistema arba „juodosios dėžės“). Atsižvelgiant į jos svarbą nustatant laivybos avarijų prevencijos politiką, reikia reikalauti turėti tokią įrangą vietiniais arba tarptautiniais maršrutais plaukiojantiems laivams, įplaukiantiems į Bendrijos uostus. VDR sistemos teikiamus duomenis galima naudoti tiek tiriant įvykusios avarijos priežastis, tiek prevenciškai nagrinėjant tokiose situacijose įgytą

⁽¹⁾ OL C 120 E, 2001 4 24, p. 67 ir OL C 362 E, 2001 12 18, p. 255.

⁽²⁾ OL C 221, 2001 8 7, p. 54.

⁽³⁾ OL C 357, 2001 12 14, p. 1.

⁽⁴⁾ 2001 m. birželio 14 d. Europos Parlamento nuomonė (OL C 53 E, 2002 2 28, p. 304), 2001 m. gruodžio 19 d. Tarybos bendroji pozicija (OL C 58 E, 2002 3 5, p. 14), 2002 m. balandžio 10 d. Europos Parlamento sprendimas (dar nepaskelbtas Oficialiajame leidinyje). 2002 m. birželio 25 d. Tarybos sprendimas.

⁽⁵⁾ OL L 247, 1993 10 5, p. 19. Direktyva su paskutiniais pakeitimais, padarytais Komisijos direktyva 98/74/EB (OL L 276, 1998 10 13, p. 7).

⁽⁶⁾ OL C 271, 1993 10 7, p. 1.

- patirtį. Valstybės narės turi skatinti naudoti tokią įrangą abiem nurodytais tikslais.
- (8) Valstybės narės užtikrina, kad, be reikiamos techninės įrangos, kompetentingų institucijų pakrantės stotyse būtų pakankamai tinkamą kvalifikaciją turinčio personalo.
- (9) Rengiant kovos su tarša ar taršos pavojumi jūroje operacijas ir didinant jų efektyvumą labai svarbu tiksliai žinoti apie laivuose vežamus pavojingus arba aplinką teršiančius krovinius ir kitą svarbią informaciją apie saugumą. Iš valstybių narių uostų arba į juos plaukiantys laivai privalo pranešti tokią informaciją tų valstybių narių kompetentingoms institucijoms arba uostų administracijoms.
- (10) Siekiant tiksliai nukreipti ir pagreitinti potencialiai milžiniškų informacijos apie krovinius srautų perdavimą bei panaudojimą, tokią informaciją atitinkamai kompetentingai institucijai arba uosto administracijai, jei įmanoma, reiktų siųsti elektroniniu būdu. Dėl tos pačios priežasties kompetentingos valstybių narių institucijos keistis informacija taip pat turėtų elektroniniu būdu.
- (11) Jei atitinkamos kompanijos yra įsivedusios valstybėms narėms tinkamą vidaus tvarką, užtikrinančią, kad direktyvoje reikalaujama informacija būtų nedelsiant išsiųsta kompetentingai institucijai, tuomet reguliarių susisiekimų tarp dviejų ar daugiau valstybių, iš kurių bent viena yra valstybė narė, turi būti įmanoma atleisti nuo reikalavimo pranešti apie kiekvieną reišą.
- (12) Kai kurie laivai dėl savo savybių ar būklės gali būti pavojingi laivybos saugumui ir aplinkai. Valstybės narės turi skirti ypatingą dėmesį į tokių laivų stebėseną ir imtis reikiamų priemonių, kad būtų užkirstas kelias tokių laivų keliamo pavojus didėjimui ir kad visa jų turima informacija apie tokius laivus būtų siunčiama kitoms valstybėms narėms. Tokios reikiamos priemonės gali būti valstybinės uostų kontrolės veikla.
- (13) Valstybės narės turi imtis apsaugos priemonių nuo grėsmės jūrų saugumui, asmenų saugumui ir jūrų bei pakrančių aplinkai, kylančios dėl incidentų, avarijų ar tam tikrų kitų įvykių jūroje ir dėl joje plūduriuojančių teršalų dėmių ar paketų. Todėl valstybių narių paieškos ir gelbėjimo rajonuose (išskirtinėse ekonominėse zonose) ar jiems tapčiose zonose plaukiojančių laivų kapitonai turėtų pranešti apie tokius įvykius pakrantės tarnyboms ir pateikti visą reikiamą informaciją. Atsižvelgiant į jų ypatingą padėtį, valstybėms narėms reiktų leisti lanksčiau pasirinkti, kuriose pirmiau minėtose geografinėse zonose turėtų galioti įpareigojimas pranešti.
- (14) Atsitikus incidentui ar avarijai jūroje, kompetentingų institucijų darbas būna gerokai veiksmingesnis, jei su jomis besąlygiškai bendradarbiauja įvykio dalyviai.
- (15) Kai valstybės narės paskirta kompetentinga institucija, atsižvelgdama į jūros būklę ir į kvalifikuotos meteorologinės informacijos tarnybos pateiktą oro prognozę, nusprendžia, kad dėl ypač blogų oro ar jūros sąlygų kyla didelė grėsmė žmonių gyvybei arba yra aplinkos užteršimo pavojus, ji apie padėtį turi pranešti įplaukti arba išplaukti iš uosto ketinančių laivų kapitonams, taip pat gali imtis bet kokių kitų reikiamų priemonių. Neatleidžiant nuo pareigos padėti nelaimės ištiktiems laivams, gali būti uždrausta įplaukti arba išplaukti iš uosto tol, kol padėtis pasitaisys. Jei kyla grėsmė saugumui arba kyla aplinkos užteršimo pavojus, kompetentinga institucija, atsižvelgdama į uoste susidariusią padėtį, gali rekomenduoti laivams neišplaukti iš uosto. Jei kapitonas nusprendžia išplaukti iš uosto, jis pats visiškai už tai atsako ir turi nurodyti savo sprendimo priežastis.
- (16) Įvykus avarijai jūroje, prieglobsčio vietos nebuvimas gali sukelti labai skaudžių padarinių. Todėl valstybės narės turi sudaryti planus, pagal kuriuos nelaimės ištiktiems laivams, jei to reiktų pagal situaciją, galėtų būti suteiktas prieglobstis jų uostuose ar bet kurioje kitoje saugioje vietoje, kur pagal galimybes sudaromos pačios geriausios sąlygos. Kai būtina ir įmanoma, tokiuose planuose turėtų būti numatyta imtis reikiamų pagalbos, gelbėjimo ir kovos su aplinkos teršalais priemonių bei tam pritaikyti infrastruktūrą. Nelaimės ištiktą laivą priėmusiam uostui turėtų būti nedelsiant padengtos visos tokios operacijos metu patirtos išlaidos ir kompensuota žala. Todėl Komisija turėtų išnagrinėti tinkamos kompensacijų sistemos nelaimės ištiktus laivus priėmusiems Bendrijos uostams įdiegimo ir reikalavimo, kad į Bendrijos uostus įplaukiantys laivai būtų tinkamai apdrausti, įgyvendinimo galimybes.
- (17) Reikia sukurti tokią bendradarbiavimo tarp valstybių narių ir Komisijos sistemą, kuri padėtų įdiegti jūrų laivų judėjimo stebėsenos ir informacijos sistemą ir nustatytų reikiamas ryšių linijas tarp valstybių narių kompetentingų institucijų ir uostų. Negana to, reiktų išplėsti laivų identifikacijos ir stebėsenos sistemą tuose Bendrijos lai-

vybos rajonuose, kur ji nėra pakankama. Be to, Bendrijos jūriniuose regionuose reikėtų įsteigti informacijos valdymo centrus, kurie padėtų keistis arba dalintis naudinga informacija apie eismo stebėseną ir šios direktyvos vykdymą. Valstybės narės ir Komisija taip pat turėtų stengtis bendradarbiauti su trečiosiomis šalimis siekiant šių tikslų.

- (18) Šios direktyvos veiksmingumas labai priklauso nuo to, ar griežtai valstybės narės prižiūrės jos įgyvendinimą. Todėl valstybės narės privalo reguliariai vykdyti reikiamus patikrinimus ar imtis bet kokių kitų veiksmų užtikrinti, kad įgyvendinant šios direktyvos reikalavimus nustatytos ryšių linijos veiktų tinkamai. Reikėtų įvesti ir baudų sistemą, užtikrinančią, kad suinteresuotos šalys laikytųsi šioje direktyvoje nustatytų reikalavimų pranešti ir turėti įrangą.

- (19) Šiai direktyvai įgyvendinti reikalingos priemonės turi būti priimtos pagal 1999 m. birželio 28 d. Tarybos sprendimą 1999/468/EB, nustatantį Komisijos naudojimosi jai suteiktais įgyvendinimo įgaliojimais tvarką ⁽¹⁾.

- (20) Šia tvarka galima iš dalies pakeisti tam tikras šios direktyvos nuostatas, kad būtų atsižvelgta į Bendrijos ir tarptautinių teisės aktų plėtrą ir įgyvendinant šią direktyvą įgytą patirtį, jei tokie pakeitimai neišplėstų šios direktyvos taikymo srities. Vertinti direktyvą įgyvendinat įgytą patirtį Komisijai padėtų atitinkamos valstybių narių direktyvos įgyvendinimo ataskaitos.

- (21) Šia direktyva gerokai sustiprinamos, išplečiamos ir iš dalies pakeičiamos Direktyvos 93/75/EEB nuostatos. Todėl Direktyva 93/75/EEB panaikinama.

- (22) Kadangi siūlomų numatyti tikslų, o būtent – padidinti jūrų laivų judėjimo saugumą ir efektyvumą, negali pasiekti vien valstybės narės, o dėl masto arba padarinių jų geriau būtų siekti Bendrijos lygiu, Bendrija gali imtis priemonių laikydamasi Sutarties 5 straipsnyje nustatyto subsidarumo principo. Pagal tame straipsnyje nustatytą proporcingumo principą ši direktyva yra ne daugiau kaip priemonė minėtiems tikslams siekti,

PRIĖMĖ ŠIĄ DIREKTYVĄ:

1 straipsnis

Tikslas

Šios direktyvos tikslas – įdiegti Bendrijoje tokią laivų eismo stebėsenos ir informacijos sistemą, kuri pagerintų jūrų laivų judėjimo saugumą 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.

Valstybės narės kontroliuoja ir imasi visų būtinų bei reikiamų priemonių užtikrinti, kad laivų kapitonai, valdytojai ar įgaliotiniai, taip pat ir tokiais laivais vežamų pavojingų ar teršiančių krovinių siuntėjai ar savininkai, laikytųsi šios direktyvos reikalavimų.

2 straipsnis

Taikymo sritis

1. Ši direktyva taikoma ne mažiau kaip 300 t bendrojo tonazo laivams, jei nenurodyta kitaip.

2. Ši direktyva netaikoma:

- a) karo laivams, karinio jūrų laivyno pagalbiniais laivams ir kitiems valstybės narėms priklausantiems laivams, naudojamiems nekomercinėms viešosioms paslaugoms teikti;
- b) trumpesniems kaip 45 m žvejybos laivams, tradiciniams laivams ir pramoginiams laivams;
- c) mažiau kaip 5 000 t talpos bunkeriams, laivų sandėliams ir laivuose naudojami įrangai.

3 straipsnis

Apibrėžimai

Šioje direktyvoje:

- a) „svarbūs tarptautiniai dokumentai“ – šie teisės aktai:

— MARPOL – 1973 m. Tarptautinė konvencija dėl teršimo iš laivų prevencijos ir jos 1978 m. protokolas,

⁽¹⁾ OL L 184, 1999 7 17, p. 23.

- SOLAS – Tarptautinė konvencija dėl žmogaus gyvybės apsaugos jūroje kartu su jos protokolais ir pakeitimais,
 - 1969 m. Tarptautinė konvencija dėl laivų matmenų nustatymo,
 - 1969 m. Tarptautinė konvencija dėl priemonių atviroje jūroje avarijos atveju užteršus ją nafta ir jos 1973 m. protokolais dėl priemonių atviroje jūroje užteršus ją kitomis nei nafta medžiagomis,
 - SAR konvencija – tai 1979 m. Tarptautinė jūrų paieškos ir gelbėjimo konvencija,
 - ISM kodeksas – tai Tarptautinis saugios laivybos valdymo ir aplinkos apsaugos nuo teršimo kodeksas,
 - IMDG kodeksas – tai Tarptautinis pavojingų krovinių vežimo jūra kodeksas,
 - IBC kodeksas – tai TJO tarptautinis laivų, skirtų vežti supiltas pavojingas chemines medžiagas, statybos ir įrangos kodeksas,
 - IGC kodeksas – tai TJO tarptautinis laivų, skirtų vežti suskystintas dujas, statybos ir įrangos kodeksas,
 - BC kodeksas – tai TJO biriųjų krovinių saugios praktikos kodeksas,
 - INF kodeksas – tai TJO tarptautinis panaudoto branduolinio kuro, plutonio ir didelio radioaktyvumo atliekų flakonuose saugaus vežimo laivais kodeksas,
 - TJO rezoliucija A.851(20) – tai Tarptautinės jūrų organizacijos rezoliucija 851(20) priimti „Bendrieji principai, taikomi pranešimų iš laivų sistemoms, ir reikalavimai pranešimams iš laivų, įskaitant rekomendacijas dėl pranešimų apie incidentus, susijusius su pavojingais krovinių, kenksmingomis medžiagomis ir (arba) jūrų teršalais“;
- b) „valdytojas“ – tai laivo savininkas arba vadovas;
- c) „įgaliotinis“ – tai asmuo, įgaliotas teikti informaciją laivo valdytojo vardu;
- d) „krovinių siuntėjas“ – tai bet kuris asmuo, kuris su vežėju sudaro sutartį dėl krovinių vežimo arba kurio vardu ar kurio naudai tokia sutartis buvo sudaryta;
- e) „kompanija“ – kompanija, kaip apibrėžta SOLAS konvencijos IX skyriaus 1 taisyklės 2 dalyje;
- f) „laivas“ – bet koks jūrų laivas;
- g) „pavojingas krovinyss“:
- IMDG kodekse nurodyti kroviniai,
 - IBC kodekso 17 skyriuje išvardyti pavojingi skysčiai,
 - IGC kodekso 19 skyriuje išvardytos suskystintos dujos,
 - BC kodekso B priede nurodytos kietosios medžiagos.
- Šiai kategorijai taip pat priklauso tokie kroviniai, kuriems vežti nustatyti tam tikri išankstiniai reikalavimai pagal IBC kodekso 1.1.3 punktą arba IGC kodekso 1.1.6 punktą;
- h) „aplinką teršiantys kroviniai“:
- MARPOL konvencijos I priede apibrėžtos alyvos,
 - MARPOL konvencijos II priede apibrėžti nuodingi skysčiai,
 - MARPOL konvencijos III priede apibrėžtos nuodingos medžiagos;
- i) „krovinių vežimo priemonė“ – krovinių kelių transporto priemonė, krovinių geležinkelio vagonas, krovinių konteineris, autocisterna, geležinkelio vagonas arba kilnojamas rezervuaras;
- j) „adresas“ – pavadinimas (vardas, pavardė) ir ryšių linijos, kuriomis, kai reikia, galima susisiekti su valdytoju, įgaliotiniu, uosto administracija, kompetentinga institucija ar bet kuriuo kitu įgaliotu asmeniu ar institucija, turinčiais išsamią informaciją apie laivo krovinį;
- k) „kompetentingos institucijos“ – institucijos ir organizacijos, valstybių narių paskirtos priimti ir perduoti pagal šios direktyvos nuostatas pranešimą informaciją;
- l) „uosto administracija“ – bet kurio uosto kompetentinga institucija, valstybių paskirta priimti ir perduoti pagal šios direktyvos nuostatas pranešimą informaciją;

- m) „prieglobsčio vieta“ – valstybės narės nurodytas uostas, uosto dalis ar kita saugi priepilauka, stovėjimo vieta arba bet kokia kita saugi zona, skirta nelaimės išvengti laivams priimti;
- n) „pakrantės stotis“ – valstybių narių pagal šią direktyvą paskirta laivų eismo tarnyba; krante įsikūrusi bazė, atsakinga už TJO patvirtintą privalomąją pranešimų sistemą arba institucija, atsakinga už paieškos ir gelbėjimo arba kovos su tarša operacijų koordinavimą;
- o) „laivų eismo tarnyba (LET)“ – tarnyba, paskirta pagerinti laivų eismo saugumą bei efektyvumą ir saugoti aplinką, turinti galimybę keisti informaciją su eismo dalyviais ir reaguoti į LET zonoje susidarančią eismo padėtį;
- p) „laivų maršrutų parinkimo sistema“ – bet kuri vieno ar kelių maršrutų arba maršrutų parinkimo priemonių sistema, kuria siekiama sumažinti nelaimių pavojų; ją sudaro eismo atskyrimo schemas, dvikrypčiai maršrutai, rekomenduojami keliai, vengtinos zonos, pakrantės eismo zonos, aplinkiniai keliai, atsargumo zonos ir giliavandeniai maršrutai;
- q) „tradiciniai laivai“ – visų rūšių istoriniai laivai ir jų kopijos, įskaitant skirtus skatinti ir remti tradicinį jūreivystės meną, kurie kartu yra tikri kultūros paminklai, naudojami tradiciniais jūreivystės principais ir būdais;
- r) „jūrų avarija“ – jūrų avarija, kaip apibrėžta TJO jūrų avarių ir incidentų tyrimo kodekse.
- c) jei paskirties uostas nežinomas arba pasikeičia reiso metu – iškart gavus informaciją.

2. Ne iš Bendrijos uosto plaukiantys į valstybės narės uostą pavojingus arba aplinką teršiančius krovinius vežantys laivai privalo laikytis 13 straipsnyje nurodyto išpareigojimo pranešti.

5 straipsnis

Į privalomųjų pranešimų iš laivų sistemų zoną įplaukiančių laivų stebėseną

1. Atitinkamos valstybės narės kontroliuoja ir imasi visų būtinų ir reikiamų priemonių užtikrinti, kad visi laivai, įplaukiantys į privalomųjų pranešimų iš laivų sistemos zoną, nustatytą TJO pagal SOLAS konvencijos V skyriaus 11 taisyklę ir pagal TJO nurodymus bei kriterijus, valdomą vienos ar daugiau valstybių, iš kurių bent viena yra valstybė narė, laikytųsi tos sistemos reikalavimų ir praneštų reikalaujamą informaciją, taip pat ir visą kitą informaciją, kurios pagal TJO rezoliuciją A.851(20) reikalauja valstybė narė.

2. Teikdama naują privalomąją pranešimų iš laivų sistemą TJO tvirtinti arba siūlymą pakeisti esamą pranešimų sistemą, valstybė narė savo pasiūlyme turi pateikti visą I priedo 4 punkte nurodytą informaciją.

6 straipsnis

Automatinės identifikacijos sistemų naudojimas

1. Visuose į valstybių narių uostus įplaukiančiuose laivuose iki II priedo I skyriuje nurodytų terminų privalo būti įmontuotos AIS sistemos, atitinkančios TJO nustatytus eksploatacinių savybių standartus.

2. Laivuose esančios AIS sistemos privalo veikti nuolat, išskyrus tuos atvejus, kai tarptautiniais susitarimais, taisyklėmis arba standartais numatyta saugoti navigacinę informaciją.

7 straipsnis

Laivų maršrutų parinkimo sistemų naudojimas

1. Valstybės narės kontroliuoja ir imasi visų būtinų ir reikiamų priemonių užtikrinti, kad visi laivai, įplaukiantys į privalomojo laivų maršrutų parinkimo sistemos zoną, nustatytą TJO pagal SOLAS konvencijos V skyriaus 10 taisyklę ir valdomą

I ANTRAŠTINĖ DALIS

PRANEŠIMAI IŠ LAIVŲ IR JŲ STEBĖSENA

4 straipsnis

Pranešimas prieš įplaukiant į valstybių narių uostus

1. Į valstybės narės uostą plaukiančio laivo valdytojas, igaliojtinis arba kapitonas praneša I priedo 1 punkte nurodytą informaciją uosto administracijai:

- a) ne vėliau kaip prieš dvidešimt keturias valandas; arba
- b) jeigu reisas yra trumpesnis nei dvidešimt keturių valandų trukmės — ne vėliau kaip prieš pat laivui išplaukiant iš ankstesniojo uosto; arba

vienos ar daugiau valstybių, iš kurių bent viena yra valstybė narė, naudotusi ta sistema pagal atitinkamus TJO nustatytus nurodymus ir kriterijus.

2. Savo atsakomybe įdiegdamos TJO nepatvirtintą laivų maršrutų parinkimo sistemą, valstybės narės kiek įmanoma labiau atsižvelgia į TJO nustatytus nurodymus bei kriterijus ir paskelbia visą būtiną informaciją, kad laivų maršrutų parinkimo sistema būtų galima naudotis saugiai ir veiksmingai.

8 straipsnis

Laivų eismo tarnybos nurodymų laikymosi stebėseną

Valstybės narės kontroliuoja ir imasi visų būtinų ir reikiamų priemonių užtikrinti, kad:

- a) laivai, įplaukiantys į vienos ar daugiau valstybių, iš kurių bent viena yra valstybė narė, valdomą LET veikimo zoną, esančią jų teritoriniuose vandenyse ir veikiančią pagal TJO nurodymus, dalyvautų toje LET ir laikytųsi jos taisyklių;
- b) su valstybės narės vėliava plaukiojantys laivai arba į valstybės narės uostą plaukiantys laivai, įplaukiantys į tokios LET veikimo zoną, esančią ne valstybės narės teritoriniuose vandenyse ir veikiančią pagal TJO nurodymus, laikytųsi tos LET taisyklių;
- c) su trečiosios valstybės vėliava plaukiojantys laivai ir ne į valstybės narės uostą plaukiantys laivai, įplaukiantys į ne valstybės narės teritoriniuose vandenyse esančią LET veikimo zoną, kiek įmanoma labiau laikytųsi tos LET taisyklių. Valstybės narės turi pranešti valstybei, kuriai priklauso laivas, apie bet kurio pavojingus tų taisyklių pažeidimus LET zonoje.

9 straipsnis

Pranešimų iš laivų sistemų, laivų maršrutų parinkimo sistemų ir laivų eismo tarnybų infrastruktūra

1. Valstybės narės, laikydamosi II priedo I skyriuje nustatytų terminų, palaipsniui imasi visų būtinų ir reikiamų priemonių apsirūpinti reikiama įranga ir kranto įrenginiais, skirtais priimti ir naudoti AIS informaciją, atsižvelgdamos į būtiną pranešimų perdavimo nuotolį.

2. Visa šiai direktyvai įgyvendinti būtina įranga ir kranto įrenginiai įrengiami iki 2007 metų pabaigos. Valstybės narės

užtikrina, kad įranga, skirta informacijai perduoti ir ja keistis tarp valstybių narių nacionalinių sistemų, pradėtų veikti ne vėliau kaip praėjus dar vieneriems metams.

3. Valstybės narės užtikrina, kad už laivų eismo tarnybų ir laivų maršrutų parinkimo sistemų reikalavimų laikymosi stebėseną atsakingos pakrantės stotys turėtų pakankamai ir tinkamos kvalifikacijos personalo, taip pat ir tinkamas ryšio bei laivų stebėsenos priemonės ir dirbtų laikydamosi atitinkamų TJO nurodymų.

10 straipsnis

Reiso duomenų registravimo sistemos

1. Valstybės narės kontroliuoja ir imasi visų būtinų ir reikiamų priemonių užtikrinti, kad visi laivai, įplaukiantys į valstybių narių uostus, turėtų reiso duomenų registravimo (VDR) sistemą, atitinkančią II priedo II skyriuje nustatytas taisykles. Visos išimtys, pagal 1999 m. balandžio 29 d. Tarybos direktyvos 1999/35/EB dėl privalomo tikrinimo sistemos, užtikrinančios saugų ro-ro keltų ir greitaeigių keleivinių laivų, kuriais teikiamos reguliarios paslaugos, plaukiojimą⁽¹⁾, 4 straipsnio 1 dalies d punktą suteiktos ro-ro keltams arba greitaeigiems keleiviniams laivams, netenka galios 2002 m. rugpjūčio 5 d.

2. Atliekant jūrų avarijų tyrimą valstybės narės jurisdikcijai priklausančiuose vandenyse, valstybės narėms pateikiami iš VDR sistemos surinkti duomenys. Valstybės narės užtikrina, kad tokie duomenys būtų naudojami atliekant tyrimą ir tinkamai analizuojami. Valstybės narės taip pat užtikrina, kad tyrimo rezultatai būtų paskelbti iškart juos gavus.

11 straipsnis

Jūrų avarijų tyrimas

Atlikdamos bet kokią jūrų avarijų ar incidentų tyrimą, susijusį su tokiu laivu, kuriam taikoma ši direktyva, bet nepažeisdamos 1999/35/EB direktyvos 12 straipsnio, valstybės narės laikosi TJO jūrų avarijų ir incidentų tyrimo kodekso nuostatų. Valstybės narės dalyvauja atliekant jūrų avarijų ar incidentų, susijusių su joms priklausančiais laivais, tyrimus.

⁽¹⁾ OL L 138, 1999 6 1, p. 1.

II ANTRAŠTINĖ DALIS

**PRANEŠIMAS APIE LAIVU VEŽAMUS PAVOJINGUS ARBA
APLINKĄ TERŠIANČIUS KROVINIUS (HAZMAT)**

12 straipsnis

Krovinio siuntėjo įsipareigojimai

Valstybių narių uostuose bet kokio dydžio laivams siūlyti vežti arba pakrauti į juos pavojingus ar aplinką teršiančius krovinius leidžiama tik pateikus jo kapitoniui ar valdytojui deklaraciją su I priedo 2 punkte nurodyta informacija.

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

13 straipsnis

**Pranešimas apie vežamus pavojingus arba aplinką
teršiančius krovinius**

1. Iš valstybės narės uosto išplaukiančio bet kokio dydžio laivo, kuriuo vežamas pavojingas arba aplinką teršiantis krovinytis, valdytojas, įgaliotinis arba kapitonas ne vėliau kaip prieš pat laivui išplaukiant praneša I priedo 3 punkte nurodytą informaciją tos valstybės narės paskirtai kompetentingai institucijai.

2. Ne iš Bendrijos uosto išplaukiančio ir į valstybės narės uostą arba į valstybės narės teritoriniuose vandenyse esančią stovėjimo vietą plaukiančio bet kokio dydžio laivo, kuriuo vežamas pavojingas arba aplinką teršiantis krovinytis, valdytojas, įgaliotinis arba kapitonas ne vėliau kaip prieš pat laivui išplaukiant iš pakrovimo uosto arba tik sužinojęs paskirties uostą ar stovėjimo vietą praneša I priedo 3 punkte nurodytą informaciją tos valstybės narės, kurioje yra pirmasis paskirties uostas ar stovėjimo vieta, paskirtai kompetentingai institucijai.

3. Valstybės narės gali nustatyti tvarką, kuria 1 ir 2 dalyse nurodytų laivų valdytojai, įgaliotiniai arba kapitonai I priedo 3 punkte nurodytą informaciją galėtų pranešti atitinkamai išvykimo arba paskirties uosto Bendrijoje administracijai.

Nustatyta tvarka reikia užtikrinti, kad kompetentinga institucija prireikus visuomet galėtų gauti I priedo 3 punkte nurodytą informaciją. Todėl atitinkamo uosto administracija turėtų išsaugoti I priedo 3 punkte nurodytą informaciją pakankamai ilgai,

kad ja būtų galima pasinaudoti įvykus incidentui arba avarijai jūroje. Uosto administracija imasi būtinų priemonių, kad kompetentingai institucijai pareikalavus bet kuriuo paros metu elektroniniu būdu nedelsiant galėtų būti pateikta tokia informacija.

4. Laivo valdytojas, įgaliotinis arba kapitonas privalo pranešti I priedo 3 punkte nurodytą informaciją apie krovinį uosto administracijai arba kompetentingai institucijai.

Informacija, jei įmanoma, turi būti perduodama elektroniniu būdu. Elektroniniai pranešimai turi būti parengti naudojant III priede nurodytą sintaksę ir laikantis nurodytos tvarkos.

14 straipsnis

**Kompiuterizuotas keitimasis duomenimis tarp valstybių
narių**

Valstybės narės kartu užtikrina I priede nurodytai informacijai tvarkyti skirtų nacionalinių sistemų abipusį ryšį ir suderinamumą.

Pagal pirmosios pastraipos nuostatas sukurtos ryšio sistemos turi būti tokios:

- a) duomenimis turi būti keičiamasi elektroniniu būdu, taip pat priimama ir apdorojama pagal 13 straipsnio nuostatas pranešama informacija;
- b) sistema turi būti tokia, kad informaciją galima būtų persiųsti visą parą;
- c) pareikalavus visos valstybės narės turi galėti nedelsdamos persiųsti kitos valstybės narės kompetentingai institucijai informaciją apie laivą ir jo vežamą pavojingą arba aplinką teršiantį krovinį.

15 straipsnis

Išimtys

1. Valstybės narės gali atleisti reguliary susisiekimą tarp jų teritorijoje esančių uostų nuo 13 straipsnyje nustatyto reikalavimo, jei laikomasi tokių sąlygų:

- a) kompanija, eksploatuojanti pirmiau minėtą reguliary susisiekimą, turi ir pagal naujausius duomenis atnaujina atitinkamų laivų sąrašą ir nusiunčia jį reikiamai kompetentingai institucijai;
- b) I priedo 3 punkte nurodyta informacija apie kiekvieną atliktą reisą gali būti pateikta kompetentingos institucijos reikalavimu. Kompanija privalo sukurti tokią vidinę sistemą, kad pareikalavus būtų galima visą parą ir nedelsiant elektroniniu būdu išsiųsti minėtą informaciją kompetentingai institucijai, kaip nurodyta 13 straipsnio 4 dalyje.

2. Kai tarptautinis reguliarus susisiekimasis veikia tarp dviejų ar daugiau valstybių, iš kurių bent viena yra valstybė narė, bet kuri iš dalyvaujančių valstybių narių gali reikalauti iš kitų valstybių narių, kad tokiam susisiekimui būtų suteikta išimtis. Visos dalyvaujančios valstybės narės, įskaitant atitinkamas pakrantės valstybes, bendradarbiauja suteikiant tokiam susisiekimui išimtį 1 dalyje nustatytais sąlygomis.

3. Valstybės narės periodiškai tikrina, kad būtų laikomasi 1 ir 2 dalyse nustatytų sąlygų. Kai bent vieno iš šių reikalavimų nesilaikoma, valstybės narės nedelsdamos panaikina išimtį atitinkamai kompanijai.

4. Valstybės narės nusiunčia Komisijai kompanijų ir laivų, kuriems suteikta išimtis pagal šį straipsnį, sąrašą, o jam pasikeitęs — naują sąrašą.

1995 m. birželio 19 d. Tarybos direktyvą 95/21/EB dėl uosto valstybės laivybos kontrolės ⁽¹⁾ I priedo 1 punktą.

2. Reikiamą informaciją apie 1 dalyje nurodytus laivus turinčios pakrantės stotys perduoda ją atitinkamoms pakrantės stotims kitose valstybėse narėse, esančiose palei planuojamą laivo maršrutą.

3. Valstybės narės užtikrina, kad pagal 2 dalies nuostatas joms perduota informacija būtų nusiųsta tiesiogiai susijusioms uostų administracijoms ir (arba) kitai valstybės narės paskirtai institucijai. Kiek tik leidžia turimo personalo gebėjimai, valstybės narės savo iniciatyva arba kitos valstybės narės reikalavimu atlieka patikrinimus savo uostuose nepažeisdamos uosto valstybės kontrolės įsipareigojimų. Jos praneša visoms suinteresuotoms valstybėms narėms savo veiklos rezultatus.

III ANTRAŠTINĖ DALIS

17 straipsnis

PAVOJINGŲ LAIVŲ STEBĖSENA IR ĮSIKIŠIMAS JŪROJE ĮVYKUS INCIDENTAMS AR AVARIJOMS

Pranešimai apie incidentus ir avarijas jūroje

16 straipsnis

Informacijos apie tam tikrus laivus perdavimas

1. Laivai, atitinkantys toliau išvardytus kriterijus, laikomi potencialų pavojų laivybai ar grėsmę jūrų saugumui, taip pat asmenų ar aplinkos saugumui keliančiais laivais:

a) laivai, kurie savo reiso metu:

— dalyvavo 17 straipsnyje nurodytuose incidentuose arba avarijose jūroje, arba

— nesilaikė šioje direktyvoje nustatytų informavimo ir pranešimo reikalavimų, arba

— nesilaikė laivų maršrutų parinkimo sistemų ir LET, už kurias atsakingos valstybės narės, taikomų taisyklių;

b) laivai, apie kuriuos yra sukaupta įrodymų ar galimų įkalčių, kad jie tyčia yra išpylę alyvą ar kitaip pažeidę MARPOL konvenciją vienos iš valstybių narių jurisdikcijai priklausančiuose vandenyse;

c) laivai, kuriuos atsakyta įleisti į valstybių narių uostus arba apie kuriuos valstybė narė pranešė ar pranešė pagal

1. Nepažeisdamos tarptautinės teisės ir siekdamos užkirsti kelią ar sumažinti bet kokią didesnę grėsmę laivybos, asmenų ir aplinkos saugumui, valstybės narės kontroliuoja ir imasi visų reikiamų priemonių, kad jų paieškos ir gelbėjimo rajonuose (išskirtinėse ekonominėse zonos) ar lygiavertėse jiems zonos plaukiojančių laivų kapitonai nedelsdami praneštų už tą geografinį rajoną atsakingai pakrantės stočiai apie:

a) bet kokią incidentą ar avariją, pakenkusius laivo saugumui, pavyzdžiui, susidūrimą, užplaukimą ant seklumos, apgadinimą, sutrikimą ar gedimą, krovinio užliejimą ar pasislinkimą, bet kokius korpuso pažeidimus ar konstrukcijos gedimą;

b) bet kokią incidentą ar avariją, mažinantį laivybos saugumą, pavyzdžiui, gedimus, kurie galėtų pakenkti laivo manevringumui ar tinkamumui navigacijai, arba apie eigos ar vairo sistemai, elektros generavimo sistemai, navigacijos ar ryšio įrangai pakenkusius pažeidimus;

c) bet kokią padėtį, dėl kurios gali būti užteršti valstybės narės vandenys ar pakrantė, pavyzdžiui, apie aplinką teršiančių produktų išsiliejimą arba pavojų išsiliesti į jūrą;

d) bet kokias jūroje matomas plūduriuojančias teršiančių medžiagų dėmes ir tarą arba paketus.

⁽¹⁾ OL L 157, 1995 7 7, p. 1. Direktyva su paskutiniais pakeitimais, padarytais Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2001/106/EB (OL L 19, 2002 1 22, p. 17).

2. Pagal 1 dalies nuostatas siunčiamame informaciniame pranešime būtina nurodoma laivo tapatybė, jo padėtis, išvykimo uostas, paskirties uostas, adresas, kuriuo galima gauti informaciją apie vežamus pavojingus ir aplinką teršiančius krovinius, laive esančių asmenų skaičius, informacija apie incidentą ir bet kuri kita reikiama informacija, nurodyta TJO rezoliucijoje A.851(20).

18 straipsnis

Priemonės, kurių imamasi itin blogu oru

1. Kai valstybių narių paskirtos kompetentingos institucijos nusprendžia, kad esant itin blogam orui ar sąlygoms jūroje kyla didelė jų ar kitų valstybių narių laivybos rajonų ar pajūrio zonų užteršimo grėsmė ir pavojus žmonių gyvybei:

- a) jos, jei gali, informuoja atitinkamo uosto zonoje esančio laivo, ketinančio įplaukti ar išplaukti iš uosto, kapitoną apie jūros būklę bei oro sąlygas ir, kai to reikia ir įmanoma, apie pavojų, kuris gali kilti jo laivui, kroviniui, įgulai ir keleiviams;
- b) nepažeisdamos pareigos padėti nelaimės ištiktiems laivams pagal 20 straipsnį, jos gali imtis bet kokių kitų reikiamų priemonių, pavyzdžiui, rekomenduoti arba uždrausti kuriam nors laivui arba iš viso visiems laivams įplaukti į atitinkamų zonų uostus ar išplaukti iš jų tol, kol bus nustatyta, kad žmonių gyvybei ir (arba) aplinkai pavojus nebesigresia;
- c) jos imasi reikiamų priemonių kaip galima labiau apriboti arba, jei būtina, uždrausti krauti laivus jų teritoriniuose vandenyse.

2. Laivo kapitonas apie 1 dalyje nurodytas priemones ar rekomendacijas praneša kompanijai. Tačiau tai nedraudžia kapitoniui priimti sprendimą remiantis savo profesine nuovoka ir laikantis SOLAS konvencijos. Jei laivo kapitono priimtas sprendimas prieštarauja 1 dalyje nurodytoms priemonėms, jis praneša kompetentingoms institucijoms savo sprendimo priežastis.

3. 1 dalyje nurodytos priemonės ar rekomendacijos grindžiamos ta jūros būklės ir oro prognoze, kurią pateikia valstybės narės pripažinta kvalifikuota meteorologinės informacijos tarnyba.

19 straipsnis

Su incidentais arba avarijomis jūroje susijusios priemonės

1. Įvykus 17 straipsnyje nurodytiems incidentams ar avarijoms jūroje, valstybės narės imasi visų tarptautinius teisės aktus

atitinkančių reikiamų priemonių, būtinų užtikrinti laivybos bei asmenų saugumą ir apsaugoti jūros bei pakrančių aplinką.

Priemonių, kurių pagal šią direktyvą gali imtis valstybės narės, dalinis sąrašas pateiktas IV priede.

2. Siekiant, kad incidento ar avarijos jūroje pasekmės būtų kuo lengvesnės, laivo valdytojas, kapitonas ir juo vežamų pavojingų ar aplinką teršiančių krovinių savininkas, laikydamiesi nacionalinės ir tarptautinės teisės aktų, privalo glaudžiai bendradarbiauti su kompetentingomis nacionalinėmis institucijomis jų prašymu.

3. Laivo, kuriam taikomos ISM kodekso nuostatos, kapitonas, laikydamasis šio kodekso, praneša kompanijai apie bet kokį jūroje įvykusį incidentą arba avariją, nurodytus 17 straipsnio 1 dalyje. Iškart, kai tik gauna informaciją apie tokią padėtį, kompanija privalo susisiekti su kompetentinga pakrantės stotimi ir, jei reikia, pasiūlyti jai savo paslaugas.

20 straipsnis

Prieglobsčio vietos

Pasitarusios su suinteresuotomis šalimis ir atsižvelgdamos į reikiamus TJO nurodymus, valstybės narės sudaro nelaimės ištiktų laivų priėmimo jų jurisdikcijai priklausančiuose vandenyse planus. Tokiuose planuose, atsižvelgiant į eksploatacinius ir aplinkos apribojimus, turi būti numatytos būtinos priemonės ir tvarka, kad nelaimės ištikti laivai, gavę kompetentingos institucijos leidimą, galėtų iškart nuplaukti į prieglobsčio vietą. Jei valstybei narėi atrodo būtina ir tikslinga, planuose turi būti numatyta galimybė suteikti reikiamas pagalbos, gelbėjimo ir kovos su aplinkos tarša priemones ir infrastruktūrą.

Nelaimės ištiktų laivų priėmimo planai pateikiami jų pareikalavus. Iki 2004 m. vasario 5 d. valstybės narės praneša Komisijai, kokių priemonių imtasi vykdant pirmosios pastraipos nuostatas.

21 straipsnis

Reikiamų šalių informavimas

1. Suinteresuotos valstybės narės kompetentinga pakrantės stotis, jei reikia, išplatina informaciją atitinkamoje teritorijoje apie tokį incidentą arba avariją, apie kuriuos pranešta pagal 17 straipsnio 1 dalies nuostatas, ir informaciją apie bet kokius laivus, keliančius pavojų laivybos, asmenų ir aplinkos saugumui.

2. Pagal 13 ir 17 straipsnių nuostatas pranešamą informaciją turinčios kompetentingos institucijos imasi reikiamų priemonių suteikti tokią informaciją bet kuriuo metu, jei to saugumo sumetimais paprašytų kitos valstybės narės kompetentinga institucija.

3. Bet kuri valstybė narė, kurios kompetentingos institucijos pagal šią direktyvą arba koku nors kitu būdu buvo informuotos apie tam tikriems laivybos rajonams ir pakrantės zonoms iškilusį pavojų, imasi reikiamų priemonių kuo greičiau apie tai informuoti visas suinteresuotas valstybes nares ir pasikonsultuoti su jomis dėl planuojamų veiksmų. Jeigu reikia, valstybės narės drauge numato bendrus veiksmus.

Kiekviena valstybė narė imasi būtinų priemonių, kad galėtų kuo tinkamiau pasinaudoti pranešimais, kuriuos pagal 17 straipsnio nuostatas joms privalo atsiųsti laivai.

IV ANTRAŠTINĖ DALIS

PAPILDOMOSIOS PRIEMONĖS

22 straipsnis

Kompetentingų institucijų paskyrimas ir jų sąrašo paskelbimas

1. Kiekviena valstybė narė paskiria kompetentingas institucijas, uostų administracijas ir pakrantės stotis, kurioms turi būti siunčiami pagal šią direktyvą privalomi pranešimai.

2. Kiekviena valstybė narė užtikrina, kad laivybos pramonė būtų tinkamai informuojama reguliariai skelbiant naujausią informaciją, ypač laivybai skirtose publikacijose, apie pagal 1 dalies nuostatas paskirtas institucijas bei stotis, kai reikia, nurodant joms priskirtus geografinius rajonus, ir šia direktyva nustatytą reikiamos informacijos pranešimo tvarką.

3. Valstybės narės atsiunčia Komisijai pagal 1 dalies nuostatas paskirtų institucijų bei stočių sąrašus, o jiems pasikeitus – naujus sąrašus.

23 straipsnis

Valstybių narių ir Komisijos bendradarbiavimas

Valstybės narės ir Komisija bendradarbiauja siekdamos tokių tikslų:

a) optimaliai išnaudoti pagal šios direktyvos nuostatas praneštą informaciją, ypač kuriant reikiamus telematinius

ryšius tarp pakrantės stočių ir uostų administracijų, kuriais būtų keičiamasi informacija apie laivų judėjimą, numatomą jų atvykimo į uostus laiką ir krovinius;

b) plėtoti ir tobulinti telematinius ryšius tarp valstybių narių uostų administracijų, kad būtų gaunama daugiau žinių apie eismą, kad pagerėtų tranzitinių laivų stebėseną ir kad būtų suderintas bei kuo labiau modernizuotas reikalaujamų pranešimų iš plaukiojančių laivų siuntimas;

c) plėsti aprėptį ir (arba) atnaujinti Bendrijos laivų eismo stebėsenos ir informacijos sistemą, kad būtų geriau identifikuojami ir kontroliuojami laivai. Tuo tikslu valstybės narės ir Komisija kartu kuria reikiamas privalomasias pranešimų sistemas, privalomasias laivų eismo tarnybas ir laivų maršrutų parinkimo sistemas bei teikia jas tvirtinti TJO;

d) jei reikia, sudaryti suderintus nelaimės ištiktų laivų priėmimo planus.

24 straipsnis

Informacijos konfidencialumas

Valstybės narės, laikydamosi savo nacionalinės teisės aktų, imasi būtinų priemonių užtikrinti joms pagal šios direktyvos nuostatas atsiųstos informacijos konfidencialumą.

25 straipsnis

Šios direktyvos įgyvendinimo kontrolė ir sankcijos

1. Valstybės narės reguliariai tikrina ir kitaip kontroliuoja, kaip veikia pakrantės telematinės sistemos, įkurtos šios direktyvos reikalavimams vykdyti, ypač jų gebėjimą visą parą nedelsiant priimti ar išsiųsti informaciją, praneštą pagal 13 ir 15 straipsnių nuostatas.

2. Valstybės narės nustato sankcijų už nacionalinių nuostatų, priimtų pagal šią direktyvą, nesilaikymą sistemą ir imasi visų būtinų priemonių užtikrinti, kad šios sankcijos būtų taikomos. Todėl numatytos sankcijos turi būti veiksmingos, proporcingos ir atgrasančios.

3. Valstybės narės nedelsdamos praneša valstybei, su kurios vėliava laivas plaukioja, arba bet kuriai suinteresuotai valstybei apie priemones, kurių imtasi dėl laivų, plaukiojančių ne su jos vėliava, pagal 16 ir 19 straipsnius ir šio straipsnio 2 dalį.

4. Kai, įvykus incidentui arba avarijai jūroje, nurodytiems 19 straipsnyje, valstybė narė nustato, kad kompanija negali užmegzti ir palaikyti ryšio su reikiamu laivu ar pakrantės stotimis, ji praneša valstybei, kuri išdavė ISM atitikties dokumentą ir saugumo technikos pažymėjimą, arba valstybei, kurios vardu jie buvo išduoti.

Kai gedimas yra toks rimtas, kad galima manyti, jog valstybėje narėje įsisteigusi kompanija šiurkščiai pažeidė saugumo technikos sistemą, atitikties dokumentą arba saugumo technikos pažymėjimą laivui išdavusi valstybė nedelsdama imasi būtinų priemonių prieš atitinkamą kompaniją ir atšaukia jos atitikties dokumentą ir saugumo technikos pažymėjimą.

26 straipsnis

Įvertinimas

1. Valstybės narės iki 2007 m. vasario 5 d. praneša Komisijai apie pažangą, pasiektą įgyvendinant šią direktyvą, ypač jos 9, 10, 18, 20, 22, 23 ir 25 straipsnius. Valstybės narės iki 2009 m. gruodžio 31 d. privalo pranešti Komisijai, kad visiškai įvykdė šios direktyvos reikalavimus.

2. Remdamasi 1 dalyje nurodytais pranešimais, Komisija po šešių mėnesių praneša apie šios direktyvos įgyvendinimą Europos Parlamentui ir Tarybai. Savo pranešimuose Komisija nurodo, ar šios direktyvos nuostatos, kurias įgyvendina valstybės narės, padeda ir kaip padeda didinti jūrų transporto saugumą bei efektyvumą ir užkerta kelią aplinkos teršimui iš laivų.

3. Komisija išnagrinėja, ar reikia ir ar įmanoma Bendrijos lygiu imtis priemonių, skirtų padengti arba kompensuoti išlaidas ir nuostolius, patirtus priimant nelaimės ištiktus laivus, įskaitant atitinkamus draudimo ir kitų finansinių garantijų reikalavimus.

Komisija iki 2007 m. vasario 5 d. praneša Europos Parlamentui ir Tarybai tokio nagrinėjimo rezultatus.

BAIGIAMOSIOS NUOSTATOS

27 straipsnis

Pakeitimų procedūra

1. 3 straipsnio apibrėžimai, nuorodos į Bendrijos bei TJO dokumentus ir priedai gali būti iš dalies pakeisti 28 straipsnio 2 dalyje nustatyta tvarka suderinant juos su priimtais, iš dalies pakeistais ar įsigaliojusiais Bendrijos ar tarptautiniais teisės aktais, jei tokie pakeitimai neišplėstų šios direktyvos taikymo srities.

2. Be to, atsižvelgiant į taikant šią direktyvą įgytą patirtį, 28 straipsnio 2 dalyje nustatyta tvarka gali būti iš dalies pakeisti I, III ir IV priedai, jei tokie pakeitimai neišplėstų šios direktyvos taikymo srities.

28 straipsnis

Komiteto darbo tvarka

1. Komisijai padeda komitetas.

2. Kai daroma nuoroda į šią straipsnio dalį, Sprendimo 1999/468/EB 5 ir 7 straipsnių nuostatos taikomos atsižvelgiant į 8 straipsnio nuostatas.

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

3. Komitetas nustato savo darbo tvarkos taisykles.

29 straipsnis

1. Valstybės narės priima įstatymus ir kitus teisės aktus, kurie, įsigalioję vėliausiai 2004 m. vasario 5 d., įgyvendina šią direktyvą. Apie tai jos nedelsdamos praneša Komisijai.

Valstybės narės, tvirtindamos šias priemones, daro jose nuorodą į šią direktyvą arba tokia nuoroda daroma jas oficialiai skelbiant. Nuorodos darymo tvarką nustato valstybės narės.

2. Valstybės narės pateikia Komisijai šios direktyvos taikymo srityje priimtų nacionalinės teisės aktų nuostatas.

30 straipsnis

Tarybos direktyva 93/75/EEB panaikinama nuo 2004 m. vasario 5 d.

31 straipsnis

Priimta Liuksemburge, 2002 m. birželio 27 d.

Ši direktyva įsigalioja jos paskelbimo *Europos Bendrijų oficialiajame leidinyje* dieną.

32 straipsnis

Europos Parlamento vardu
Pirmininkas
P. COX

Tarybos vardu
Pirmininkas
M. ARIAS CAÑETE

Ši direktyva skirta valstybėms narėms.

I PRIEDAS

INFORMACIJOS, KURIAŲ REIKIA PRANEŠTI, SĄRAŠAS

1. **Informacija, kurią reikia pranešti pagal 4 straipsnio nuostatas. Bendroji informacija:**
 - a) laivo identifikacija (pavadinimas, šaukinys, TJO identifikacijos numeris arba MMSI numeris);
 - b) paskirties uostas;
 - c) numatomas atvykimo į paskirties uostą arba locmano punktą laikas, kai to reikalauja kompetentinga institucija, ir numatomas išvykimo iš to uosto laikas;
 - d) bendras asmenų skaičius laive.
2. **Informacija, kurią reikia pranešti pagal 12 straipsnio nuostatas. Informacija apie krovinį:**
 - a) tikslūs techniniai pavojingų ar aplinką teršiančių krovinių pavadinimai, Jungtinių Tautų (JT) numeriai (jei priskirti), TJO pavojaus klasė pagal IMDG, IBC ir IGC kodeksus ir, jeigu reikia, laivo klasė, reikalinga INF kroviniams, kaip apibrėžta Reglamente VII/14.2, tokių krovinių kiekis ir, jeigu jie vežami krovinių transportavimo priemonėmis (ne rezervuaruose), tokių priemonių identifikacijos numeriai;
 - b) adresas, kuriuo galima gauti išsamią informaciją apie krovinius.
3. **Informacija, kurią reikia pranešti pagal 13 straipsnio nuostatas:**
 - A. **Bendroji informacija:**
 - a) laivo identifikacija (pavadinimas, šaukinys, TJO identifikacijos numeris arba MMSI numeris);
 - b) paskirties uostas;
 - c) jei laivas išplaukia iš valstybės narės uosto: numatomas išvykimo iš išvykimo uosto arba locmano punkto laikas, kai to reikalauja kompetentinga institucija, ir numatomas atvykimo į paskirties uostą laikas;
 - d) jei laivas atplaukia ne iš Bendrijoje esančio uosto ir plaukia į valstybės narės uostą: numatomas atvykimo į paskirties uostą arba locmano punktą laikas, kai to reikalauja kompetentinga institucija;
 - e) bendras asmenų skaičius laive.
 - B. **Informacija apie krovinį:**
 - a) tikslūs techniniai pavojingų ar aplinką teršiančių krovinių pavadinimai, Jungtinių Tautų (JT) numeriai (jei priskirti), TJO pavojaus klasė pagal IMDG, IBC ir IGC kodeksus ir, jeigu reikia, laivo klasė pagal INF kodeksą, tokių krovinių kiekis bei jų vieta laive ir, jeigu jie vežami krovinių transportavimo priemonėmis (ne rezervuaruose), tokių priemonių identifikacijos numeriai;
 - b) patvirtinimas, kad laive yra sąrašas, krovinio deklaracija ar reikiamas krovos planas, kuriame nurodyta informacija apie vežamus pavojingus arba aplinką teršiančius krovinius ir jų vietą laive;
 - c) adresas, kuriuo galima gauti išsamią informaciją apie krovinius.
4. **5 straipsnyje nurodyta informacija:**
 - A. laivo identifikacija (pavadinimas, šaukinys, TJO identifikacijos numeris arba MMSI numeris),
 - B. data ir laikas,

- C arba D. padėtis platumos ir ilgumos atžvilgiu arba tikrasis pelengas ir atstumas jūrmylėmis nuo aiškiai nustatyto kranto ženklų,
 - E. kursas,
 - F. greitis,
 - I. paskirties uostas ir numatomas atvykimo laikas,
 - P. krovinys ir, jei vežami pavojingi kroviniai, jų kiekis ir TJO klasė,
 - T. informacijos apie krovinį susižinojimo adresas,
 - W. bendras asmenų skaičius laive,
 - X. įvairi informacija:
 - jei laivai veža daugiau kaip 5 000 tonų bunkerinio kuro: kuro savybės ir apytikslis kiekis,
 - navigacinė padėtis.
5. Laivo kapitonas privalo nedelsdamas pranešti kompetentingai institucijai arba atitinkamo uosto administracijai bet kokius pagal šio priedo nuostatas praneštos informacijos pasikeitimus.
-

II PRIEDAS

BORTO ĮRANGOS REIKALAVIMAI

I. Automatinio identifikavimo sistemos (AIS)

1. 2002 m. liepos 1 d. ir vėliau pastatyti laivai

2002 m. liepos 1 d. ir vėliau pastatyti bet kokio dydžio keleiviniai laivai ir visi kiti ne mažesnio kaip 300 t bendrojo tonažo laivai, plaukiantys į Bendrijos valstybių narių uostus, privalo laikytis 6 straipsnio reikalavimų.

2. Iki 2002 m. liepos 1 d. pastatyti laivai

Iki 2002 m. liepos 1 d. pastatyti bet kokio dydžio keleiviniai laivai ir visi kiti ne mažesnio kaip 300 t bendrojo tonažo laivai, plaukiantys į Bendrijos valstybių narių uostus, privalo laikytis 6 straipsnio reikalavimų:

- a) keleiviniai laivai: ne vėliau kaip nuo 2003 m. liepos 1 d.;
- b) tanklaivai: ne vėliau kaip atliekant pirmąją saugos įrangos apžiūrą po 2003 m. liepos 1 d.;
- c) kiti – ne keleiviniai laivai ir tanklaivai – ne mažesnio kaip 50 000 t bendrojo tonažo laivai: ne vėliau kaip nuo 2004 m. liepos 1 d.;
- d) kiti – ne keleiviniai laivai ir tanklaivai – ne mažesnio kaip 10 000 t ir ne didesnio kaip 50 000 t bendrojo tonažo laivai: ne vėliau kaip nuo 2005 m. liepos 1 d., o tarptautiniais reisais plaukiojantys laivai – nuo bet kurios ankstesnės datos, nustatytinos pagal TJO normas;
- e) kiti – ne keleiviniai laivai ir tanklaivai – ne mažesnio kaip 3 000 t ir ne didesnio kaip 10 000 t bendrojo tonažo laivai: ne vėliau kaip nuo 2006 m. liepos 1 d., o tarptautiniais reisais plaukiojantys laivai – nuo bet kurios ankstesnės datos, nustatytinos pagal TJO normas;
- f) kiti – ne keleiviniai laivai ir tanklaivai – ne mažesnio kaip 300 t ir ne didesnio kaip 3 000 t bendrojo tonažo laivai: ne vėliau kaip nuo 2007 m. liepos 1 d., o tarptautiniais reisais plaukiojantys laivai – nuo bet kurios ankstesnės datos, nustatytinos pagal TJO normas.

Valstybės narės gali atleisti nuo šiame priede nustatytų AIS reikalavimų mažesnio kaip 300 t bendrojo tonažo keleivinius laivus, kurie dalyvauja tik šalies vidaus versle.

II. Reiso duomenų registravimo (VDR) sistemos

1. Toliau išvardytų klasių laivai, plaukiantys į Bendrijos valstybių narių uostus, privalo turėti įrengtą reiso duomenų registravimo sistemą, atitinkančią TJO rezoliucijos A.861(20) eksploatacijos savybių reikalavimus ir Tarptautinės elektronikos komisijos (IEC) standarto Nr. 61996 bandymų standartus:

- a) 2002 m. liepos 1 d. ir vėliau pastatyti keleiviniai laivai: ne vėliau kaip 2002 m. liepos 1 d.;
- b) 2002 m. liepos 1 d. ir vėliau pastatyti ro-ro keleiviniai laivai: ne vėliau kaip per pirmąją apžiūrą 2002 m. liepos 1 d. ar vėliau;
- c) iki 2002 m. liepos 1 d. pastatyti keleiviniai laivai, išskyrus ro-ro keleivinius laivus: ne vėliau kaip 2004 m. sausio 1 d.;
- d) 2002 m. liepos 1 d. ir vėliau pastatyti ne mažesnio kaip 3 000 t bendrojo tonažo nekeleiviniai laivai: ne vėliau kaip 2002 m. rugpjūčio 5 d.

2. Iki 2002 m. liepos 1 d. pastatyti toliau išvardytų klasių laivai, plaukiantys į Bendrijos valstybių narių uostus, privalo turėti tokią įrengtą reiso duomenų registravimo sistemą, kuri atitinka taikomus TJO standartus:
 - a) ne mažesnio kaip 20 000 t bendrojo tonažo kroviniai laivai: ne vėliau kaip TJO nustatytą datą, o jei tokia data nenustatyta – ne vėliau kaip 2007 m. sausio 1 d.;
 - b) ne mažesnio kaip 3 000 t ir ne didesnio kaip 20 000 t bendrojo tonažo laivai: ne vėliau kaip TJO nustatytą datą, o jei tokia data nenustatyta – ne vėliau kaip 2008 m. sausio 1 d.
3. Valstybės narės gali atleisti nuo šioje direktyvoje nustatytų reiso duomenų registravimo reikalavimų keleivinius laivus, kurie plaukioja tik šalies jūroje vidaus reisais ir nepriklauso A klasei, kaip nurodyta 1998 m. kovo 17 d. Tarybos direktyvos 98/18/EB dėl keleivinių laivų saugos taisyklių ir standartų ⁽¹⁾ 4 straipsnyje.

⁽¹⁾ OL L 144, 1998 5 15, p. 1.

III PRIEDAS

ELEKTRONINIAI PRANEŠIMAI

1. Valstybės narės sukuria ir eksploatuoja infrastruktūrą, būtiną siųsti, priimti ir konvertuoti duomenis tarp sistemų naudojant XML arba EDIFACT sintaksę ir remiantis interneto arba X.400 ryšio priemonėmis.
2. Pasitarusi su valstybėmis narėmis, Komisija sukuria ir naudoja „Sąsajų valdymo dokumentu“, kuriame pagal pranešimų scenarijus, pranešimų funkcijas ir pranešimų tarpusavio ryšį aprašomi sistemų įrenginiai. Išsamiai aprašomas pranešimų sinchronizavimas ir savybės, taip pat ir keitimosi duomenimis protokolai ir parametrai. „Sąsajų valdymo dokumente“ taip pat turi būti nurodytas reikiamų pranešimų funkcijų duomenų turinys ir aprašyti tokie pranešimai.
3. Nustatant pranešimų tvarką ir infrastruktūrą, jeigu įmanoma, turi būti numatyti pranešimų ir keitimosi informacija išipareigojimai pagal kitas direktyvas, pavyzdžiui, 2000 m. lapkričio 27 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvą 2000/59/EB dėl uosto įrenginių laivo atliekoms ir krovinio liekanoms priimti ⁽¹⁾.

⁽¹⁾ OL L 332, 2000 12 28, p. 81.

IV PRIEDAS

Priemonės, kurių gali imtis valstybės narės, jeigu kiltų grėsmė jūrų saugumui, taip pat aplinkos apsaugai

(pagal 19 straipsnio 1 dalį)

Kai, įvykus 17 straipsnyje aprašyto tipo incidentui su laivu ar susidarius tokiai padėčiai, atitinkamos valstybės narės kompetentinga institucija, remdamasi tarptautine teise, nusprendžia kad būtina išvengti, sumažinti ar pašalinti didelę ir neišvengiamą grėsmę jos pakrantei ar su tuo susijusiems interesams, kitų laivų bei jų įgulų ir keleivių saugumui, asmenims krante ar jūros aplinkai, ta institucija gali, inter alia:

- a) apriboti laivo judėjimą ar nurodyti jam laikytis tam tikro kurso. Toks reikalavimas nepanaikina laivo kapitono atsakomybės už saugų savo laivo valdymą;
 - b) išsiųsti oficialų pranešimą laivo kapitonui pašalinti grėsmę aplinkai ir jūrų saugumui;
 - c) nusiųsti į laivą vertinimo grupę rizikos dydžiui įvertinti, padėti kapitonui pagerinti padėtį ir pranešti apie tai kompetentingai pakrantės stočiai;
 - d) esant neišvengiamam pavojui, nurodyti kapitonui plaukti į prieglobsčio vietą, palydėti arba nutempti laivą.
-