

Šis dokuments ir tikai informatīvs, un tam nav juridiska spēka. Eiropas Savienības iestādes neatbild par tā saturu. Attiecīgo tiesību aktu un to preambulu autentiskās versijas ir publicētas Eiropas Savienības “Oficiālajā Vēstnesī” un ir pieejamas datubāzē “Eur-Lex”. Šie oficiāli spēkā esošie dokumenti ir tieši pieejami, noklikšķinot uz šajā dokumentā iegultajām saitēm

► **B** **EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES DIREKTĪVA 2002/59/EK**

(2002. gada 27. jūnijs),

ar ko izveido Kopienas kuģu satiksmes uzraudzības un informācijas sistēmu un atceļ Padomes Direktīvu 93/75/EEK

(OV L 208, 5.8.2002., 10. lpp.)

Grozīta ar:

Oficiālais Vēstnesis

		Nr.	Lappuse	Datums
► <b><u>M1</u></b>	Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2009/17/EK (2009. gada 23. aprīlis)	L 131	101	28.5.2009.
► <b><u>M2</u></b>	Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2009/18/EK (2009. gada 23. aprīlis)	L 131	114	28.5.2009.
► <b><u>M3</u></b>	Komisijas Direktīva 2011/15/ES (2011. gada 23. februāris)	L 49	33	24.2.2011.
► <b><u>M4</u></b>	Komisijas Direktīva 2014/100/ES (2014. gada 28. oktobris)	L 308	82	29.10.2014.
► <b><u>M5</u></b>	Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2019/1243 (2019. gada 20. jūnijs)	L 198	241	25.7.2019.

Labota ar:

► **C1** Kļūdu labojums, OV L 33, 2.2.2013., 26. lpp. (2009/17/EK)

▼BEIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES DIREKTĪVA  
2002/59/EK

(2002. gada 27. jūnijs),

ar ko izveido Kopienas kuģu satiksmes uzraudzības un informācijas  
sistēmu un atceļ Padomes Direktīvu 93/75/EEK*1. pants***Mērķis**

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

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

*2. pants***Piemērošanas joma**

1. Šī direktīva attiecas uz kuģiem, kuru bruto tilpība ir 300 tonnu un vairāk, ja nav noteikts citādi.
2. ►**M1** Ja nav noteikts citādi, šī direktīva neattiecas uz: ◀
  - a) karakuģiem, peldošām palīgierīcēm un citiem kuģiem, kuru īpašnieks vai izmantotājs ir kāda dalībvalsts un kurus izmanto nekomerciālam valsts dienestam;
  - b) zvejas kuģiem, tradicionāliem kuģiem un izpriecu kuģiem, kuru garums ir mazāks par 45 metriem;

▼M1▼CI

- c) kuģu, kuru bruto tilpība nepārsniedz 1 000, degvielu un krājumiem, kā arī iekārtām, ko izmanto uz visiem kuģiem.

▼B*3. pants***Definīcijas**

Šajā direktīvā

- a) ►**M1** “Attiecīgie starptautiskie dokumenti” ir šādi dokumenti to jaunākajā redakcijā: ◀

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

**▼B**

- “SOLAS” ir Starptautiskā konvencija par cilvēku dzīvības aizsardzību uz jūras kopā ar tās protokoliem un grozījumiem;
- 1969. gada Starptautiskā kuģu tonnāžas noteikšanas konvencija;
- 1969. gada Starptautiskā konvencija par iejaukšanās tiesībām atklātā jūrā naftas piesārņojuma gadījumā un tās 1973. gada protokols par darbībām tāljūrā piesārņojuma gadījumos ar vielām, kas nav nafta;
- “SAR konvencija” ir 1979. gada Starptautiskā konvencija par meklēšanu un glābšanu uz jūras;
- “ISM kodekss” ir Drošas kuģu ekspluatācijas un piesārņojuma novēršanas vadības starptautiskais kodekss;
- “IMDG kodekss” ir Starptautiskais jūras bīstamo kravu kodekss;
- “IBC kodekss” ir SJO Starptautiskais kodekss par to kuģu konstrukciju un aprīkojumu, kas pārvadā bīstamas ķīmiskas vielas bez taras;
- “IGC kodekss” ir SJO Starptautiskais kodekss par to kuģu konstrukciju un aprīkojumu, kas pārvadā sašķidrinātas gāzes bez taras;
- “BC kodekss” ir SJO Drošas prakses kodekss attiecībā uz cietām beramkravām;
- “INF kodekss” ir SJO kodekss attiecībā uz tvertnēs iepildītas kodoldegvielas ar samazinātu radioaktivitāti, plutonija un augstas aktivitātes radioaktīvo atkritumu drošu pārvadāšanu ar kuģiem;
- “SJO Rezolūcija A. 851 (20)” ir Starptautiskās jūrniecības organizācijas Rezolūcija A. 851 (20) ar nosaukumu “Vispārējie principi attiecībā uz kuģu ziņošanas sistēmām un prasībām attiecībā uz ziņošanu, ieskaitot pamatnostādnes ziņošanai par starpgadījumiem ar bīstamām kravām, kaitīgām vielām un/vai jūru piesārņojošām vielām”;

**▼M1**

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

**▼M1**

- “SJO Rezolūcija A.950(23)” ir Starptautiskās Jūniecības organizācijas Rezolūcija 950(23) “Jūras palīdzības dienesti (MAS)”;
- “SJO Rezolūcija par taisnīgu attieksmi pret jūrasbraucējiem” nozīmē Starptautiskās Jūniecības organizācijas Juridiskās komitejas 2006. gada 27. aprīļa Rezolūciju LEG.3(91) par vadlīniju par taisnīgu attieksmi pret jūrniekiem jūras negadījumā pieņemšanu, ko apstiprinājusi SDO valde tās 296. sesijā 2006. gada 12.–16. jūnijā;

**▼B**

- b) “operators” ir kuģa īpašnieks vai pārvaldnieks;
- c) “aģents” ir jebkura persona, kas ir pilnvarota sniegt informāciju kuģa operatora vārdā;
- d) “nosūtītājs” ir jebkura persona, kura noslēgusi līgumu ar pārvadātāju par kravu pārvadāšanu vai kuras vārdā vai uz kuras rēķina šāds līgums ir noslēgts;
- e) “sabiedrība” ir sabiedrība SOLAS konvencijas IX. nodaļas 1. noteikuma 2. punkta nozīmē.
- f) “kuģis” ir jūras kuģis vai kuģītis;
- g) “bīstamas kravas” ir
  - kravas, kas klasificētas IMDG kodeksā,
  - bīstamas šķidrās vielas, kas uzskaitītas IBC kodeksa 17. nodaļā,
  - sašķidrinātas gāzes kas uzskaitītas IGC kodeksa 19. nodaļā,
  - cietvielas, kas norādītas BC kodeksa B pielikumā.

Iekļautas arī tās kravas, kuru pārvadāšanai attiecīgi priekšnosacījumi ir noteikti saskaņā ar IBC kodeksa 1.1.3. punktu vai IGC kodeksa 1.1.6. punktu;
- h) “piesārņojošas kravas” ir
  - eļļas, kas definētas MARPOL konvencijas I pielikumā,
  - indīgas šķidrās vielas, kas definētas MARPOL konvencijas II pielikumā,
  - kaitīgas vielas, kas definētas MARPOL konvencijas III pielikumā;
- i) “kravas transporta vienība” ir kravas autotransporta līdzeklis, dzelzceļa kravas vagoni, kravas konteiners, cisternauto, dzelzceļa vagoni, vai pārvietojama degvielas tvertne;

**▼ B**

- j) “adrese” ir nosaukums un sakaru kanāli, pa kuriem vajadzības gadījumā var sazināties ar operatoru, aģentu, ostas iestādi, kompetento iestādi vai jebkuru citu pilnvarotu personu vai struktūru, kam ir detalizēta informācija par kuģa kravu;

**▼ M1**

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

**▼ B**

- l) “ostas iestāde” ir kompetentā iestāde vai struktūra, ko dalībvalstis izraudzījušas katrai ostai, lai saņemtu un nodotu tālāk informāciju, kas paziņota saskaņā ar šo direktīvu;

- m) “patvēruma vieta” ir osta, ostas daļa vai cita droša pietātnē vai enkurvieta, vai jebkurš cits piekrastes apgabals, ko dalībvalsts norādījusi avarējušu kuģu uzņemšanai;

- n) “krasta stacija” ir jebkurš no šiem, ko dalībvalsts norīkojusi saskaņā ar šo direktīvu: kuģu satiksmes dienests; krasta iekārta, kas ir atbildīga par SJO apstiprinātu obligāto ziņošanas sistēmu; vai struktūra, kas ir atbildīga par meklēšanas un glābšanas operāciju vai jūras piesārņojuma novēršanas operāciju koordinēšanu;

- o) “kuģu satiksmes dienests (VTS)” ir dienests, kas izveidots, lai uzlabotu kuģu satiksmes drošību un efektivitāti un aizsargātu vidi; tas spēj mijdarboties ar satiksmi un reaģēt uz VTS apgabalā izveidotajos satiksmes stāvokli;

- p) “kuģa kustības sistēma” ir jebkura sistēma ar vienu vai vairākiem maršrutiem vai kuģu satiksmes noteikumiem, kuras mērķis ir negadījumu riska samazināšana; tā ietver satiksmes sadales shēmas, divvirzienu ceļus, ieteicamos maršrutus, apgabalus, no kuriem jāizvairās, piekrastes satiksmes zonas, apkārtceļus, piesardzības zonas un dziļūdens ceļus;

- q) “tradicionālie kuģi” ir jebkura veida vēsturiskie kuģi un to kopijas, ieskaitot tradicionālo amatu un kuģniecības veicināšanai un popularizēšanai paredzētos, kas kopā kalpo kā dzīvi kultūras pieminekļi, kurus ekspluatē saskaņā ar tradicionālajiem navigācijas principiem un paņēmieniem;

- r) “negadījums” ir negadījums SJO Jūras negadījumu un starpgadījumu izmeklēšanas kodeksa nozīmē;

**▼ M1**

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

**▼ M1**

- 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” neietekmējot SAR konvencijas noteikumus par cilvēku glābšanu, ir kuģis situācijā, kad pastāv kuģa bojāejas draudi vai tas rada apdraudējumu videi vai navigācijai;
- w) “*LRIT*” ir sistēma kuģu identifikācijai un uzraudzībai lielos attālumos saskaņā ar V nodaļas 19-1. noteikumu *SOLAS* konvencijā.

**▼ B**

## I SADAĻA

## KUĢU ZIŅOŠANA UN UZRAUDZĪBA

## 4. pants

**Paziņošana pirms iebraukšanas dalībvalstu ostās**

1. Uz Kopienas ostu braucoša kuģa operators, aģents vai kapteinis paziņo ostas iestādei I pielikuma 1. punktā minēto informāciju:
  - a) vismaz divdesmit četras stundas iepriekš; vai
  - b) vēlākais, kad kuģis izbrauc no iepriekšējās ostas, ja reisa laiks ir mazāks par divdesmit četrām stundām; vai
  - c) tiklīdz šī informācija ir pieejama, ja piestāšanas osta nav zināma vai mainās reisa laikā.
2. Kuģi, kas brauc no ostas ārpus Kopienas un iebrauc dalībvalsts ostā un ved bīstamas vai piesārņojošas kravas, izpilda ziņošanas pienākumus, kas minēti 13. pantā.

## 5. pants

**Tādu kuģu uzraudzība, kas iebrauc obligātās ziņošanas sistēmas apgabalā**

1. Attiecīgā dalībvalsts veic uzraudzību un visus vajadzīgos un atbilstošos pasākumus, lai nodrošinātu to, ka visi kuģi, kas iebrauc obligātās ziņošanas sistēmas apgabalā, kuru apstiprinājusi SJO saskaņā ar *SOLAS* konvencijas V nodaļas 11. noteikumu un izmanto viena vai vairākas valstis, no kurām vismaz viena ir dalībvalsts, saskaņā ar SJO izstrādātajām attiecīgajām pamatnostādnēm un kritērijiem, ievēro šo sistēmu un paziņo prasīto informāciju, neierobežojot papildu informāciju, ko prasa dalībvalsts saskaņā ar SJO rezolūciju A.851(20).

**▼ B**

2. Iesniedzot SJO pieņemšanai jaunu obligāto kuģu ziņošanas sistēmu vai priekšlikumu grozīt pastāvošu ziņošanas sistēmu, dalībvalsts iekļauj priekšlikumā vismaz I pielikuma 4. punktā norādīto informāciju.

*6. pants***Automātiskās identifikācijas sistēmu izmantošana**

1. Jebkuram kuģim, kas piestāj dalībvalsts ostā, saskaņā ar II pielikuma I daļā norādīto grafiku jābūt aprīkotam ar AIS, kas atbilst SJO izstrādātajiem darbības standartiem.

2. Kuģi, kas aprīkoti ar AIS, atstāj to ieslēgtu visu laiku, ja starptautiski nolīgumi, noteikumi vai standarti neparedz navigācijas informācijas aizsardzību.

**▼ M1***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 izkrauj 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***Sistēmu izmantošana kuģu identifikācijai un uzraudzībai lielos attālumos (LRIT)**

1. Kuģi, uz kuriem attiecas *SOLAS* konvencijas V nodaļas 19-1. noteikums un SJO pieņemtie darbības standarti un funkcionālās prasības, ieejot dalībvalsts ostā, ir aprīkoti ar *LRIT* iekārtām, kas atbilst minētajam noteikumam.

Dalībvalstis un Komisija sadarbojas, lai noteiktu prasības *LRIT* informāciju pārraidīšo iekārtu uzstādīšanai tiem kuģiem, kuri veic pārvadājumus dalībvalstīs izvietoto AIS bāzes staciju pārklājuma zonā, un informē SJO par visiem atbilstošajiem pasākumiem.

2. Komisijas sadarbojas ar dalībvalstīm lai izveidotu *LRIT* Eiropas datu centru, kurā apkopos informāciju par kuģu identifikāciju un uzraudzību lielos attālumos.

**▼B***7. pants***Kuģu kustības sistēmu izmantošana**

1. Dalībvalstis veic uzraudzību un veic visus vajadzīgos un atbilstošos pasākumus, lai nodrošinātu to, ka visi kuģi, kas iebrauc obligātās kuģu kustības sistēmas apgabalā, kuru pieņēmusi SJO saskaņā ar SOLAS konvencijas V nodaļas 10. noteikumu un ko izmanto viena vai vairākas valstis, no kurām vismaz viena ir dalībvalsts, izmanto šo sistēmu saskaņā ar SJO izstrādātajām attiecīgajām pamatnostādnēm un kritērijiem.

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

*8. pants***Uzraudzība attiecībā uz kuģu atbilstību kuģu satiksmes dienestiem**

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

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

*9. pants***Kuģu ziņošanas sistēmu, kuģu kustības sistēmu un kuģu satiksmes dienestu infrastruktūra**

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



**▼ B**

2. Visa šīs direktīvas īstenošanai vajadzīgā aprīkojuma un krasta iekārtu sagādes procesu pabeidz līdz 2007. gada beigām. Dalībvalstis nodrošina to, lai atbilstīgās ierīces informācijas nosūtīšanai dalībvalstu valsts sistēmām un tās apmaiņai starp tām darbojas vēlākais vienu gadu pēc tam.

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

*10. pants***Reisa datu ieraksta sistēmas**

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

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

**▼ M2****▼ B**

## II SADAĻA

**PAZIŅOJUMS PAR BĪSTAMĀM VAI PIESĀRŅOJOŠĀM KRAVĀM UZ KUĢIEM****▼ M1***12. pants***Informēšanas prasības attiecībā uz bīstamu kravu pārvadāšanu**

1. Kuģi neatkarīgi no to lieluma nedrīkst piedāvāt pārvadāt vai iekraut kuģī bīstamas vai piesārņojošas kravas dalībvalsts ostā, ja vien kapteinim vai operatoram, pirms prece ir iekrauta kuģī, nav iesniegta deklarācija ar šādu informāciju:

a) I pielikuma 2. punktā uzskaitītā informācija;

<sup>(1)</sup> OV L 138, 1.6.1999., 1. lpp.

**▼ M3**

- b) attiecībā uz *MARPOL* konvencijas I pielikumā minētajām vielām – drošības datu lapa, kurā norādītas produktu fiziskās un ķīmiskās īpašības, tostarp attiecīgā gadījumā viskozitāte, kas izteikta cSt 50 °C, un blīvums 15 °C, kā arī citi dati, kuri iekļauti drošības datu lapā saskaņā ar SJO Rezolūciju MSC.286(86);

**▼ M1**

- c) nosūtītāja vai citas personas vai organizācijas neatliekamās palīdzības tālruņu 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 informāciju, kas prasīta šā panta 1. punkta a), b) un c) apakšpunktā.

3. Kravas nosūtītāja pienākums un atbildība ir iesniegt kapteinim vai operatoram šādu deklarāciju un nodrošināt, ka pārvadāšanai paredzētā krava patiešām ir tā krava, kas deklarēta, ievērojot šā panta 1. punktu.

**▼ B***13. pants***Paziņojums par bīstamām vai piesārņojošām kravām, ko pārvadā ar kuģi**

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

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

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

Ieviestajai procedūrai jānodrošina kompetentajai iestādei pieeja I pielikuma 3. punktā norādītajai informācijai, kad vien tā būtu vajadzīga. Tāpēc attiecīgā ostas iestāde glabā I pielikuma 3. punktā norādīto informāciju pietiekoši ilgi, lai to varētu izmantot, ja notiek jūras negadījums vai starpgadījums. Ostas iestāde veic visus vajadzīgos pasākumus, lai visu diennakti pēc pieprasījuma sniegtu kompetentajai iestādei šo informāciju elektroniski un bez kavēšanās.

**▼B**

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

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

*14. pants***Datorizēta datu apmaiņa dalībvalstu starpā**

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

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

- a) datu apmaiņai jābūt elektroniskai un jāļauj saņemt un apstrādāt saskaņā ar 13. pantu nosūtītos ziņojumus;
- b) sistēmai jāļauj pārraidīt informācija 24 stundas diennaktī;

**▼M1**

- c) pēc pieprasījuma, izmantojot *Safe SeaNet*, un ja nepieciešams kuģošanas drošībai vai jūras satiksmes drošībai, vai vides aizsardzībai, dalībvalstīm bez kavēšanās jāvar nosūtīt citas dalībvalsts valstu un vietējām kompetentajām iestādēm informāciju par kuģi un bīstamām vai piesārņojošām kravām uz tā.

*15. pants***Izņēmumi**

1. Dalībvalstis var atbrīvot no 4. un 13. pantā noteiktajiem pienākumiem pārvadātājus, kas veic regulārus reisus starp ostām to teritorijā, ja ir izpildīti šādi nosacījumi:

- a) sabiedrība, kas veic iepriekš minētos pārvadājumus, izveido un atjaunina attiecīgo kuģu sarakstu un iesniedz šo sarakstu atbilstošajai kompetentajai iestādei;
- b) pēc kompetentās iestādes pieprasījuma nodod tās rīcībā attiecīgi I pielikuma 1. punktā vai 3. 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 attiecīgi 4. panta 1. punktā vai 13. panta 4. punktā;
- c) atbilstīgi attiecīgi 4. pantam vai 13. pantam galamērķa ostai ziņo par visām novirzēm no paredzētā ienākšanas laika galamērķa ostā vai kompetentajā iestādē, ja šīs novirzes ir trīs stundas vai vairāk;
- d) izņēmumus piešķir tikai dažiem kuģiem, kas veic noteiktus reisus.

**▼ M1**

Pirmās daļas mērķiem reiss ir uzskatāms par regulāru, ja to paredz nodrošināt vismaz vienu mēnesi.

Atbrīvojumu no 4. pantā un 13. 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.

**▼ B**

## III SADAĻA

**BĪSTAMU KUĢU UZRAUDZĪBA UN IEJAUKŠANĀS JŪRAS STARPGADĪJUMU UN NEGADĪJUMU GADĪJUMĀ***16. pants***Informācijas pārsūtīšana par noteiktiem kuģiem**

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

a) kuģi, kas reisa laikā:

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

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

c) kuģi, kuriem bijusi atteikta pieeja dalībvalstu ostām vai par kuriem kāda dalībvalsts ziņojusi vai informējusi saskaņā ar I pielikuma 1. daļu Padomes 1995. gada 19. jūnija Direktīvā 95/21/EK par valsts ostā kontroli kuģošanai <sup>(1)</sup>;

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

**▼ M1**

- d) kuģi, kuri nav paziņojuši vai kuriem nav apdrošināšanas sertifikāta vai finanšu garantiju atbilstīgi Kopienas tiesību aktiem vai 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.

**▼ B**

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

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

*17. pants***Ziņošana par jūras starpgadījumiem un negadījumiem**

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

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

**▼B**

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

*18. pants***Pasākumi ārkārtīgi sliktu laika apstākļu gadījumā**

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

- a) tām, ja iespējams, pilnībā jāinformē kuģa kapteinis, kas ir attiecīgās ostas rajonā un paredz iebraukt minētajā ostā vai izbraukt no tās, par jūras stāvokli un laika apstākļiem un, ja tas ir būtiski un, iespējams, par draudiem, ko tie var radīt šim kuģim, kravai, apkalpei un pasažieriem;
- b) neierobežojot pienākumu palīdzēt avarējušiem kuģiem un saskaņā ar 20. pantu, tās var veikt jebkurus citus atbilstīgus pasākumus, ieskaitot ieteikumu vai aizliegumu iebraukt vai izbraukt no ostas laika apstākļu skartajā zonā vai nu konkrētam kuģim, vai visiem kuģiem, kamēr nav konstatēts, ka vairs nav riska cilvēka dzīvībai un/vai videi;
- c) tās veic atbilstīgus pasākumus, lai pēc iespējas vairāk ierobežotu vai, ja nepieciešams, aizliegtu degvielas iepildīšanu kuģu tilpnēs to teritoriālajos ūdeņos.

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

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

**▼M1***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 kapteinus, kas atrodas šo iestāžu kompetencē esošajās zonās vai kas gatavojas iebraukt to ostās vai izbraukt no

**▼ M1**

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, atbilstu izturības un jaudas prasībām, kas ir samērīgas ar ledus apstākļiem attiecīgajā zonā.

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.

**▼ B***19. pants***Pasākumi, kas saistīti ar jūras starpgadījumiem vai negadījumiem**

1. Jūras starpgadījumu un negadījumu gadījumā, kā norādīts 17. pantā, dalībvalstis veic visus attiecīgos pasākumus, kas atbilst starptautiskajām tiesībām, ja jānodrošina kuģošanas un personu drošība un jāaizsargā jūras un piekrastes vide.

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

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

**▼ M1**

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

**▼ B**

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

**▼ M1**

4. Atbilstoši valsts tiesību aktiem, dalībvalstīm savos teritoriālajos ūdeņos ir jāievēro SJO vadlīniju par taisnīgu attieksmi pret jūrniekiem negadījumā uz jūras attiecīgie noteikumi.

▼ **M1***20. pants***Kompetentā iestāde tādu kuģu uzņemšanai, kam vajadzīga palīdzība**

1. Dalībvalstis izraugās vienu vai vairākas kompetentās iestādes, kurām ir nepieciešamās kompetences un pilnvaras, lai operācijas laikā pieņemtu patstāvīgus lēmumus attiecībā uz kuģu, kuriem nepieciešama palīdzība, uzņemšanu patvēruma vietā.

2. 1. punktā minētā iestāde vai iestādes, ja nepieciešams, un jo īpaši kuģošanas drošības un vides aizsardzības apdraudējuma gadījumā, var pieņemt jebkurus no IV pielikumā minētajiem pasākumiem, kuru uzskaitījums nav izsmēļošs.

3. 1. punktā minētā iestāde vai iestādes rīko regulāras sanāksmes, lai dalītos ar pieredzi un uzlabotu saskaņā ar šo pantu pieņemtos pasākumus. Tās var satikties jebkurā laikā, ņemot vērā īpašus apstākļus.

*20.a pants***Plāni tādu kuģu uzņemšanai, kam vajadzīga palīdzība**

1. Dalībvalstis izstrādā plānus patvēruma sniegšanai kuģiem, kuriem nepieciešama palīdzība un kas atrodas to jurisdikcijā, tostarp attiecīgajā gadījumā kuģiem, kas rada draudus cilvēku dzīvībai un videi. 20. panta 1. punktā minētā iestāde vai iestādes piedalās šādu plānu izstrādē un īstenošanā.

2. Šā panta 1. punktā minētos plānus sagatavo pēc apspriešanās ar iesaistītajām pusēm, 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 veikt iepriekšēju novērtēšanu un pieņemt lēmumu par kuģa patvēruma vietu, 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 20. panta 1. punktā minēto kompetento iestāžu nosaukumus un adreses, kā arī to kompetento iestāžu nosaukumus, kas norīkotas trauksmes signālu saņemšanai un reaģēšanai uz tiem.



▼ **M1**

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

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 2010. gada 30. novembrim paziņo Komisijai par pasākumiem, kas veikti saistībā ar šā panta piemērošanu.

*20.b pants***Lēmums par uzņemšanu patvēruma vietā**

20. panta 1. punktā minētā iestāde vai iestādes pirms iepriekšēja situācijas novērtējuma veikšanas saskaņā ar 20.a pantā minēto plānu, lemj par kuģa uzņemšanu patvēruma vietā. Iestāde vai iestādes nodrošina, ka kuģiem atļauts ienākt patvēruma vietā, ja tās uzskata, ka šāda patvēruma piešķiršana ir labākā iespējamā darbība, lai nodrošinātu cilvēku dzīvību un vides aizsardzību.

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

1. Apdrošināšanas vai finanšu garantijas neesamība Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas 2009/20/EK (2009. gada 23. aprīlis) par kuģu īpašnieku apdrošināšanu jūrniecības prasību gadījumā <sup>(1)</sup> 6. panta nozīmē neatbrīvo dalībvalstis no pienākuma veikt situācijas iepriekšēju novērtējumu un pieņemt lēmumu, kā minēts 20.b pantā, un tas nav pietiekams iemesls, lai dalībvalsts atteiktu uzņemt kuģi patvēruma vietā.

2. Neņemot vērā 1. punktu, dalībvalsts pirms kuģa uzņemšanas patvēruma vietā var pieprasīt kuģa operatoram, aģentam vai kapteinim uzrādīt apdrošināšanas polisi Direktīvas 2009/20/EK 6. panta nozīmē, 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.

*20.d pants***Komisijas novērtējums**

Komisijai būtu jānovērtē dalībvalstīs pastāvošie mehānismi, lai ostai vai struktūrai kompensētu iespējamus ekonomiskos zaudējumus, kas radušies 20. panta 1. punktā minētā lēmuma rezultātā. Ņemot vērā šo izvērtējumu, tai būtu jānāk klajā ar dažādu politisko rīcību priekšlikumiem un to izvērtējumu. Komisija līdz 2011. gada 31. decembrim ziņo Eiropas Parlamentam un Padomei par šā izvērtējuma rezultātiem.

<sup>(1)</sup> OV L 131, 28.5.2009., 128. lpp

**▼B***21. pants***Attiecīgo pušu informēšana**

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

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

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

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

## IV SADAĻA

## PAPILDU PASĀKUMI

*22. pants***Kompetento iestāžu norīkošana un to saraksta publicēšana**

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

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

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

**▼M1***22.a pants***SafeSeaNet**

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

**▼ M1**

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* apraksts un pamatprincipi noteikti III pielikumā.

4. Neskarot 3. punktu, sadarbojoties iekšējo Kopienas nolīgumu ietvaros vai arī saskaņā ar Kopienas pārrobežu starpreģionāliem vai starptautiskiem projektiem, dalībvalstis nodrošina, ka to izstrādātās informācijas sistēmas vai tīkli atbilst šīs direktīvas prasībām un ir savietojami un saslēgti ar Eiropas jūrmiecības informācijas un vadības sistēmu *SafeSeaNet*.

**▼ B**

## 23. pants

**Sadarbība starp dalībvalstīm un Komisiju**

Dalībvalstis un Komisija sadarbojas, lai sasniegtu šādus mērķus:

- a) optimāli izmantotu informāciju, kas paziņota saskaņā ar šo direktīvu, sevišķi attīstot atbilstīgus elektroniskas datu pārraides kanālus starp krasta stacijām un ostas iestādēm, lai apmainītos datiem par kuģu pārvietošanos, paredzamajiem pienākšanas laikiem ostās un kravu;
- b) palielinātu elektronisko datu pārraides kanālu efektivitāti starp krasta stacijām un ostas iestādēm, lai iegūtu skaidrāku priekšstatu par satiksmi, uzlabotu caurbraucēju kuģu uzraudzību, saskaņotu un, cik iespējams, racionalizētu paziņošanu, kas pieprasīta no kuģiem ceļā;

**▼ M1**

- 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 tāldarbības identifikācijas un uzraudzības sistēmas;

**▼ B**

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

**▼ M1**

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

**▼ M1***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.

*24. pants***Informācijas konfidencialitāte**

1. Dalībvalstis saskaņā ar Kopienas vai valsts tiesību aktiem pieņem nepieciešamos pasākumus, lai nodrošinātu saskaņā ar šo direktīvu tām nosūtītās informācijas konfidencialitāti, un šo informāciju lieto tikai saskaņā ar šo direktīvu.
2. Komisija veic tīkla un informācijas iespējamo drošības problēmu analīzi un ierosina piemērotus III pielikuma grozījumus, lai uzlabotu tīkla drošību.

**▼ B***25. pants***Šīs direktīvas īstenošanas uzraudzība un sankcijas**

1. Dalībvalstis veic regulāras pārbaudes un visas citas vajadzīgās darbības, lai pārbaudītu krasta elektroniskās datu pārraides sistēmas, kas izveidotas, lai ievērotu šīs direktīvas prasības un, jo īpaši, to spēju pildīt prasības 24 stundas diennaktī saņemt vai nekavējoties nosūtīt informāciju, kas paziņota, ievērojot 13. un 15. pantu.
2. Dalībvalstis nosaka sankciju sistēmu par to valsts noteikumu pārkāpumiem, kas pieņemti saskaņā ar šo direktīvu, un veic visus vajadzīgos pasākumus, lai nodrošinātu minēto sankciju piemērošanu. Šādas sankcijas ir efektīvas, samērīgas un preventīvas.
3. Dalībvalstis nekavējoties informē karoga valsti un visas citas attiecīgās valstis par pasākumiem, kas veikti attiecībā uz kuģiem, kas nekuģo ar šo valstu karogiem saskaņā ar 16. un 19. pantu un šī panta 2. punktu.
4. Ja, notiekot 19. pantā minētajam jūras starpgadījumam vai negadījumam, dalībvalsts atklāj, ka sabiedrība nevar nodibināt un uzturēt sakarus ar kuģi vai attiecīgo krasta staciju, tā par to informē valsti, kas izdevusi ISM atbilstības dokumentu un tam pielīdzināmo drošības vadības apliecību, vai valsti, kuras vārdā tie ir izdoti.

**▼ B**

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

*26. pants***Novērtēšana**

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

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

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

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

**NOBEIGUMA NOTEIKUMI****▼ M5***27. pants***Grozījumi**

1. Šīs direktīvas 2. pantā noteiktajā darbības jomā Komisija tiek pilnvarota pieņemt deleģētos aktus saskaņā ar 27.a pantu, lai grozītu šajā direktīvā atsauces uz Savienības un SJO aktiem, 3. pantā noteiktās definīcijas, kā arī direktīvas pielikumus nolūkā panākt to atbilstību Savienības vai starptautisko tiesību aktu noteikumiem, kas ir pieņemti vai grozīti vai kas ir stājušies spēkā.

2. Šīs direktīvas 2. pantā noteiktajā darbības jomā Komisija tiek pilnvarota pieņemt deleģētos aktus saskaņā ar 27.a pantu, lai ņemot vērā tehnikas attīstību un gūto pieredzi saistībā ar šo direktīvu, grozītu I, III un IV pielikumu.

▼ **M5**

## 27.a pants

**Deleģēšanas īstenošana**

1. Pilnvaras pieņemt deleģētos aktus Komisijai piešķir, ievērojot šajā pantā izklāstītos nosacījumus.
2. Pilnvaras pieņemt 27. pantā minētos deleģētos aktus Komisijai piešķir uz piecu gadu laikposmu no 2019. gada 26. jūlija. Komisija sagatavo ziņojumu par pilnvaru deleģēšanu vēlākais deviņus mēnešus pirms piecu gadu laikposma beigām. Pilnvaru deleģēšana tiek automātiski pagarināta uz tāda paša ilguma laikposmiem, ja vien Eiropas Parlaments vai Padome neiebilst pret šādu pagarinājumu vēlākais trīs mēnešus pirms katra laikposma beigām.
3. Eiropas Parlaments vai Padome jebkurā laikā var atsaukt 27. pantā minēto pilnvaru deleģēšanu. Ar lēmumu par atsaukšanu izbeidz tajā norādīto pilnvaru deleģēšanu. Lēmums stājas spēkā nākamajā dienā pēc tā publicēšanas *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī* vai vēlākā dienā, kas tajā norādīta. Tas neskar jau spēkā esošos deleģētos aktus.
4. Pirms deleģētā akta pieņemšanas Komisija apspriežas ar ekspertiem, kurus katra dalībvalsts iecēlusi saskaņā ar principiem, kas noteikti 2016. gada 13. aprīļa Iestāžu nolīgumā par labāku likumdošanas procesu <sup>(1)</sup>.
5. Tiklīdz Komisija pieņem deleģētu aktu, tā par to paziņo vienlaikus Eiropas Parlamentam un Padomei.
6. Saskaņā ar 27. pantu pieņemts deleģētais akts stājas spēkā tikai tad, ja divos mēnešos no dienas, kad minētais akts paziņots Eiropas Parlamentam un Padomei, ne Eiropas Parlaments, ne Padome nav izteikuši iebildumus vai ja pirms minētā laikposma beigām gan Eiropas Parlaments, gan Padome ir informējuši Komisiju par savu nodomu neizteikt iebildumus. Pēc Eiropas Parlamenta vai Padomes iniciatīvas šo laikposmu pagarina par diviem mēnešiem.

▼ **B**

## 29. pants

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

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

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

<sup>(1)</sup> OV L 123, 12.5.2016., 1. lpp.

**▼B**

*30. pants*

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

*31. pants*

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

*32. pants*

Šī direktīva ir adresēta dalībvalstīm.

*I PIELIKUMS***PAZIŅOJAMĀS INFORMĀCIJAS SARAKSTS****1. Informācija, kas jāpaziņo saskaņā ar 4. pantu — Vispārīga informācija:**

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

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

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

**3. Informācija, kas jāpaziņo saskaņā ar 13. pantu:****A. Vispārīga informācija**

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

**B. Informācija par kravu:**

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



**▼B****4. Informācija, kas minēta 5. pantā:**

- A. kuģa identifikācija (vārds, izsaukuma signāls, SJO identifikācijas numurs vai MMSI numurs),
- B. datums un laiks,
- C vai D. atrašanās vieta pēc platuma un garuma vai pareizs peilējums un attālums jūras jūdzēs no skaidri identificēta zemes orientiera,
- E. kurss,
- F. ātrums,
- I. galamērķa osta un paredzētais ierašanās laiks,
- P. krava un, ja uz kuģa ir bīstamas kravas, daudzums un SJO klase,
- T. adrese informācijas saņemšanai par kravu,
- W. kopējais cilvēku skaits uz kuģa,

**▼M1**

- X. Dažādi:
  - bunkura degvielas aptuvenais daudzums un tās rādītāji par kuģiem, kuru tonnāža ir lielāka par 1 000,
  - navigācijas statuss.

**▼B**

5. Kuģa kapteinim nekavējoties jāinformē kompetentā iestāde vai attiecīgā ostas iestāde par jebkurām izmaiņām informācijā, kas paziņota saskaņā ar šo pielikumu.

▼ **M3***II PIELIKUMS***Kuģa aprīkojumam piemērojamās prasības****I. ZVEJAS KUĢI**

Zvejas kuģiem, kuru lielākais garums pārsniedz 15 metrus, jābūt aprīkotiem ar automātiskās identifikācijas sistēmu (AIS), kā paredzēts 6.a pantā, saskaņā ar turpmāk minēto grafiku:

- zvejas kuģiem, kuru lielākais garums ir vismaz 24 metri, bet nepārsniedz 45 metrus, – ne vēlāk kā 2012. gada 31. maijā,
- zvejas kuģiem, kuru lielākais garums ir vismaz 18 metri, bet nepārsniedz 24 metrus, – ne vēlāk kā 2013. gada 31. maijā,
- zvejas kuģiem, kuru lielākais garums ir vismaz 15 metri, bet nepārsniedz 18 metrus, – ne vēlāk kā 2014. gada 31. maijā,
- jauniem zvejas kuģiem, kuru lielākais garums pārsniedz 15 metrus, 6.a pantā paredzēto prasību par aprīkošanu piemēro no 2010. gada 30. novembra.

**II. KUĢI, KAS VEIC STARPTAUTISKUS REISUS**

Pasažieru kuģiem neatkarīgi no to lieluma un visiem kuģiem, kuri nav pasažieru kuģi un kuru bruto tilpība nav mazāka par 300 tonnām, kuri veic starptautiskus reisus un piestāj dalībvalsts ostā, jābūt aprīkoti ar automātiskās identifikācijas sistēmu (AIS), kas atbilst *SOLAS V* nodaļā noteiktajiem tehniskajiem un darbības standartiem. Pasažieru kuģiem neatkarīgi no to lieluma un visiem kuģiem, kuri nav pasažieru kuģi un kuru bruto tilpība nav mazāka par 3 000 tonnām, kuri veic starptautiskus reisus un piestāj dalībvalsts ostā, jābūt aprīkoti ar reisa datu ieraksta iekārtu (*VDR*), kas atbilst *SOLAS V* nodaļā noteiktajiem tehniskajiem un darbības standartiem. Kravas kuģi, kas uzbūvēti pirms 2002. gada 1. jūlija, var būt aprīkoti ar vienkāršotu reisa datu ieraksta iekārtu (*S-VDR*), kas atbilst tehniskajiem un darbības standartiem, kuri izstrādāti saskaņā ar *SOLAS V* nodaļu.

**III. KUĢI, KAS VEIC VIETĒJOS REISUS****1. Automātiskās identifikācijas sistēmas (AIS)**

Pasažieru kuģiem neatkarīgi no to lieluma un visiem citiem kuģiem, kuru bruto tilpība nav mazāka par 300 tonnām un kuri veic vietējos reisus, jābūt aprīkoti ar automātiskās identifikācijas sistēmu (AIS), kas atbilst *SOLAS V* nodaļā noteiktajiem tehniskajiem un darbības standartiem.

**2. Reisa datu ieraksta (*VDR*) sistēmas**

- a) Pasažieru kuģiem neatkarīgi no to lieluma un kuģiem, kuri nav pasažieru kuģi un kuru bruto tilpība nav mazāka par 3 000 tonnām, kuri uzbūvēti 2002. gada 1. jūlijā vai vēlāk un veic vietējos reisus, jābūt aprīkoti ar reisa datu ieraksta iekārtu (*VDR*), kas atbilst *SOLAS V* nodaļā noteiktajiem tehniskajiem un darbības standartiem.
- b) Kravas kuģiem, kuru bruto tilpība nav mazāka par 3 000 tonnām, kuri uzbūvēti pirms 2002. gada 1. jūlija un veic vietējos reisus, jābūt aprīkoti ar reisa datu ieraksta iekārtu (*VDR*) vai ar vienkāršotu reisa datu ieraksta iekārtu (*S-VDR*), kas atbilst *SOLAS V* nodaļā noteiktajiem tehniskajiem un darbības standartiem.

▼ **M3**

## IV. ATBRĪVOJUMI

1. **Atbrīvojumi no prasības aprīkot kuģi ar AIS**

- a) Pasažieru kuģus, kuru garums ir mazāks par 15 metriem vai bruto tilpība – mazāka par 300 tonnām un kuri veic vietējos reisos, dalībvalstis var atbrīvot no šajā pielikumā noteiktajām prasībām attiecībā uz AIS.
- b) Kuģus, kuri nav pasažieru kuģi un kuru bruto tilpība nav mazāka par 300 tonnām, bet ir mazāka par 500 tonnām, kuri kuģo tikai dalībvalsts iekšējos ūdeņos un ārpus maršrutiem, ko parasti izmanto citi kuģi, kuri ir aprīkoti ar AIS, dalībvalstis var atbrīvot no šajā pielikumā noteiktajām prasībām aprīkot kuģi ar AIS.

2. **Atbrīvojumi no prasības aprīkot kuģi ar *VDR* vai *S-VDR***

Dalībvalstis var piešķirt šādus atbrīvojumus no prasības aprīkot kuģi ar *VDR* vai *S-VDR*:

- a) pasažieru kuģus, kas kuģo tikai tādos jūras apgabalos, kuri nav ietverti A klasē, kā minēts Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas 2009/45/EK <sup>(1)</sup> 4. pantā, var atbrīvot no prasības tos aprīkot ar *VDR*;
- b) kuģus, kas nav *ro-ro* pasažieru kuģi un ir uzbūvēti pirms 2002. gada 1. jūlija, var atbrīvot no prasības tos aprīkot ar *VDR*, ja var pierādīt, ka *VDR* sasaiste ar aprīkojumu, kas jau ir uz kuģa, ir neracionāla un nav praktiski iespējama;
- c) kravas kuģus, kas uzbūvēti pirms 2002. gada 1. jūlija un veic starptautiskos vai vietējos reisos, var atbrīvot no prasības aprīkot tos ar *S-VDR*, ja šādus kuģus paredzēts pilnībā izņemt no ekspluatācijas divu gadu laikā pēc *SOLAS V* nodaļā minētās ieviešanas dienas.

<sup>(1)</sup> OV L 163, 25.6.2009., 1. lpp.

▼ **M4***III PIELIKUMS***ELEKTRONISKIE ZIŅOJUMI UN SAVIENĪBAS KUĢOŠANAS INFORMĀCIJAS UN APMAIŅAS SISTĒMA (SAFESEANET)****1. Vispārējā koncepcija un uzbūve**

Savienības kuģošanas informācijas un apmaiņas sistēma *SafeSeaNet* ļauj apkopot, uzglabāt, saņemt un apmainīties ar informāciju par kuģošanas drošību, ostu un jūras satiksmes drošību, jūras vidi un jūras satiksmes un jūras transporta efektivitāti.

*SafeSeaNet* ir specializēta sistēma, kas izveidota, lai veicinātu elektroniska formāta datu apmaiņu starp dalībvalstīm un nodrošinātu Komisiju un dalībvalstis ar atbilstīgu informāciju saskaņā ar Savienības tiesību aktiem. To veido katrā dalībvalstī izveidotās valsts *SafeSeaNet* sistēmas un *SafeSeaNet* centrālā sistēma, kas darbojas kā mezgla punkts.

Savienības kuģošanas informācijas un apmaiņas tīkls apvieno visas valstu *SafeSeaNet* sistēmas, kas izveidotas saskaņā ar šo direktīvu, un tajā ietilpst arī *SafeSeaNet* centrālā sistēma.

**2. Pārvaldība, darbība, attīstība un uzturēšana****2.1. Atbildība****2.1.1. Valstu *SafeSeaNet* sistēmas**

Dalībvalstis izveido un uztur valsts *SafeSeaNet* sistēmu, kas autorizētiem lietotājiem ļauj apmainīties ar jūrniecības informāciju, un par šīs sistēmas darbību atbild valsts kompetentā iestāde.

Valsts kompetentā iestāde ir atbildīga par valsts sistēmas pārvaldību, tostarp datu lietotāju un datu sniedzēju darbības saskaņošanu valsts līmenī, kā arī nodrošina *UN LOCODES* piešķiršanu un nepieciešamās valsts informācijas tehnoloģijas infrastruktūras izstrādi un uzturēšanu, kā noteikts 2.3. punktā minētajā saskarnes un funkcionalitātes kontrolldokumentā.

Valsts *SafeSeaNet* sistēma ļauj savstarpēji savienot visus lietotājus, ko autorizējusi valsts kompetentā iestāde, un var būt pieejama identificētajiem kuģniecības nozares dalībniekiem (kuģu īpašniekiem, aģentiem, kapteiņiem, kravu nosūtītājiem un citiem), ja viņi saņēmuši attiecīgu valsts kompetentās iestādes atļauju, jo īpaši lai atvieglotu elektronisku ziņojumu iesniegšanu un saņemšanu saskaņā ar Savienības tiesību aktiem.

**2.1.2. Centrālā *SafeSeaNet* sistēma**

Komisija ir atbildīga par *SafeSeaNet* centrālās sistēmas pārvaldību un attīstību politiskajā līmenī, kā arī – sadarbojoties ar dalībvalstīm – par *SafeSeaNet* sistēmas pārraudzību, savukārt Eiropas Jūras drošības aģentūra saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 1406/2002 <sup>(1)</sup>, sadarbojoties ar dalībvalstīm un Komisiju, ir atbildīga par:

— *SafeSeaNet* tehnisko īstenošanu un dokumentāciju,

— elektronisko ziņojumu un datu izveidi, izmantošanu un integrāciju, kā arī saskarņu uzturēšanu ar *SafeSeaNet* centrālo sistēmu, tostarp *AIS* datiem, kas iegūti no satelīta, un dažādām šajā direktīvā minētām informācijas sistēmām un kā minēts 3. punktā.

<sup>(1)</sup> Eiropas Parlamenta un Padomes 2002. gada 27. jūnija Regula (EK) Nr. 1406/2002 par Eiropas Jūras drošības aģentūras izveidošanu (OV L 208, 5.8.2002., 1. lpp.).

▼ **M4**

*SafeSeaNet* centrālā sistēma kā mezgla punkts savstarpēji savieno visas valstu *SafeSeaNet* sistēmas un izveido nepieciešamo informācijas tehnoloģiju infrastruktūru un procedūras, kā noteikts 2.3. punktā minētajā saskarnes un funkcionalitātes kontrolldokumentā.

2.2. *Pārvaldības principi*

Komisija izveido augsta līmeņa vadības grupu, kura pieņem savu reglamentu un kurā iekļauj dalībvalstu un Komisijas pārstāvjus, un kuras uzdevumi ir:

- sagatavot priekšlikumus sistēmas efektivitātes un drošības uzlabošanai,
- sagatavot attiecīgas vadlīnijas sistēmas attīstībai,
- palīdzēt Komisijai sistēmas darbības pārskatīšanā,
- sagatavot attiecīgas pamatnostādnes sadarbīgās datu apmaiņas platformas attīstībai, kurā apvieno informāciju no *SafeSeaNet* ar informāciju no citām informācijas sistēmām, kas minētas 3. punktā,
- apstiprināt 2.3. punktā minēto saskarnes un funkcionalitātes kontrolldokumentu un tā turpmākos grozījumus,
- pieņemt pamatnostādnes par informācijas savākšanu un izplatīšanu, izmantojot *SafeSeaNet* saistībā ar kompetentajām iestādēm, ko dalībvalstis izraudzījušās, lai veiktu attiecīgos pienākumus saskaņā ar šo direktīvu,
- sadarboties ar citiem attiecīgiem forumiem, jo īpaši ar darba grupu par jūras transporta administratīvo vienkāršošanu un elektroniskajiem informācijas pakalpojumiem.

2.3. *Saskarnes un funkcionalitātes kontrolldokuments un tehniskā dokumentācija*

Komisija sadarbībā ar dalībvalstīm izstrādā un uztur saskarnes un funkcionalitātes kontrolldokumentu (*IFCD*).

*IFCD* detalizēti nosaka *SafeSeaNet* sistēmas darbības prasības un procedūras, kas piemērojamas tās valstu un centrālajiem elementiem, lai panāktu saskaņotību ar Savienības tiesību aktiem.

*IFCD* ir noteiktas prasības attiecībā uz:

- vadlīnijām par lietotāju piekļuves tiesībām datu kvalitātes pārvaldības jomā,
- datu integrāciju, kā minēts 3. punktā, un to sadalījumu, izmantojot *SafeSeaNet* sistēmu,
- *SafeSeaNet* datu kvalitātes kontroles mehānismu darbības procedūru noteikšanu Aģentūrai un dalībvalstīm,
- drošības specifikācijām datu pārraidei un apmaiņai un
- informācijas arhivēšanu nacionālajā un centrālajā līmenī.

*IFCD* noteikta kārtība informācijas uzglabāšanai un pieejamībai par tiem bīstamo vai piesārņojošo kravu regulārajiem pārvadājumiem, attiecībā uz kuriem 15. pantā noteikts izņēmums.

Aģentūra sadarbībā ar dalībvalstīm izstrādā un uztur *SafeSeaNet* tehnisko dokumentāciju, piemēram, datu apmaiņas formāta standartus, sadarbību ar citām sistēmām un lietotnēm, lietotāju rokasgrāmatas un tīkla drošības specifikācijas un atsauces datubāzes, ko izmanto ziņošanas pienākumu izpildei.

▼ **M4****3. Datu apmaiņa un dalīšanās ar tiem**

Sistēmā izmanto rūpnieciskos standartus, un to var savietot ar publiskām un privātām sistēmām, kuras izmanto, lai sagatavotu, sniegtu vai saņemtu informāciju *SafeSeaNet* tīklā.

Komisija un dalībvalstis sadarbojas, lai novērtētu funkciju veiktspēju un attīstību tā, lai, ciktāl iespējams, datu sniedzējiem, tostarp kapteiņiem, aģentiem, operatoriem, kravas nosūtītājiem un attiecīgajām iestādēm informāciju vajadzētu sniegt tikai vienu reizi, ņemot vērā pienākumus, kas noteikti ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2010/65/ES <sup>(1)</sup> un citiem attiecīgajiem Savienības tiesību aktiem. Dalībvalstis nodrošina, ka iesniegtās ziņas ir pieejamas visās attiecīgajās informēšanas, apziņošanas, informācijas apmaiņas un kuģu satiksmes vadības un informācijas sistēmās.

Dalībvalstis izstrādā un uztur nepieciešamās saskarnes datu automātiskai elektroniskai nosūtīšanai uz *SafeSeaNet*.

Centrālo *SafeSeaNet* izmanto elektronisko ziņojumu un datu apmaiņai saskaņā ar minēto direktīvu un attiecīgajiem Savienības tiesību aktiem, *inter alia*:

- Eiropas Parlamenta un Padomes 2000. gada 27. novembra Direktīvu 2000/59/EK par ostas iekārtām, kas paredzētas kuģu atkritumu un kravu atlieku uzņemšanai <sup>(2)</sup>, attiecīgi tās 12. panta 3. punktu,
- Eiropas Parlamenta un Padomes 2005. gada 7. septembra Direktīvu 2005/35/EK par kuģu radīto piesārņojumu un sodu, tostarp kriminālsodu, ieviešanu par nodarījumiem, kas saistīti ar piesārņojumu <sup>(3)</sup>, attiecīgi tās 10. pantu,
- Eiropas Parlamenta un Padomes 2009. gada 23. aprīļa Direktīvu 2009/16/EK par ostas valsts kontroli <sup>(4)</sup>, attiecīgi tās 24. pantu,
- Direktīvu 2010/65/ES, ciktāl piemērojams tās 6. pants.

*SafeSeaNet* sistēmas darbībai būtu jāatbalsta Eiropas jūras transporta telpas bez šķēršļiem veicināšana un izveidošana.

Ja starptautiski pieņemti noteikumi ļauj maršrutēt informāciju *LRIT* informāciju par trešo valstu kuģiem, tad izmanto *SafeSeaNet*, lai saskaņā ar šīs direktīvas 6.b pantu saņemto *LRIT* informāciju izplatītu dalībvalstīm.

**4. Drošība un piekļuves tiesības**

*SafeSeaNet* centrālā sistēma un valstu sistēmas atbilst gan šīs direktīvas prasībām attiecībā uz informācijas konfidencialitāti, gan arī *IFCD* noteiktajiem drošības principiem un specifikācijām, jo īpaši attiecībā uz piekļuves tiesībām.

Dalībvalstis identificē visus lietotājus un katram no tiem nosaka piekļuves tiesību līmeni un apjomu atbilstoši *IFCD* prasībām.

<sup>(1)</sup> Eiropas Parlamenta un Padomes 2010. gada 20. oktobra Direktīva 2010/65/ES par ziņošanas formalitātēm kuģiem, kuri ienāk dalībvalstu ostās un/vai iziet no tām, un ar ko atceļ Direktīvu 2002/6/EK (OV L 283, 29.10.2010., 1. lpp.).

<sup>(2)</sup> OV L 332, 28.12.2000., 81. lpp.

<sup>(3)</sup> OV L 255, 30.9.2005., 11. lpp.

<sup>(4)</sup> OV L 131, 28.5.2009., 57. lpp.

▼ **M3***IV PIELIKUMS***Pasākumi, kurus dalībvalstis var ieviest, ja rodas draudi kuģošanas drošībai un videi**

(saskaņā ar 19. panta 1. punktu)

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

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

Ja kuģis tiek vilkts saskaņā ar vilkšanas vai glābšanas līgumu, pasākumus, kurus dalībvalsts kompetentā iestāde veic saskaņā ar a) un d) punktu, var piemērot arī iesaistītajiem palīdzības, glābšanas un vilkšanas uzņēmumiem.