

Trešdiena, 2008. gada 24. septembris

PADOMES
IEROSINĀTAIS TEKSTS

GROZĪJUMS

Grozījums Nr. 1
Regulas priekšlikums
11.Aa pants (jauns)

11.Aa pants

Ziņojumu sniegšana

Komisija līdz katra sešu mēnešu perioda beigām un pirmoreiz līdz pirmā sešu mēnešu perioda beigām 2009. gadā iesniedz Eiropas Parlamentam un Padomei progresa ziņojumu par SIS II izveidi un migrāciju no Šengenas Informācijas sistēmas (SIS 1+) uz otrās paaudzes Šengenas Informācijas sistēmu (SIS II).

Grozījums Nr. 2
Regulas priekšlikums
12. pants

Šī regula stājas spēkā trešajā dienā pēc tās publicēšanas dienas *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī*. Tā zaudē spēku dienā, ko nosaka Padome saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 1987/2006 55. panta 2. punktu.

Šī regula stājas spēkā trešajā dienā pēc tās publicēšanas dienas *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī*. Tā zaudē spēku dienā, ko nosaka Padome, rīkojoties saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 1987/2006 55. panta 2. punktu, **un jebkurā gadījumā ne vēlāk kā 2010. gada 30. jūnijā.**

Kopienas kuģu satiksmes uzraudzības un informācijas sistēma *II**

P6_TA(2008)0443

Eiropas Parlamenta 2008. gada 24. septembra normatīvā rezolūcija attiecībā uz Padomes kopējo nostāju, lai pieņemtu Eiropas Parlamenta un Padomes direktīvu, ar kuru groza Direktīvu 2002/59/EK, ar ko izveido Kopienas kuģu satiksmes uzraudzības un informācijas sistēmu (5719/3/2008 — C6-0225/2008 — 2005/0239(COD))

(2010/C 8 E/39)

(Koplēmuma procedūra: otrais lasījums)

Eiropas Parlaments,

- ņemot vērā Padomes kopējo nostāju (5719/3/2008 — C6-0225/2008) ⁽¹⁾,
- ņemot vērā nostāju pirmajā lasījumā ⁽²⁾ attiecībā uz Komisijas priekšlikumu Parlamentam un Padomei (COM(2005)0589),
- ņemot vērā EK līguma 251. panta 2. punktu,
- ņemot vērā Reglamenta 62. pantu,
- ņemot vērā Transporta un tūrisma komitejas ieteikumus otrajam lasījumam (A6-0334/2008),

⁽¹⁾ OV C 184 E, 22.7.2008., 1. lpp.

⁽²⁾ OV C 74 E, 20.3.2008., 533. lpp.

Trešdiena, 2008. gada 24. septembris

1. apstiprina grozīto kopējo nostāju;
2. uzdod priekšsēdētājam nosūtīt nostāju Padomei un Komisijai.

P6_TC2-COD(2005)0239

Eiropas Parlamenta nostāja, pieņemta otrajā lasījumā 2008. gada 24. septembrī, lai pieņemtu Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2008/.../EK, ar kuru groza Direktīvu 2002/59/EK, ar ko izveido Kopienas kuģu satiksmes uzraudzības un informācijas sistēmu

(Dokuments attiecas uz EEZ)

EIROPAS PARLAMENTS UN EIROPAS SAVIENĪBAS PADOME,

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

ņemot vērā Komisijas priekšlikumu,

ņemot vērā Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas atzinumu ⁽¹⁾,

ņemot vērā Reģionu komitejas atzinumu ⁽²⁾,

saskaņā ar Līguma 251. pantā noteikto procedūru ⁽³⁾,

tā kā:

- (1) Pieņemot Direktīvu 2002/59/EK ⁽⁴⁾, Eiropas Savienība nodrošinājās ar papildu līdzekļiem, kas vajadzīgi, lai novērstu cilvēka dzīvību apdraudošas situācijas jūrā un lai aizsargātu jūras vidi.
- (2) Tā kā šī direktīva attiecas uz grozījumiem Direktīvā 2002/59/EK, vairumu tajā noteikto saistību neattiecinās uz dalībvalstīm, kam nav jūras krastu un jūras ostu. Attiecīgi, Austrijai, Čehijas Republikai, Ungārijai, Luksemburgai vai Slovākijai piemēros vienīgi saistības, kas attiecas uz kuģiem, kuri kuģo ar minēto dalībvalstu karogu, neskarot dalībvalstu pienākumu sadarboties, lai nodrošinātu jūras satiksmes vadības pakalpojumu nepārtrauktību ar citu transporta veidu satiksmes vadības pakalpojumiem, jo īpaši ar upju informācijas pakalpojumiem.
- (3) Saskaņā ar šo direktīvu dalībvalstīm, kas ir piekrastes valstis, vajadzētu būt spējīgām apmainīties ar informāciju, ko tās ieguvušas, veicot kuģu satiksmes uzraudzību to kompetencē esošajās zonās. Kopienas Jūras datu apmaiņas sistēma SafeSeaNet (turpmāk — "SafeSeaNet"), kuru Komisija izstrādājusi sadarbībā ar dalībvalstīm, ir, no vienas puses, datu apmaiņas tīkls un, no otras puses, tās pamatinformācijas standartizācija, kas ir pieejama par kuģiem un to kravu (iepriekšējs paziņojums un ziņojumi). Tādējādi ar šīs sistēmas palīdzību iespējams tūlīt no pirmavota iegūt un nodot atbilstīgajām iestādēm precīzu un aktuālu informāciju par kuģiem Eiropas ūdeņos, šo kuģu pārvietošanos un bīstamām vai piesārņojošām kravām, kā arī par starpgadījumiem jūrā.

⁽¹⁾ OV C 318, 23.12.2006., 195. lpp.

⁽²⁾ OV C 229, 22.9. 2006., 38. lpp.

⁽³⁾ Eiropas Parlamenta 2007. gada 25. aprīļa Nostāja (OV C 74 E, 20.3.2008., 533. lpp.), Padomes 2008. gada 6. jūnija Kopējā nostāja (OV C 184 E, 22.7.2008., 1. lpp.) un Eiropas Parlamenta 2008. gada 24. septembra Nostāja.

⁽⁴⁾ OV L 208, 5.8.2002., 10. lpp.

Trešdiena, 2008. gada 24. septembris

- (4) Attiecīgi, lai garantētu iespēju šādi savāktu informāciju izmantot operatīviem mērķiem, ir svarīgi integrēt SafeSeaNet valstu pārvaldes iestāžu izveidoto infrastruktūru, kas vajadzīga šajā direktīvā paredzēto datu vākšanai un apmaiņai.
- (5) No tās informācijas, kura paziņota un kuras apmaiņa notikusi atbilstīgi Direktīvai 2002/59/EK, īpaši svarīgas ir precīzas ziņas par bīstamām vai piesārņojošām kravām, ko pārvadā pa jūru. Šajā sakarā un ņemot vērā nesenos negadījumus jūrā, būtu jānodrošina, ka iestādēm krastā ir vieglāka piekļuve datiem par ogleņražiem, kurus pārvadā pa jūru, jo tas ir būtiski, lai varētu izvēlēties vispiemērotāko uzraudzības metodi, un ka ārkārtas situācijā minētajām iestādēm ir tieša saziņa ar tiem operatori, kuriem ir visplašākās zināšanas par transportējamām kravām.
- (6) 1974. gada 1. novembra Starptautiskajā konvencijā par cilvēka dzīvības aizsardzību uz jūras (*turpmāk — SOLAS konvencija*) minētās sistēmas, ar kurām var automatiski identificēt kuģus (AIS — automatiskās identifikācijas sistēma), ļauj ne vien uzlabot šo kuģu uzraudzības iespējas, bet galvenais — palielināt kuģošanas drošību situācijās, kad kuģi atrodas tuvu cits citam. Tādēļ šīs sistēmas ir iekļautas Direktīvas 2002/59/EK pamatdaļā. Ņemot vērā daudzās sadursmes, kurās iesaistītos zvejas kuģus acīmredzami nepamanīja no tirdzniecības kuģiem vai kurās zvejas kuģu apkalpes nepamanīja tuvumā esošos tirdzniecības kuģus, ir ļoti vēlams minēto pasākumu attiecināt arī uz zvejas kuģiem, kuru garums pārsniedz 15 metrus. Saistībā ar Eiropas Zivsaimniecības fondu var sniegt finansiālu palīdzību zvejas kuģu aprikošanai ar drošības iekārtām, piemēram AIS. **Starptautiskā Jūrnieceības organizācija (SJO) ir atzinusi, ka kuģu pārraidīto AIS datu publicēšana komerc nolūkos internetā vai citur varētu apdraudēt kuģu un ostu iekārtu drošību un aizsardzību, un ir mudinājusi dalībvalstu valdības atbilstoši valsts tiesību aktiem novērst iespēju, ka personas, kurām ir pieejami AIS dati, atklāj tos citām personām publicēšanai internetā vai citur. Turklāt AIS datu pieejamība par kuģu maršrutiem un kravām nedrīkstētu ietekmēt taisnīgu konkurenci kuģniecības nozarē.**
- (7) Būtu jāsaprot, ka pienākums uzstādīt AIS nozīmē arī pienākumu nepārtraukti uzturēt AIS darbību, izņemot gadījumus, kad starptautiskie noteikumi vai standarti paredz navigācijas informācijas aizsardzību.
- (8) **Komisijas uzdevumā veiktie pētījumi skaidri apliecinājuši, ka nav ne lietderīgi, ne iespējami iekļaut AIS tajās pozicionēšanas un komunikāciju sistēmās, ko izmanto saskaņā ar kopējo zivsaimniecības politiku.**
- (9) **Saskaņā ar Direktīvu 2002/59/EK ikvienai dalībvalstij, kas to pieprasa, ir tiesības no citas dalībvalsts saņemt informāciju par kuģi un bīstamu vai piesārņojošu kravu, ko šis kuģis pārvadā. Būtu jānosver, ka tas neattiecas uz vienas dalībvalsts sistemātiskiem pieprasījumiem otrai, bet nozīmē to, ka šādu informāciju var pieprasīt vienīgi kuģošanas drošības vai jūras satiksmes drošības, vai jūras vides aizsardzības vārdā.**
- (10) Direktīvā 2002/59/EK paredzēts, ka dalībvalstis pieņem īpašus pasākumus attiecībā uz kuģiem, kuri savas darbības vai stāvokļa dēļ var kļūt par riska faktoru. Tādēļ šķiet lietderīgi šādu kuģu sarakstā iekļaut arī tos kuģus, kam ir nepietiekams apdrošināšanas segums vai finanšu garantijas vai ko loči vai ostas pārvaldes iestādes ir raksturojušas kā tādas, kuriem piemīt acīmredzami trūkumi, kas var traucēt drošu kuģošanu vai apdraudēt vidi.
- (11) Atbilstīgi Direktīvai 2002/59/EK par apdraudējumu, ko rada ārkārtīgi slikti laika apstākļi, šķiet, ka ir jāņem vērā iespējams apdraudējums, ko kuģošanai var radīt ledus veidošanās. Tādēļ, ja dalībvalsts norīkots kompetenta iestāde, pamatojoties uz kvalificēta meteoroloģiskās informācijas dienesta sniegtu ledus apstākļu prognozi, uzskata, ka attiecīgie kuģošanas apstākļi ir bīstami cilvēka dzīvībai vai rada ievērojumu piesārņojuma apdraudējumu, šai iestādei būtu jāinformē to kuģu kapteiņi, kas atrodas minētās iestādes kompetencē esošā zonā vai gatavojas iebraukt kādā no šīs zonas ostām vai izbraukt

Trešdiena, 2008. gada 24. septembris

no šādas ostas. Attiecīgajai iestādei būtu jāspēj veikt visi vajadzīgie pasākumi, lai nodrošinātu cilvēku dzīvības saglabāšanu jūrā un vides aizsardzību. **Saskaņā ar SOLAS konvencijas II-1. nodaļa A-1. daļa 3.1. noteikumu dalībvalstu atbildībā ir nodrošināt, lai kuģi, kas kuģo ar to karogu, būtu projektēti, konstruēti un uzturēti saskaņā ar to administrāciju atzītu klasificēšanas sabiedrību paredzētajām prasībām konstrukcijai, mehānismiem un elektroiekārtām. Tāpēc dalībvalstīm būtu jāizstrādā noteikumi par kuģošanu aizsalušos ūdeņos saskaņā ar to organizāciju prasībām, kuras minētas Padomes 1994. gada 22. novembra Direktīvā 94/57/EK par kopīgiem noteikumiem un standartiem attiecībā uz organizācijām, kas pilnvarotas veikt kuģu pārbaudes un apsekojumus, un attiecīgajām darbībām, kuras veic valsts administrācijas jūras lietu jomā ⁽¹⁾, vai arī atbilstoši līdzvērtīgiem valstu standartiem. Dalībvalstīm būtu jābūt iespējai pārliecināties, vai nepieciešamie dokumenti uz kuģa apliecina, ka šis kuģis atbilst izturības un jaudas prasībām, kādas attiecīgajā reģionā noteiktas kuģošanai aizsalušos ūdeņos.**

- (12) Direktīvā 2002/59/EK ir noteikts, ka dalībvalstis izstrādā plānus, lai vajadzības gadījumā to ostās vai citās aizsargātās vietās vislabākajos pieejamajos apstākļos varētu uzņemt kuģus, kas atrodas briesmu situācijā, lai ierobežotu jūrā notikušu negadījumu sekas. Tomēr ņemot vērā Pamatnostādnes par patvēruma vietām kuģiem, kam vajadzīga palīdzība, kas pievienotas Starptautiskās Jūrniecības organizācijas 2003. gada 13. decembra Rezolūcijai A.949(23) (turpmāk — “SJO Rezolūcija A.949(23)”), kas vēlāk iekļautas Direktīvā 2002/59/EK un kas attiecas drīzāk uz gadījumiem, kad kuģiem vajadzīga palīdzība, nevis uz kuģiem, kas atrodas briesmu situācijā, minētā direktīva būtu attiecīgi jāgroza. **Šī direktīva neattiecas uz noteikumiem, kuri saistībā ar glābšanas operācijām paredzēti 1979. gada Starptautiskajā konvencijā par meklēšanu un glābšanu uz jūras, ja draud briesmas cilvēku dzīvībai. Tāpēc šo konvenciju turpina piemērot pilnā apjomā.**
- (13) Ņemot vērā SJO Rezolūciju A.949(23) un turpinot Komisijas, Eiropas Jūras drošības aģentūras (turpmāk — “Aģentūra”) un dalībvalstu kopīgo darbu, ir jānosaka pamatprasības, kurām vajadzētu būt ievērotām plānos tādu kuģu uzņemšanai, kam vajadzīga palīdzība, lai tādējādi nodrošinātu saskaņotu un efektīvu šā pasākuma īstenošanu un precizētu dalībvalstu saistību jomu.
- (14) SJO Rezolūcijai A.949(23) jābūt pamatā jebkādiem dalībvalstu sagatavotiem plāniem, lai efektīvi reaģētu uz apdraudējumiem, ko rada kuģi, kuriem vajadzīga palīdzība. Tomēr, izvērtējot risku saistībā ar šādiem apdraudējumiem, dalībvalstis, ievērojot to īpašos apstākļus, var ņemt vērā citus aspektus, piemēram, jūras ūdens izmantošanu dzeramā ūdens ražošanai, kā arī elektrības ražošanai.
- (15) **Lai panāktu, ka kuģu kapteiņi un apkalpes pilnībā sadarbojas un uzticas, ir jānodrošina, ka kuģu, kam vajadzīga palīdzība, kapteiņi un apkalpe var paļauties uz attiecīgās dalībvalsts kompetentās iestādes pienācīgu un taisnīgu attieksmi. Šajā sakarā ir vēlams, lai dalībvalstis saskaņā ar to tiesību aktiem piemērotu SJO vadlīniju par taisnīgu attieksmi pret jūrniekiem jūras negadījumā attiecīgos noteikumus.**
- (16) Ja kādam kuģim vajadzīga palīdzība, var pieņemt lēmumu par šā kuģa novietošanu patvēruma vietā. **Tas ir īpaši svarīgi, ja jūrā rodas briesmu situācija, proti, situācija, kuras rezultātā varētu notikt kuģa bojāeja vai rasties apdraudējums videi vai kuģošanas drošībai. Ikvienā šādā gadījumā jābūt iespējai vērsties pie neatkarīgas iestādes katrā dalībvalstī vai reģionā — atkarībā no dalībvalsts struktūras —, kurai ir pilnvaras un kompetence, lai pieņemtu jebkādas nepieciešamos lēmumus un sniegtu atbalstu kuģim, kuram vajadzīga palīdzība, lai aizsargātu cilvēku dzīvību un vidi, kā arī samazinātu ekonomiskos zaudējumus. Vēlams, lai kompetentās iestādes savus pienākumus pildītu pastāvīgi. Jo īpaši šādai iestādei būtu jābūt pilnvarotai pieņemt neatkarīgu lēmumu par kuģa, kuram vajadzīga palīdzība, uzņemšanu patvēruma vietā. Tādēļ tai būtu jāveic iepriekšējs situācijas novērtējums, pamatojoties uz informāciju, kas iekļauta attiecīgajā plānā kuģu novietošanai patvēruma vietā.**

(1) OV L 319, 12.12.1994., 20. lpp.

Trešdiena, 2008. gada 24. septembris

- (17) Plānos tādu kuģu uzņemšanai, kuriem vajadzīga palīdzība, būtu precīzi jāapraksta lēmumu pieņemšanas secība attiecībā uz trauksmes izsludināšanu un attiecīgo situāciju risināšanu. Būtu precīzi jāapraksta atbilstīgās iestādes un to uzdevumi, kā arī iesaistīto pušu sazināšanās līdzekļi. Piemērojamām procedūrām būtu jānodrošina, ka **tādu avārijas situāciju risināšanā, kad var rasties smagas sekas**, atbilstīgu lēmumu var pieņemt ātri, pamatojoties uz speciālām **kuģniecības speciālistu** zināšanām un attiecīgu informāciju, kas pieejama kompetentajai iestādei.
- (18) Izstrādājot minētos plānus, dalībvalstīm būtu jāapkopo informācija par krastā esošajām iespējamām patvēruma vietām, lai gadījumā, ja jūrā notiek negadījums vai starpgadījums, kompetentā iestāde varētu skaidri un ātri noteikt piemērotākās vietas tādu kuģu uzņemšanai, kuriem vajadzīga palīdzība. Šādā atbilstīgā informācijā būtu jāiekļauj ziņas par izvērtējamo vietu konkrētām iezīmēm un par iekārtām un ierīcēm, kas ir pieejamas, lai atvieglotu tādu kuģu uzņemšanu, kuriem vajadzīga palīdzība, vai novērstu negadījuma vai piesārņojuma sekas.
- (19) Ir svarīgi, lai tiktu atbilstīgi publicēts to kompetento iestāžu saraksts, kas ir pilnvarotas pieņemt lēmumus par kuģu uzņemšanu vai neuzņemšanu patvēruma vietā, un to kompetento iestāžu saraksts, kas atbild par trauksmes signālu saņemšanu un par reaģēšanu uz šiem signāliem. Tāpat var būt lietderīgi atbilstīgo informāciju darīt pieejamu arī pusēm, kas ir iesaistītas palīdzības sniegšanā jūrā, tostarp palīdzības un vilkšanas pakalpojumu sniedzējiem uzņēmumiem, un to kaimiņos esošo dalībvalstu iestādēm, kuras varētu skart jūrā notikušu negadījumu ietekme.
- (20) **Finanšu garantiju vai apdrošināšanas neesamība neatbrīvo dalībvalsti no saistībām sniegt atbalstu kuģim, kam nepieciešama palīdzība un uzņemt to patvēruma vietā, ja tādējādi var samazināt apdraudējumu kuģa apkalpei un videi. Lai gan kompetentā iestāde drīkst pārliecināties par to, vai kuģis ir apdrošināts un vai ir kādas citas finanšu garantijas, kas ļaus pienācīgi kompensēt radušās izmaksas un nodarīto kaitējumu saistībā ar kuģa uzņemšanu patvēruma vietā, šādas informācijas pieprasīšana nedrīkst aizkavēt glābšanas operāciju.**
- (21) **Ostām, kuras uzņem kuģi, kam vajadzīga palīdzība, ir jābūt iespējai saņemt drīzu kompensāciju par izmaksām un jebkuru nodarīto kaitējumu saistībā ar šo operāciju. Tāpēc ir svarīgi, lai tiktu piemērota ne tikai Eiropas Parlamenta un Padomes ... Direktīva 200b/.../EK [par kuģu īpašnieku civiltiesisko atbildību un finanšu garantijām] ⁽¹⁾ un regulas par Starptautisko fondu naftas piesārņojuma radīto zaudējumu kompensēšanai, bet arī 1996. gada Starptautiskā konvencija par atbildību un zaudējumu atlīdzināšanu sakarā ar bīstamu un kaitīgu vielu pārvadāšanu pa jūru, 2001. gada starptautiskā konvencija par civiltiesisko atbildību attiecībā uz bunkuru degvielas piesārņojuma izraisītiem postījumiem un 2007. gada konvencija par kuģu vraku aizvākšanu. Tādēļ dalībvalstīm iespējami ātri būtu jāratificē šīs konvencijas. Īpašos gadījumos dalībvalstīm būtu jānodrošina izdevumu un ekonomisko zaudējumu atlīdzināšanu, kuri ostai radušies no kuģa uzņemšanas patvēruma vietā, jo īpaši, ja šādi izdevumi un ekonomiskie zaudējumi nav iekļauti kuģu īpašnieku finanšu garantijās un citos spēkā esošos kompensāciju mehānismos.**
- (22) Kuģu satiksmes uzraudzības un maršrutēšanas pasākumu īpašā funkcija ir ļaut dalībvalstīm iegūt patiesas ziņas par kuģiem, kas izmanto to jurisdikcijā esošos ūdeņus, un tādā veidā spēt efektīvāk rīkoties, lai vajadzības gadījumā novērstu iespējamus apdraudējumus. Dalīšanās ar informāciju palīdz uzlabot savākto ziņu kvalitāti un atvieglot informācijas apstrādi.
- (23) Atbilstīgi Direktīvai 2002/59/EK dalībvalstis un Komisija ir daudz sasniegušas elektroniskās datu apmaiņas procedūru saskaņošanas jomā, jo īpaši attiecībā uz bīstamu vai piesārņojošu kravu pārvadājumiem. SafeSeaNet, kuras izstrāde sākta 2002. gadā, tagad būtu jāpadara par atsauces sistēmu Kopienas mērogā. **Svarīgi ir nodrošināt, ka SafeSeaNet rezultātā nepalielinās nozares administratīvais slogs vai nepieaug izmaksas, ka notiek saskaņošana ar starptautiskajiem noteikumiem, kā arī tiek nodrošināta konfidencialitāte attiecībā uz jebkuriem iespējamiem komerciāliem aspektiem.**

(1) OV L ...

Trešdiena, 2008. gada 24. septembris

- (24) Jauno tehnoloģiju attīstība, jo īpaši tādu ar kosmosu saistīto izmantojumu attīstība kā *satelītos* izvietotas kuģu uzraudzības sistēmas, attēlu veidošanas sistēmas vai *Galileo*, ļauj izvērst satiksmes uzraudzību tālāk atklātā jūrā un tādējādi nodrošināt plašāku pārklājuma zonu Eiropas ūdeņos. **Turklāt SJO ir grozījusi SOLAS konvenciju, lai ņemtu vērā jaunākos sasniegumus jūras satiksmes drošības un jūras vides aizsardzības jomā, lai izveidotu sistēmas globālai kuģu identifikācijai un uzraudzībai lielos attālumos (LRIT). Saskaņā ar SJO apstiprināto sistēmas uzbūvi, kas dod iespēju izveidot reģionālos LRIT datu centrus, kā arī ņemot vērā pieredzi, kas iegūta, īstenojot SafeSeaNet sistēmu, ir jāizveido Eiropas LRIT datu centrs LRIT informācijas apkopošanai un pārvaldīšanai. Lai iegūtu LRIT datus, dalībvalstīm būs nepieciešams pieslēgums Eiropas LRIT datu centram.**
- (25) **Lai ietaupītu līdzekļus un bez vajadzības nebūtu jāaprīko arī tie kuģi, kuri veic pārvadājumus AIS monitoringa staciju pārklājuma zonā, AIS dati būtu jāintegrē LRIT sistēmā. Tāpēc dalībvalstīm un Komisijai būtu jāveic nepieciešamie pasākumi, jo īpaši SJO.**
- (26) Lai garantētu optimālu un Kopienas mērogā saskaņotu tās informācijas izmantošanu, kas attiecībā uz kuģošanas drošību savāktā atbilstīgi Direktīvai 2002/59/EK, Komisijai būtu jāspēj vajadzības gadījumā nodrošināt šo datu apstrādi, izmantošanu un izplatīšanu dalībvalstu norīkotām iestādēm.
- (27) Šajā sakarā "Equasis" sistēmas izveide pierādīja to, cik svarīgi ir veicināt "drošas jūras" kultūru, jo sevišķi jūras transporta operatoru vidū. Komisijai būtu jāspēj veicināt jebkādas ar kuģošanas drošību saistītas informācijas izplatīšanu, jo īpaši izmantojot šo sistēmu.
- (28) **Saskaņā ar šo Direktīvu apkopoto informāciju var izplatīt un izmantot tikai lai novērstu situācijas, kas rada draudus cilvēku dzīvībai uz jūras un jūras vides aizsardzībai. Tādēļ ir vēlams, lai Komisija izpēta, kā risināt jebkādas tīkla un informācijas drošības problēmas.**
- (29) Ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 2099/2002 (2002. gada 5. novembris), ar ko izveido Kuģošanas drošības un kuģu izraisītā piesārņojuma novēršanas komiteju (COSS) ⁽¹⁾, ir centralizēti to komiteju uzdevumi, kas izveidotas saskaņā ar attiecīgajiem Kopienas tiesību aktiem par kuģošanas drošību, kuģu radītā piesārņojuma novēršanu un dzīves un darba apstākļu aizsardzību uz kuģiem. Esošā komiteja tādēļ būtu jāaizstāj ar COSS.
- (30) Būtu jāņem vērā arī grozījumi minētajos starptautiskajos instrumentos.
- (31) Šīs direktīvas īstenošanai vajadzīgie pasākumi būtu jāpieņem saskaņā ar ar Padomes Lēmumu 1999/468/EK (1999. gada 28. jūnijs), ar ko nosaka Komisijai piešķirto ieviešanas pilnvaru īstenošanas kārtību ⁽²⁾.
- (32) Komisija jo īpaši būtu jāpilnvaro grozīt Direktīvu 2002/59/EK, lai piemērotu starptautisko konvenciju, protokolu, kodeksu un rezolūciju grozījumus, kas ar to saistīti, **grozītu I, III un IV pielikumu atbilstoši iegūtajai pieredzei, noteikt prasības par LRIT iekārtu uzstādīšanu uz kuģiem, kuri veic pārvadājumus dalībvalstīs izvietoto AIS bāzes staciju pārklājuma zonā, kā arī noteikt politiku un principus attiecībā uz piekļuvi informācijai Eiropas LRIT datu centrā un grozīt definīcijas, atsauces vai pielikumus, lai pielāgotu tos Kopienas vai starptautiskajiem tiesību aktiem.** Tā kā šie pasākumi || ir vispārīgi un to mērķis ir grozīt nebūtiskus šīs regulas elementus, *inter alia*, papildinot to ar jauniem, nebūtiskiem elementiem, tie jāpieņem saskaņā ar Lēmuma 1999/468/EK 5.a pantā paredzēto regulatīvo kontroles procedūru.

⁽¹⁾ OV L 324, 29.11.2002., 1. lpp. ||

⁽²⁾ OV L 184, 17.7.1999., 23. lpp. .||

Trešdiena, 2008. gada 24. septembris

- (33) Atbilstīgi Eiropas Parlamenta un Padomes Regulai (EK) Nr. 1406/2002 (2002. gada 27. jūnijs) par Eiropas Jūras drošības aģentūras izveidošanu ⁽¹⁾ Aģentūra sniedz vajadzīgo atbalstu Komisijai un dalībvalstīm, palīdzot tām īstenot Direktīvu 2002/59/EK.

■

- (34) Tādēļ atbilstīgi būtu jāgroza Direktīva 2002/59/EK,

IR PIEŅĒMUŠI ŠO DIREKTĪVU.

1. pants

Grozījumi

Direktīvu 2002/59/EK groza šādi:

- 1) **Nosaukumu aizstāj ar šādu:**

“Eiropas Parlamenta un Padomes 2002. gada 27. jūnija Direktīva 2002/59/EK, ar ko izveido Kopienas kuģu satiksmes uzraudzības un informācijas sistēmu un noteikumus attiecībā uz kuģu īpašnieku civiltiesisko atbildību un finanšu garantijām un atceļ Padomes Direktīvu 93/75/EEK”

- 2) **1. pantu groza šādi:**

- a) **1. punktu aizvieto ar šādu:**

“Direktīvas mērķis ir izveidot Kopienas kuģu satiksmes uzraudzības un informācijas sistēmu, lai uzlabotu jūras satiksmes drošību un efektivitāti, kā arī ostu un jūras drošību, palielinot atbildīgo iestāžu reaģēšanas spēju negadījumos vai iespējami bīstamās situācijās jūrā, tostarp meklēšanas un glābšanas operācijās, un sniegtot ieguldījumu, lai efektīvāk novērstu un atklātu kuģu radīto piesārņojumu.”

- b) **pēc pirmās daļas pievieno šādu daļu:**

“Ar šo direktīvu arī nosaka normas, kas piemērojamas saistībā ar dažiem jūras transporta tīkla uzņēmēju pienākumiem civiltiesiskās atbildības jomā, un ievieš piemērotu jūrnieku finansiālo aizsardzību darba zaudēšanas gadījumā.”

- 3) **2. pantu groza šādi:**

- a) **1. punktu aizvieto ar šādu:**

“1. Šī direktīva attiecas uz:

- *kuģiem, kuru bruto tilpība ir 300 tonnu un vairāk (ja nav noteikts citādi), un*
- *dalībvalstu jurisdikcijā esošajām jūras zonām saskaņā ar starptautiskajām tiesībām.”*

- b) **2. punktu groza šādi:**

- i) **ievadfrāzi aizstāj ar šādu ||:**

“Ja nav noteikts citādi, šī direktīva neattiecas uz:”

- ii) **c) apakšpunktu aizvieto ar šādu:**

*“c) **kuģu tilpnes un iekārtas izmantošanai uz kuģiem.”***

- 4) **3. pantu groza šādi:**

- a) **a) punktu groza šādi:**

- i) **ievadfrāzi aizstāj ar šādu ||:**

“Attiecīgie starptautiskie dokumenti” ir šādi dokumenti to jaunākajā redakcijā:”

(1) OV L 208, 5.8.2002., 1. lpp. ||.

Trešdiena, 2008. gada 24. septembris

ii) aiz ceturtā ievilkuma pievieno šādu ievilkumu:

— **“1996. gada konvencija” — SJO 1976. gadā pieņemtās Konvencijas par atbildības ierobežošanu attiecībā uz jūras prasībām kopsavilkuma teksts, kas grozīts ar 1996. gada protokolu;”**

iii) pievieno šādus ievilkumus:

— “SJO Rezolūcija A.917(22)” ir Starptautiskās Jūrniecības organizācijas Rezolūcija 917(22) “Pamatnostādnes AIS lietošanai uz borta”, kas grozīta ar SJO Rezolūciju A.956(23);

— **“SJO Rezolūcija A.930(22)” — Starptautiskās Jūrniecības organizācijas asamblejas un Starptautiskās Darba organizācijas valdes rezolūcija “Finansiālā nodrošinājuma sniegšanas noteikumi gadījumā, kad jūrnieki zaudē darbu”.**

— “SJO Rezolūcija A.949(23)” ir Starptautiskās Jūrniecības organizācijas Rezolūcija 949(23) “Pamatnostādnes par patvēruma vietām kuģiem, kam vajadzīga palīdzība.”;

— “SJO Rezolūcija A.950(23)” ir Starptautiskās Jūrniecības organizācijas Rezolūcija 950(23) “Jūras palīdzības dienesti (MAS).”;

— **“SJO Rezolūcija par taisnīgu attieksmi pret jūrasbraucējiem negadījumā uz jūras” nozīmē Starptautiskās Jūrniecības organizācijas Juridiskās komitejas un Starptautiskās Darba organizācijas valdes 2006. gada 27. aprīļa Rezolūcijai LEG.3(91) pievienotās vadlīnijas;”;**

b) ||k) punktu aizstāj ar šādu ||:

“k) “kompetentās iestādes” ir iestādes un organizācijas, ko dalībvalstis norīkojušas, lai tās pildītu uzdevumus, kurus tām uzliek saskaņā ar šo direktīvu.”

c) pievieno šādu punktu:

“ka) “kuģa īpašnieks” — kuģa īpašnieks vai jebkāda cita organizācija vai persona, piemēram, kuģa operators, aģents vai bezapkalpes kuģa fraktētājs, kam kuģa īpašnieks ir uzticējies atbildību par kuģa ekspluatāciju un kas, pārņemot šo atbildību, ir piekritis pārņemt visus no tā izrietošos pienākumus un saistības;”

d) pievieno šādus punktus:

“s) “SafeSeaNet” ir Kopienas jūras datu apmaiņas sistēma, ko Komisija izstrādājusi sadarbībā ar dalībvalstīm, lai nodrošinātu Kopienas tiesību aktu īstenošanu;

t) “regulāra satiksme” ir kuģu reisu kopums, kas nodrošina satiksmi starp tām pašām divām vai vairākām ostām vai nu saskaņā ar publicētu grafiku, vai ar tik regulāriem un biežiem reisiem, kas veido pazīstamus, sistemātiskus reisu kopumus;

u) “zvejas kuģis” ir kuģis, kas aprīkots ūdeņu dzīvo resursu komerciālai izmantošanai;

v) “kuģis, kuram vajadzīga palīdzība” ir kuģis situācijā, ■ kad pastāv kuģa bojāejas draudi vai tas rada apdraudējumu videi vai navigācijai. **Ja nepieciešama uz kuģa esošo cilvēku glābšana, to veic saskaņā ar SAR konvenciju, kas ir pārāka par šīs Direktīvas noteikumiem;**

Trešdiena, 2008. gada 24. septembris

- w) "civiltiesiskā atbildība" 1996. gada konvencijas izpratnē nozīmē atbildību, saskaņā ar kuru jūras transporta operācijas trešā puse, kas ir atbildīga par nodarīto kaitējumu, ir tiesīga iesniegt prasījumu, uz ko attiecas šīs Konvencijas 2. pantā noteiktais ierobežojums, izņemot prasījumus, ko nosaka ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. .../2008 [par pasažieru pārvadātāju pa jūru un ūdensceļiem atbildību nelaiemes gadījumā] (*);
- x) "LRIT" ir sistēma kuģu identifikācijai un uzraudzībai lielos attālumos, kas automātiski pārraida informāciju saskaņā ar V nodaļas 19. noteikumu SOLAS konvencijā par kuģošanas drošību, jūras satiksmes drošību, kā arī jūras vides aizsardzības nolūkā.

(*) OV L ..."

5) Pievieno šādu pantu:

"4.a pants

Izņēmumi

1. Dalībvalstis var atbrīvot no 4. pantā noteiktajiem pienākumiem pārvadātājus, kas veic regulārus reisus starp ostām to teritorijā, ja ir izpildīti šādi nosacījumi:

- a) sabiedrība izveido un atjaunina attiecīgo kuģu sarakstu un iesniedz šo sarakstu atbilstošajai kompetentajai iestādei;
- b) pēc kompetentās iestādes pieprasījuma nodod tās rīcībā I pielikuma 1. punktā norādīto informāciju par katru veikto pārvadājumu. Sabiedrībai ir jāizveido iekšēja sistēma, kas 24 stundas dienā nodrošina šīs informācijas elektronisku pārraidi kompetentajai iestādei tūlīt pēc pieprasījuma saņemšanas, kā tas noteikts 4. panta 1. punktā;
- c) atbilstīgi 4. pantam galamērķa ostai ziņo par visām novirzēm no paredzētā ienākšanas laika galamērķa ostā vai loču stacijā, ja šīs novirzes ir sešas stundas vai vairāk;
- d) izņēmumu attiecina tikai uz dažiem kuģiem, kas veic noteiktus reisus;
- e) reiss ir uzskatāms par regulāru, ja to paredz nodrošināt vismaz vienu mēnesi;
- f) atbrīvojumu no 4. pantā minētajiem pienākumiem attiecina tikai uz pārvadājumiem, kuru paredzamais ilgums nepārsniedz divpadsmit stundas.

2. Ja regulāru starptautisku reisu nodrošina starp divām vai vairākām valstīm, no kurām vismaz viena ir dalībvalsts, ikviena ieinteresētā dalībvalsts var pieprasīt pārējām dalībvalstīm piešķirt atbrīvojumu šim reisam. Visas ieinteresētās dalībvalstis, tostarp piekrastes valstis, savstarpēji sadarbojas, piešķirot attiecīgajam reisam atbrīvojumu saskaņā ar 1. punktā minētajiem nosacījumiem.

3. Dalībvalstis periodiski pārlicinās, ka tiek ievēroti 1. un 2. punktā paredzētie nosacījumi. Ja vismaz viens no nosacījumiem vairs netiek ievērots, dalībvalstis nekavējoties atsauc attiecīgajam uzņēmumam piešķirto atbrīvojumu.

4. Dalībvalstis nosūta Komisijai to sabiedrību un kuģu sarakstu, kam nepiemēro šo pantu, un paziņo par katru saraksta atjauninājumu."

Trešdiena, 2008. gada 24. septembris

6) Pievieno šādus pantus:

‘6.a pants

Automātiskās identifikācijas sistēmu (AIS) izmantošana uz zvejas kuģiem

Visiem zvejas kuģiem, kuru kopējais garums pārsniedz 15 metrus un kuri kuģo ar dalībvalstu karogu un ir reģistrēti Kopienā, vai kuri peld dalībvalsts iekšējos ūdeņos vai teritoriālajā jūrā, vai kuri lomu izkrauļ dalībvalsts ostā, atbilstīgi II pielikuma I daļas 3. punktā norādītajiem termiņiem jābūt aprīkoti ar AIS (A klase), kas atbilst SJO izstrādātajiem darbības standartiem.

Zvejas kuģi, kas aprīkoti ar AIS, to nepārtraukti tur ieslēgtu. Ārkārtējos apstākļos AIS drīkst izslēgt, ja kapteinis uzskata, ka tas vajadzīgs kuģa drošības vai drošuma interesēs.

6.b pants

LRIT sistēmas izmantošana kuģu identifikācijai un uzraudzībai lielos attālumos

1. Kuģi, kuri veic starptautiskos pārvadājumus un dodas uz kādu no dalībvalstu ostām, ir jāaprīko ar LRIT sistēmu saskaņā ar SOLAS konvencijas V nodaļas 19. noteikumu un SJO pieņemtajiem darbības standartiem un funkcionālajām prasībām.

Komisija sadarbībā ar dalībvalstīm saskaņā ar 28. panta 2. punktā minēto regulatīvo kontroles procedūru nosaka kārtību un prasības LRIT iekārtu uzstādīšanai uz tiem kuģiem, kuri veic pārvadājumus dalībvalstīs izvietoto AIS bāzes staciju pārklājuma zonā, un informē SJO par visiem atbilstošajiem pasākumiem.

2. Dalībvalstis un Komisija sadarbojas, lai izveidotu LRIT Eiropas datu centru, kurā apkopos informāciju par kuģu identifikāciju un uzraudzību lielos attālumos.

Eiropas LRIT datu centrs ir iekļauts Eiropas jūras lietu informācijas un datu apmaiņas sistēmā SafeSeaNet. Dalībvalstis sedz izmaksas, kas rodas mainot SafeSeaNet sistēmas valsts elementus tā, lai sistēmā iekļautu LRIT informāciju.

Dalībvalstis izveido pieslēgumu Eiropas LRIT datu centram un uztur šo pieslēgumu.

3. Komisija saskaņā ar 28. panta 2. punktā minēto regulatīvo kontroles procedūru nosaka politiku un principus attiecībā uz piekļuvi informācijai Eiropas LRIT datu centrā.”

7) 12. pantu aizstāj ar šādu ||:

“12. pants

Nosūtītāja saistības

1. Kravas nosūtītāji, kuri piedāvā || pārvadāt || bīstamas vai piesārņojošas kravas dalībvalsts ostā, neatkarīgi no kuģa lieluma, pirms kravu iekraušanas kuģī sniedz kuģa kapteinim vai operatoram deklarāciju ar || šādu informāciju:

a) I pielikuma 2. punktā uzskaitītā informācija;

Trešdiena, 2008. gada 24. septembris

- b) attiecībā uz MARPOL Konvencijas I pielikumā minētajām vielām — drošības rādītāju saraksts, kurā norādītas produktu fiziskās un ķīmiskās īpašības (**attiecīgos gadījumos**), tostarp viskozitāte, ko izsaka cSt 50 °C, un blīvums 15 °C, **kā arī citi rādītāji, kuri ir iekļauti drošības rādītāju sarakstā saskaņā ar SJO rezolūciju MSC.150(77)**;
- c) nosūtītāja vai citas personas vai organizācijas neatliekamās palīdzības tālrunu numuri, pa kuriem sniedz informāciju par produktu fiziskajām un ķīmiskajām īpašībām un par pasākumiem, kas jāveic ārkārtas gadījumos.

2. Kuģiem, kuri ierodas no ostas ārpus Kopienas un kuri dodas uz dalībvalsts ostu vai noenkurojas dalībvalsts teritoriālajos ūdeņos, un uz kuriem ir bīstamas vai piesārņojošas vielas, ir jābūt kravas nosūtītāja deklarācijai ar šādu informāciju:

- a) **informācija, kas uzskaitīta I pielikuma 3. iedaļā;**
- b) **informācija, kas prasīta šī panta 1. punkta b) un c) apakšpunktā.**

3. Kravas nosūtītāja **■** pienākums **un atbildība** ir nodrošināt, ka pārvadāšanai paredzētā krava patiešām ir tā krava, kas deklarēta, ievērojot **1. un 2. punktu.**”

8) **14. panta otrajā daļā c) apakšpunktu aizstāj ar šādu:**

c) katrai dalībvalstij ir jābūt spējīgai pēc pieprasījuma un bez kavēšanās nosūtīt citas dalībvalsts valsts un vietējām kompetentām iestādēm SafeSeaNet informāciju par kuģi un bīstamām vai piesārņojošām kravām uz tā, ja šāda informācija ir pilnīgi nepieciešama kuģošanas drošībai vai jūras satiksmes drošībai, vai vides aizsardzībai.”

9) **|| 16. panta 1. punktam pievieno šādus apakšpunktus:**

- “d) kuģi, kas nav paziņojuši vai kuriem nav apdrošināšanas sertifikāta vai finanšu garantiju atbilstīgi šai direktīvai un starptautiskiem noteikumiem;**
- e) kuģi, par kuriem loči vai ostas iestādes ir ziņojušas, ka tiem ir būtiski trūkumi, kas varētu apdraudēt kuģu drošu navigāciju vai radīt apdraudējumu videi.”

10) **Pievieno šādu pantu:**

“18.a pants

Pasākumi apdraudējuma gadījumā ledus apstākļu dēļ

1. Ja kompetentās iestādes uzskata, ka ledus apstākļu dēļ ir nopietni apdraudēta cilvēku dzīvība jūrā vai šo valstu kuģošanas rajonu vai piekrastes zonu aizsardzība, vai arī citu valstu kuģošanas rajonu vai piekrastes zonu aizsardzība:

- a) tās informē to kuģu kapteiņus, kas atrodas šo iestāžu kompetencē esošajās zonās vai kas gatavojas iebraukt no ostās vai izbraukt no tām, par ledus apstākļiem, ieteicamajiem maršrutiem un ledlaužu pakalpojumiem to kompetencē esošajās zonās;
- b) neskarot pienākumu palīdzēt kuģiem, kam vajadzīga palīdzība, un citas saistības atbilstīgi attiecīgiem starptautiskiem noteikumiem, tās var prasīt, lai kuģi, kuri atrodas attiecīgajā zonā un gatavojas iebraukt ostā vai terminālī vai izbraukt no tā, vai atstāt enkurvietu, **dokumentāli apstiprina, ka tie atbilst** izturības un jaudas prasībām, kas ir samērīgas ar ledus apstākļiem attiecīgajā zonā.

Trešdiena, 2008. gada 24. septembris

2. Pasākumus, kas veikti, ievērojot 1. punktu, ledus apstākļus raksturojošo datu ziņā pamato ar ledus un laika apstākļu prognozēm, ko sniedzis dalībvalsts atzīts kvalificēts meteoroloģiskās informācijas dienests.”

11) 19. pantu groza šādi:

a) 2. punktam pievieno šādu daļu:

“Šajā nolūkā viņi pēc attiecīgās valsts kompetento iestāžu pieprasījuma nosūta tām 12. pantā minēto informāciju.”

b) pievieno šādu punktu:

“3a. Atbilstoši valsts tiesību aktiem, dalībvalstīm ir jāievēro SJO vadlīniju par taisnīgu attieksmi pret jūrniekiem negadījumā uz jūras attiecīgie noteikumi, jo īpaši attiecībā pret tāda kuģa kapteini un apkalpi, kam vajadzīga palīdzība attiecīgās valsts teritoriālajos ūdeņos.”

12) Pievieno šādu pantu:

“19.a pants

Kompetentās iestādes tādu kuģu uzņemšanai, kam vajadzīga palīdzība:

1. Ikviens dalībvalsts izraugās kompetento iestādi, kura ir neatkarīga un kurai ir nepieciešamās kompetences un pilnvaras, lai glābšanas operācijas laikā pieņemtu patstāvīgus lēmumus attiecībā uz kuģu, kuriem nepieciešama palīdzība, uzņemšanu patvēruma vietā, ņemot vērā:

— cilvēku dzīvības aizsardzību,

— piekrastes aizsardzību,

— jūras vides aizsardzību,

— kuģu satiksmes drošību,

— ekonomisko zaudējumu samazināšanu.

2. Iestāde, kura minēta 1. punktā, uzņemas atbildību par 20.a pantā norādīto plānu īstenošanu.

3. Kompetentā iestāde, kas norādīta 1. punktā, inter alia, var:

a) ierobežot kuģa pārvietošanos vai likt tam ievērot konkrētu maršrutu. Šī prasība neietekmē kuģa kapteiņa atbildību par drošu kuģa vadību;

b) sniegt oficiālu paziņojumu kuģa kapteinim, lai novērstu apdraudējumu videi vai kuģošanas drošībai;

c) apmeklēt kuģi vai nosūtīt novērtēšanas grupu uz to, lai novērtētu kuģa bojājumus un apdraudējuma pakāpi, kā arī palīdzēt kuģa kapteinim novērst avārijas situāciju un par to sniegt informāciju kompetentajam krasta dienestam;

d) nepieciešamības gadījumā uzaicināt un nosūtīt glābšanas speciālistus;

e) noteikt, vai kuģis ir jāvada locim vai jāvelk tauvā.”

Trešdiena, 2008. gada 24. septembris

13) 20. pantu aizstāj ar šādu ||:

“20. pants

To kuģu uzņemšana patvēruma vietās, kam vajadzīga palīdzība

1. **Iestāde, kas minēta 19.a pantā, pieņem lēmumu par kuģa uzņemšanu patvēruma vietā. Šī iestāde nodrošina, ka attiecībā uz kuģiem ārkārtas situācijā tiek veikts iepriekšējs situācijas novērtējums, kuru veic, pamatojoties uz 20.a pantā minētajiem plāniem, un tos uzņem patvēruma vietā, ja tādējādi var samazināt saistītos riskus vai novērst tos.**

2. Šā panta 1. punktā minēto iestāžu pārstāvji regulāri tiekas, lai apmainītos ar speciālajām zināšanām un pilnveidotu pasākumus, kas veicami saskaņā ar šo pantu. Viņi var saņakt jebkurā laikā, ņemot vērā konkrētos apstākļus.”

14) Iekļauj šādus pantus:

“20.a pants

Plāni tādu kuģu uzņemšanai, kam vajadzīga palīdzība

1. Dalībvalstis izstrādā plānus, kas vajadzīgi, lai reaģētu uz apdraudējumu, ko to jurisdikcijā esošos ūdeņos rada kuģi, kuriem vajadzīga palīdzība, **kā arī lai nodrošinātu kuģu uzņemšanu un cilvēku dzīvības aizsardzību.**

2. Šā panta 1. punktā minētos plānus sagatavo pēc apspriešanās ar iesaistītajām pusēm un pamatojoties uz SJO Rezolūcijām A.949(23) un A.950(23), un tajos ietver vismaz šādu informāciju:

- a) iestāde vai iestādes, kas atbild par trauksmes signālu saņemšanu un par reaģēšanu uz tiem;
- b) informācija par kompetento iestādi, kas atbild par stāvokļa novērtēšanu un lēmuma pieņemšanu par tāda kuģa, kam vajadzīga palīdzība, uzņemšanu izvēlētajā patvēruma vietā vai noraidīšanu;
- c) tādu informāciju par dalībvalstu piekrastes līniju **un visiem elementiem, kas palīdz ātri novērtēt un ātri pieņemt lēmumu par kuģa, kam vajadzīga palīdzība, patvēruma vietas izvēli**, tostarp vides, ekonomisko un sociālo faktoru un dabas apstākļu aprakstu;
- d) novērtējuma procedūras attiecībā uz tāda kuģa, kam vajadzīga palīdzība, uzņemšanu patvēruma vietā vai noraidīšanu;
- e) līdzekļi un iekārtas, kas ir piemērotas palīdzības sniegšanai, glābšanas darbiem un piesārņojuma novēršanai;
- f) starptautiskas koordinācijas un lēmumu pieņemšanas procedūras;
- g) finanšu garantiju un atbildības procedūras attiecībā uz kuģiem, kas uzņemti patvēruma vietā.

3. Dalībvalstis publicē **19.a pantā** minēto kompetento iestāžu nosaukumus, kā arī to iestāžu nosaukumus, kas norīkotas trauksmes signālu saņemšanai un reaģēšanai uz tiem, **un šo iestāžu kontaktinformāciju.**

Dalībvalstīs pēc lūguma sniedz attiecīgo informāciju par plāniem kaimiņos esošām dalībvalstīm.

Trešdiena, 2008. gada 24. septembris

Īstenojot kuģu uzņemšanas plānos paredzētās procedūras, kas paredzētas kuģiem, kam vajadzīga palīdzība, dalībvalstis nodrošina, ka visu atbilstīgo informāciju dara pieejamu šajās darbībās iesaistītajām pusēm.

Ja dalībvalstis to lūdz, uz personām, kas saņem informāciju atbilstīgi šā punkta otrajai un trešajai daļai, attiecina konfidencialitātes saistības.

4. Dalībvalstis līdz ... (*) paziņo Komisijai par pasākumiem, kas veikti saistībā ar šā panta piemērošanu.

20.b pants

Atbildības un finanšu garantiju režīms

1. Dalībvalstis nosaka kuģu īpašnieku civiltiesiskās atbildības režīmu un pārliecinās, ka kuģu īpašnieku tiesības ierobežot savu atbildību regulē visi 1996. gada konvencijas noteikumi.

2. Ikviens dalībvalsts veic nepieciešamos pasākumus, lai visiem kuģu īpašniekiem, kas kuģo ar šīs valsts karogu, būtu civiltiesiskās atbildības finanšu garantijas atbilstīgi 1996. gada konvencijā noteiktajai maksimālajai robežai.

3. Ikviens dalībvalsts veic nepieciešamos pasākumus, lai visiem kuģu īpašniekiem, kas kuģo ar trešās valsts karogu, būtu finanšu garantijas saskaņā ar otrās daļas prasībām, kolīdz šie kuģi ienāk attiecīgās valsts ekskluzīvajā ekonomiskajā zonā vai līdzvērtīgā zonā. Šīs finanšu garantijas ir spēkā vismaz trīs mēnešus, sākot no datuma, kad tās ir pieprasītas.

20.c pants

Finanšu garantija, jūrniekiem zaudējot darbu

1. Ikviens dalībvalsts veic vajadzīgos pasākumus, lai visiem kuģu īpašniekiem, kas kuģo ar šīs valsts karogu, būtu finanšu garantijas saskaņā ar SJO Rezolūciju A.930(22), kas paredzēts uz kuģa nodarbināto vai nolīgto jūrnieku aizsardzībai, viņiem zaudējot darbu.

2. Ikviens dalībvalsts veic vajadzīgos pasākumus, lai visiem kuģu īpašniekiem, kas kuģo ar trešās valsts karogu, būtu finanšu garantijas saskaņā ar pirmās daļas prasībām, kolīdz šie kuģi ienāk attiecīgās valsts jurisdikcijā esošā ostā vai jūras terminālī vai izmet enkuru šīs valsts jurisdikcijā esošā zonā.

3. Dalībvalstis pārliecinās par finanšu garantiju sistēmas pieejamību gadījumos, kad jūrnieki zaudē darbu, atbilstīgi SJO Rezolūcijai A.930(22).

20.d pants

Finanšu garantijas sertifikāti

1. Direktīvas 20.b un 20.c pantā paredzēto finanšu garantiju esamību un derīgumu apliecina viens vai vairāki sertifikāti.

2. Sertifikātus izsniedz dalībvalstu kompetentās iestādes pēc tam, kad tās ir pārliecinājušās, ka kuģa īpašnieks ievēro šajā direktīvā noteiktās prasības. Izsniedzot sertifikātus, kompetentās iestādes arī ņem vērā, vai nodrošinātājs veic saimniecisku darbību Eiropas Savienībā.

(*) 18 mēneši pēc šīs direktīvas spēkā stāšanās dienas.

Trešdiena, 2008. gada 24. septembris

Ja kuģis ir reģistrēts kādā dalībvalstī, sertifikātus izsniedz vai apstiprina kuģa reģistrācijas valsts kompetentā iestāde.

Ja kuģis ir reģistrēts trešā valstī, sertifikātus var izsniegt un apstiprināt jebkuras dalībvalsts kompetentā iestāde.

3. *Sertifikātu izsniegšanas un derīguma nosacījumus, jo īpaši piešķiršanas kritērijus un kārtību, kā arī pasākumus, kas skar finanšu garantiju sniedzējus, nosaka Komisija. Pasākumus, kas paredzēti, lai grozītu šīs direktīvas nebūtiskus elementus, tostarp to papildinot, nosaka saskaņā ar 28. panta 2. punktā minēto regulatīvo kontroles procedūru.*

4. *Sertifikātos norāda šādu informāciju:*

a) *kuģa nosaukums un reģistrācijas osta;*

b) *kuģa īpašnieks un galvenā saimnieciskās darbības vieta;*

c) *garantijas veids;*

d) *apdrošinātājs vai cits garants un viņa galvenā saimnieciskās darbības vieta, vajadzības gadījumā arī uzņēmējdarbības vieta, kurā slēgts apdrošināšanas vai citas garantijas līgums;*

e) *sertifikāta derīguma termiņš, kas nedrīkst pārsniegt apdrošināšanas vai garantijas derīguma termiņu.*

5. *Sertifikāti ir izsniedzējas valsts oficiālajā (-s) valodā (-s). Ja sertifikāts nav angļu vai franču valodā, tekstam pievieno tulkojumu kādā no šīm valodām.*

20.e pants

Paziņošana par finanšu garantijas sertifikātu

1. *Sertifikāts atrodas uz kuģa, bet sertifikāta kopija glabājas iestādē, kuras pārziņā ir kuģa reģistra dati, vai, ja kuģis nav reģistrēts kādā no dalībvalstīm, kopiju glabā tās valsts iestāde, kurā ir izdots vai apstiprināts šis sertifikāts. Minētā iestāde nosūta sertifikācijas dokumentu kopiju Kopienas birojam, kura izveide ir paredzēta 20.i pantā, lai šos dokumentus pievienotu reģistram.*

2. *Kuģa operators, aģents vai kapteinis, kuģim ienākot kādas dalībvalsts ekskluzīvajā ekonomiskajā zonā vai tai līdzvērtīgā zonā, 20.b pantā minētajos gadījumos paziņo šīs dalībvalsts iestādēm par finanšu garantijas sertifikāta atrašanos uz kuģa.*

3. *Ja kuģa galamērķis ir kādas dalībvalsts jurisdikcijā esoša osta vai jūras terminālis vai tam jāizmet enkurs kādas dalībvalsts jurisdikcijā esošā zonā, kuģa operators, aģents vai kapteinis 20.c pantā minētajos gadījumos paziņo šīs dalībvalsts iestādēm par finanšu garantijas sertifikāta atrašanos uz kuģa.*

4. *Dalībvalstu kompetentās iestādes var apmainīties ar 1. punktā minēto informāciju, izmantojot SafeSeaNet.*

Trešdiena, 2008. gada 24. septembris

20.f pants**Soda sankcijas**

Dalībvalstis uzrauga šajā direktīvā izklāstīto noteikumu ievērošanu un nosaka sankcijas par šo noteikumu pārkāpumiem. Sankcijas ir efektīvas, samērīgas un preventīvas.

20.g pants**Finanšu garantijas sertifikātu savstarpēja atzīšana dalībvalstu starpā**

Ikviens dalībvalsts atzīst citas dalībvalsts izsniegtus vai apstiprinātus sertifikātus, piemērojot 20.d pantu atbilstīgi visiem šīs direktīvas mērķiem, un uzskata šos sertifikātus par līdzvērtīgiem pašu izsniegtiem vai apstiprinātiem sertifikātiem, pat ja attiecīgais kuģis nav reģistrēts kādā no dalībvalstīm.

Dalībvalsts jebkurā brīdī var pieprasīt valstij, kas ir izsniegusi vai apstiprinājusi sertifikātu, apmaiņā ar informāciju, ja tā uzskata, ka apdrošinātājs vai nodrošinātājs nav finansiāli spējīgs pildīt ar šo direktīvu noteiktās saistības.

20.h pants**Tiesas prasības pret civiltiesiskās atbildības finanšu garantijas sniedzēju**

Visas prasības par kuģa izraisītā kaitējuma atlīdzināšanu var celt tieši pret kuģa īpašnieka civiltiesiskās atbildības finanšu garantijas sniedzēju.

Finanšu garantijas sniedzējs ir tiesīgs izmantot tādus pašus aizstāvības līdzekļus kā kuģa īpašnieks, izņemot gadījumus, kad kuģa īpašnieks paziņo par bankrotu vai uzsāk likvidāciju.

Finanšu garantijas sniedzējs var atsaukties uz to, ka kaitējums nodarīts kuģa īpašnieka apzinātas darbības vai bezdarbības rezultātā. Tomēr viņš nevar izmantot nekādus aizstāvības līdzekļus, ko kuģa īpašnieks varētu izmantot tiesvedībā pret viņu.

Finanšu garantijas sniedzējs jebkurā gadījumā var pieprasīt kuģa īpašnieka pieaicināšanu kā lietas dalībnieku.

20.i pants**Kopienas birojs**

Izveido Kopienas biroju, kura pārziņā ir visu izsniegto sertifikātu reģistra uzturēšana, uzraudzība un to derīguma atjaunināšana, kā arī trešās valstīs reģistrētu finanšu garantiju esamības pārbaude.

20.j pants**Finansiāls nodrošinājums un kompensācija**

1. Apdrošināšanas vai finanšu garantijas neesamība neatbrīvo dalībvalstis no pienākuma veikt situācijas iepriekšēju novērtējumu un pieņemt lēmumu kā minēts 20. panta 1. punktā, un tas nav pietiekams iemesls, lai dalībvalsts atteiktu uzņemt kuģi patvēruma vietā.

Trešdiena, 2008. gada 24. septembris

2. *Neņemot vērā 1. punktu, dalībvalsts pirms kuģa uzņemšanas patvēruma vietā var pieprasīt kuģa operatoram, aģentam vai kapteinim uzrādīt apdrošināšanas polisi vai finanšu garantiju šīs direktīvas izpratnē, ar ko sedz šāda kuģa operatora, aģenta vai kapteiņa atbildību par kuģa izraisīto kaitējumu. Apliecinājuma pieprasīšana nedrīkst aizkavēt briesmu situācijā nonākušā kuģa uzņemšanu patvēruma vietā.*

3. *Dalībvalstis nodrošina to izdevumu un iespējamā ekonomiskā kaitējuma atlīdzināšanu, kuri ostai radušies, pieņemot lēmumu atbilstoši 20. panta 1. punktam, un ja kuģa īpašnieks vai operators nav noteiktā laikā atlīdzinājis izdevumus vai nodarīto kaitējumu saskaņā ar šo direktīvu un saskaņā ar spēkā esošiem finanšu kompensācijas mehānismiem.”*

15) Iekļauj šādu pantu:

“22.a pants

SafeSeaNet

1. Lai nodrošinātu šajā direktīvā minētās informācijas apstrādi, dalībvalstis izveido valsts vai vietēja mēroga sistēmas jūras datu pārvaldībai.

2. Sistēmas, kas izveidotas, piemērojot šā panta 1. punktu, ir tādas, lai savāktu informāciju varētu izmantot darbā, un jo īpaši atbilst 14. pantā paredzētajiem nosacījumiem.

3. Lai garantētu šajā direktīvā minētās informācijas efektīvu apmaiņu, dalībvalstis nodrošina to, ka valsts vai vietējā mēroga sistēmas, kas izveidotas, lai vāktu, apstrādātu un saglabātu minēto informāciju, ir savietojamas SafeSeaNet. Komisija nodrošina, ka SafeSeaNet darbojas 24 stundas diennaktī. **SafeSeaNet pamatprincipi noteikti III pielikumā.**

4. **Sadarbojoties reģionālo nolīgumu ietvaros, vai arī saskaņā ar pārrobežu starpreģionāliem vai starptautiskiem projektiem, dalībvalstis nodrošina, ka to izstrādātās informācijas sistēmas vai tīkli atbilst šīs direktīvas prasībām un ir savietojami un saslēgti ar SafeSeaNet.”**

16) Direktīvas 23. pantu groza šādi ||:

a) panta c) punktu aizstāj ar šādu :

“c) paplašinātu Kopienas kuģu satiksmes uzraudzības un informācijas sistēmas aptveramību un/vai veiktu tās atjaunināšanu nolūkā uzlabot kuģu identificēšanu un uzraudzību, ņemot vērā informācijas un sakaru tehnoloģiju attīstību. Šajā nolūkā dalībvalstis un Komisija sadarbojas, lai vajadzības gadījumā ieviestu obligātas ziņošanas sistēmas, obligātus kuģu satiksmes dienestus un atbilstīgas kuģu kustības sistēmas ar mērķi iesniegt tās apstiprināšanai SJO. Turklāt attiecīgajās reģionālajās vai starptautiskajās struktūrās tās sadarbojas, lai izveidotu tāl darbības identifikācijas un uzraudzības sistēmas;”

b) pievieno šādu punktu:

“e) nodrošinātu to valsts sistēmu savstarpēju savietojamību un izmantojamību, kuras izmanto I pielikumā minētās informācijas pārvaldībai, un pilnveidotu un atjauninātu SafeSeaNet.”

Trešdiena, 2008. gada 24. septembris

17) iekļauj šādu pantu:

“23.a pants

Kuģošanas drošības informācijas apstrāde un pārvaldība

1. Vajadzības gadījumā Komisija nodrošina tās informācijas, kas savākta atbilstīgi šai direktīvai, apstrādi, izmantošanu un izplatīšanu dalībvalstu izraudzītām iestādēm.

2. Vajadzības gadījumā Komisija iesaistās to sistēmu izstrādē un darbības nodrošināšanā, ko izmanto kuģošanas drošības datu vākšanai un izplatīšanai, jo īpaši ar sistēmas Equasis vai citas līdzvērtīgas publiskas sistēmas palīdzību.”

18) 24. pantam pievieno šādus punktus:

“Dalībvalstis saskaņā ar valsts tiesību aktiem nodrošina, ka kuģu pārraidīto AIS un LRIT datu publiska pieejamība nerada draudus drošībai vai vides aizsardzībai, kā arī neietekmē konkurenci starp kuģu operatoriem. Jo īpaši tās nedrīkst atļaut publiski izplatīt informāciju attiecībā uz kravu un personām uz kuģa, ja vien kuģa kapteinis vai operators tam nav piekritis.

Komisija veic tīkla un informācijas iespējamo drošības problēmu analīzi, nepieciešamības gadījumā veicot pasākumus, kas paredzēti šajā Direktīvā, jo īpaši tās 6., 6.a, 14. un 22.a pantā, un ierosina nepieciešamos grozījumus III pielikumā, lai uzlabotu tīkla drošību.”

19) 27. un 28. pantu aizstāj ar šādu:

“27. pants

Grozījumu izdarīšanas procedūra

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

2. *Turklāt šīs direktīvas I, III un IV pielikumu var grozīt atbilstoši saistībā ar šo Direktīvu iegūtajai pieredzei un saskaņā ar 28. panta 2. punktā noteikto regulatīvo kontroles procedūru, ciktāl šādi grozījumi nepaplašina šīs direktīvas darbības jomu.*

28. pants

Komitejas procedūra

1. Komisijai palīdz Kuģošanas drošības un kuģu izraisītā piesārņojuma novēršanas komiteja (COSS), kas izveidota ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 2099/2002 (*).

2. Ja ir atsauce uz šo punktu, piemēro Lēmuma 1999/468/EK 5.a panta 1. līdz 4. punktu un 7. pantu, ņemot vērā tā 8. pantu.

(*) OV L 324, 29.11.2002., 1. lpp. ||”

Trešdiena, 2008. gada 24. septembris

20) I pielikuma 4. punkta X ievilkumu aizvieto ar šādu:

“— X. *Dažādi:*

— *bunkura degvielas aptuveno daudzumu un tās rādītājus par visiem kuģiem, kuri to pārvadā;*

— *navigācijas statuss.*”

21) II pielikuma I daļai pievieno šādu punktu:

“3. Zvejas kuģi

Zvejas kuģiem, kuru kopējais garums pārsniedz 15 metrus, piemēro prasību par aprīkojumu, kā paredzēts 6.a pantā, saskaņā ar turpmāk minēto grafiku:

— zvejas kuģiem, kuru kopējais garums ir vismaz 24 metri, bet nepārsniedz 45 metrus: ne vēlāk kā ... (*);

— zvejas kuģiem, kuru kopējais garums ir vismaz 18 metri, bet nepārsniedz 24 metrus: ne vēlāk kā ... (**);

— zvejas kuģiem, kuru kopējais garums ir vismaz 15 metri, bet nepārsniedz 18 metrus: ne vēlāk kā ... (***)

Jauniem zvejas kuģiem, kuru kopējais garums pārsniedz 15 metrus, piemēro 6.a pantā paredzēto prasību par aprīkojumu no... (****).

(*) 3 gadi pēc šīs direktīvas spēkā stāšanās dienas.

(**) 4 gadi pēc šīs direktīvas spēkā stāšanās dienas.

(***) 5 gadi pēc šīs direktīvas spēkā stāšanās dienas.

(****) 18 mēneši pēc šīs direktīvas spēkā stāšanās dienas.”

2. pants

Transponēšana

1. Dalībvalstīs stājas spēkā normatīvie un administratīvie akti, kas vajadzīgi, lai *vēlākais* līdz ... (*) izpildītu šīs direktīvas prasības. Dalībvalstis **■ paziņo** Komisijai minēto noteikumu tekstus, **iesniedzot arī tabulu par noteikumu atbilstību šai direktīvai.**

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

2. Dalībvalstis dara zināmus Komisijai to tiesību aktu galvenos noteikumus, ko tās pieņēmušas jomā, uz kuru attiecas šī direktīva.

3. pants

Stāšanās spēkā

Šī direktīva stājas spēkā trešajā dienā pēc tās publicēšanas *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī.*

4. pants

Adresāti

Šī direktīva ir adresēta dalībvalstīm.

..., ...

Eiropas Parlamenta vārdā
priekšsēdētājs

Padomes vārdā
priekšsēdētājs

(*) 12 mēneši pēc šīs Direktīvas spēkā stāšanās dienas.