

EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES DIREKTĪVA 2009/17/EK

(2009. gada 23. aprīlis),

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,

transporta veidu satiksmes vadības pakalpojumiem, jo īpaši ar upju informācijas pakalpojumiem.

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⁾, ņemot vērā Samierināšanās komitejas 2009. gada 3. februārī apstiprināto kopīgo dokumentu,

tā kā:

(1) Pieņemot Eiropas Parlamenta un Padomes 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, Čehijai, 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

(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 negadījumiem jūrā.

(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 minētās sistēmas, ar kurām var automātiski identificēt kuģus (AIS – automātiskās 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

⁽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 Atzinums (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.), Eiropas Parlamenta 2008. gada 24. septembra Nostāja (Oficiālajā Vēstnesī vēl nav publicēta), Padomes 2009. gada 26. februāra Lēmums un Eiropas Parlamenta 2009. gada 11. marta Normatīvā rezolūcija (Oficiālajā Vēstnesī vēl nav publicēta).

⁽⁴⁾ OV L 208, 5.8.2002., 10. lpp.

vēlams minēto pasākumu attiecināt arī uz zvejas kuģiem, kuru garums pārsniedz 15 metrus. Saistībā ar Eiropas Zivsaimniecības fondu var sniegt finansiālu palīdzību zvejas kuģu aprīkošanai ar drošības iekārtām, piemēram AIS. Starptautiskā Jūrniecības 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 būtu jānodrošina saskaņā ar šo direktīvu dalībvalstīm nosūtītās informācijas konfidencialitāte un dalībvalstīm šī informācija būtu jāizmanto saskaņā ar šo direktīvu.

- (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) Ikvienai dalībvalstij, kas to pieprasa, ir tiesības no citas dalībvalsts saņemt informāciju par kuģi un bīstamu vai piesārņojošu kravu, ko šis kuģis pārvadā. Šai informācijai būtu jābūt pieejamai *SafeSeaNet*, un to vajadzētu pieprasīt vienīgi kuģošanas drošības vai jūras satiksmes drošības, vai jūras vides aizsardzības vārdā. Tādēļ ir nepieciešams, lai Komisija izpēta, kā risināt jebkādas tikla un informācijas drošības problēmas.
- (9) 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.
- (10) Atbilstīgi Direktīvai 2002/59/EK par apdraudējumu, ko rada ārkārtīgi slikti laika apstākļi, šķiet, ka ir jāņem vērā iespējama 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 ievērojamu 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 no šādas ostas. Attiecīgajai iestādei būtu jāspēj veikt visus vajadzīgos pasākumus, lai nodrošinātu cilvēku dzīvības saglabāšanu jūrā un vides aizsardzību. Dalībvalstīm būtu jābūt arī iespējai pārliecināties, vai nepieciešamie dokumenti uz kuģa apliecina, ka šis kuģis atbilst izturības un jaudas prasībām, kādas attiecīgajā reģionā noteiktas kuģošanai aizsaulšos ūdeņos.

- (11) 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 neietekmē noteikumus, kuri saistībā ar glābšanas operācijām paredzēti Starptautiskajā konvencijā par meklēšanu un glābšanu uz jūras, ja draud briesmas cilvēku dzīvībai.
- (12) Lai izveidotu noteikumu attiecībā uz kuģiem, kuriem nepieciešama palīdzība, kā minēts SJO Rezolūcijā A.949(23), būtu jāizraugās viena vai vairākas kompetentās iestādes, lai pieņemtu lēmumus par kuģošanas drošības, cilvēku dzīvības un vides apdraudējuma risku samazināšanu.
- (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) Jūrnieki ir atzīti par īpašu darbinieku kategoriju, un, ņemot vērā jūrniecības nozares globālo raksturu un dažādās jurisdikcijas, ar kurām viņi var saskarties, viņiem nepieciešama īpaša aizsardzība, jo īpaši attiecībā uz kontaktiem ar valstu iestādēm. Uzlabotas jūrniecības drošības interesēs jūrniekiem būtu jāvar paļauties uz to, ka jūras negadījuma gadījumā pret tiem nodrošinās taisnīgu attieksmi. Vienmēr būtu jāaizsargā viņu cilvēktiesības un cilvēka cieņa un drošības izmeklēšanai jānotiek taisnīgi un ātri. Šajā sakarā dalībvalstīm, ņemot vērā to nacionālos tiesību aktus, papildus būtu jāņem vērā attiecīgie SJO vadlīniju noteikumi par taisnīgu attieksmi pret jūrniekiem jūras negadījumā.
- (16) Ja kādam kuģim vajadzīga palīdzība, var pieņemt lēmumu par šā kuģa novietošanu patvēruma vietā. Tas ir īpaši svarīgi, ja jūrā rodas briesmu situācija, kuras rezultātā varētu notikt kuģa bojāeja vai rasties apdraudējums videi vai kuģošanas drošībai. Šādā gadījumā jābūt iespējai vērsties pie iestādes katrā dalībvalstī – atkarībā no dalībvalsts struktūras –, kurai ir nepieciešamā pieredze un pilnvaras, lai pieņemtu neatkarīgus lēmumus, kas attiecas uz kuģa novietošanu patvēruma vietā. Ir arī būtiski, lai lēmums tiktu pieņemts pēc iepriekšējā situācijas novērtējuma, pamatojoties uz informāciju, kas iekļauta attiecīgajā plānā kuģu novietošanai patvēruma vietā, veikšanas. Vēlams, lai kompetentās iestādes savus pienākumus pildītu pastāvīgi.
- (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 atbilstīgu lēmumu var pieņemt ātri, pamatojoties uz speciālām kuģniecības zināšanām un attiecīgu informāciju, kas pieejama kompetentajai iestādei.
- (18) Ostām, kuras uzņem kuģi, jābūt iespējai saņemt drīzu kompensāciju par izmaksām un jebkuru nodarīto kaitējumu saistībā ar šo operāciju. Tāpēc ir svarīgi, lai tiktu piemērotas attiecīgās starptautiskās konvencijas. Dalībvalstīm būtu jācenšas izveidot tiesību normu sistēmu, saskaņā ar kuru tās ārkārtējos apstākļos un saskaņā ar Kopienas tiesību aktiem varētu kompensēt ostai vai citai struktūrai izdevumus un ekonomiskos zaudējumus, kuri radušies no kuģa uzņemšanas patvēruma vietā. Turklāt Komisijai būtu jānovērtē dalībvalstīs pastāvošie mehānismi, lai ostai vai struktūrai kompensētu iespējamus ekonomiskos zaudējumus, un, ņemot vērā šo izvērtējumu, būtu jānāk klajā ar dažādu politisko rīcību priekšlikumiem un to izvērtējumu.
- (19) 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.
- (20) 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.
- (21) Finanšu apdrošināšanas neesamība neatbrīvo dalībvalsti no saistībām veikt iepriekšēju novērtējumu un lemt par kuģa uzņemšanu to patvēruma vietā. Lai gan kompetentā iestāde drīkst pārliecināties par to, vai kuģis ir apdrošināts un vai tam ir kādas citas efektīvas finanšu garantijas, kas ļaus pienācīgi kompensēt radušās izmaksas un nodarīto kaitējumu saistībā ar kuģa uzņemšanu patvēruma vietā, šādas informācijas pieprasīšana nedrīkst aizkavēt glābšanas operāciju.
- (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 savāktu ziņu kvalitāti un atvieglo 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 sāka 2002. gadā, tagad būtu jāpadara par atsauces sistēmu Kopienas mērogā. *SafeSeaNet* mērķim būtu jābūt nozares un dalībvalstu administratīvo nastu un izmaksu samazināšanai. *SafeSeaNet* mērķim būtu arī jābūt, ja nepieciešams, starptautisko ziņošanas un paziņošanas noteikumu vienveidīgas īstenošanas atvieglōšanai.

- (24) Jauno tehnoloģiju attīstība, jo īpaši tādu ar kosmosu saistītu izmantojumu attīstība kā uz radiobožām izvietotas kuģu uzraudzības sistēmas, attēlu veidošanas sistēmas vai Globālās navigācijas satelītu sistēma (GNSS), ļauj izvērst satiksmes uzraudzību tālāk atklātā jūrā un tādējādi nodrošināt plašāku pārklājuma zonu Eiropas ūdeņos, ietverot kuģu tāl darbības identifikācijas un uzraudzības sistēmas (LRIT). Lai garantētu minēto rīku pilnīgu integrāciju kuģu satiksmes uzraudzības un informācijas sistēmā, kas izveidota ar Direktīvu 2002/59/EK, būs jānodrošina pilnīga sadarbība Kopienas mērogā.
- (25) Lai ietaupītu līdzekļus un bez vajadzības nebūtu jāaprīko arī tie kuģi, kuri veic pārvadājumus AIS monitoringa fiksēto staciju pārklājuma zonā, dalībvalstīm un Komisijai būtu jāsadarbības, lai noteiktu prasības attiecībā uz iekārtu, kas pārraida LRIT informāciju, uzstādīšanu un būtu jāiesniedz SJO jebkādi piemēroti pasākumi.
- (26) Kuģu pārraidīto AIS un LRIT datu publicēšanai nevajadzētu radīt draudus drošībai vai vides aizsardzībai
- (27) 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.
- (28) 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.
- (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) Jo īpaši Komisija būtu jāpilnvaro grozīt Direktīvu 2002/59/EK, lai piemērotu turpmākus grozījumus ar to saistītās starptautiskās konvencijās, protokolos, kodeksos un rezolūcijās. Šie pasākumi, kuri ir vispārīgi un kuru mērķis ir grozīt nebūtiskus minētās direktīvas elementus, *inter alia*, papildinot to ar jauniem nebūtiskiem elementiem, jāpieņem saskaņā ar Lēmuma 1999/468/EK 5.a pantā paredzēto regulatīvo kontroles procedūru.
- (33) Atbilstīgi Eiropas Parlamenta un Padomes Regulai (EK) Nr. 1406/2002 (2002. gada 27. jūnijs) par Eiropas Jūras drošības aģentūras izveidošanu ⁽³⁾ Aģentūra sniedz vajadzīgo atbalstu Komisijai un dalībvalstīm, palīdzot tām īstenot Direktīvu 2002/59/EK.
- (34) Saskaņā ar 34. punktu Iestāžu nolīgumā par labāku likumdošanas procesu ⁽⁴⁾ dalībvalstīm ir ieteikts gan savām vajadzībām, gan Kopienas interesēs izstrādāt savas tabulas, kur pēc iespējas precīzāk atspoguļota atbilstība starp šo direktīvu un tās transponēšanas pasākumiem, un padarīt tās publiski pieejamas.
- (35) Tādēļ atbilstīgi būtu jāgroza Direktīva 2002/59/EK,

IR PIEŅĒMUŠI ŠO DIREKTĪVU.

1. pants

Grozījumi

Direktīvu 2002/59/EK groza šādi.

1. Direktīvas 2. panta 2. punktu groza šādi:

a) ievadfrāzi aizstāj ar šādu:

"Ja nav noteikts citādi, šī direktīva neattiecas uz:";

⁽¹⁾ OV L 324, 29.11.2002., 1. lpp.

⁽²⁾ OV L 184, 17.7.1999., 23. lpp.

⁽³⁾ OV L 208, 5.8.2002., 1 lpp.

⁽⁴⁾ OV C 321, 31.12.2003., 1. lpp.

b) c) apakšpunktu aizstāj ar šādu:

“c) bunkeru uz kuģiem, kuru tonnāža nepārsniedz 1 000 un kuģu tilpnes un iekārtas izmantošanai uz kuģiem.”

2. Direktīvas 3. pantu groza šādi:

a) panta a) punktu groza šādi:

i) ievadfrāzi aizstāj ar šādu ievadfrāzi:

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

ii) 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.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” nozīmē Starptautiskās Jūrniecības 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) panta k) punktu aizstāj ar šādu punktu:

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

c) 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”, 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.”

3. Iekļauj 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 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 pārraidīto 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.”

nosūtīt citas dalībvalsts valstu un vietējām kompetentajām iestādēm informāciju par kuģi un bīstamām vai piesārņojošām kravām uz tā.”

4. Direktīvas 12. pantu aizstāj ar šādu pantu:

6. 15. pantu aizstāj ar šādu:

“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;

b) attiecībā uz MARPOL Konvencijas I pielikumā minētajām vielām – drošības rādītāju saraksts, kurā norādītas produktu fiziskās un ķīmiskās īpašības (attiecīgos gadījumos), tostarp attiecīgā gadījumā 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 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.”

5. 14. panta otrās daļas c) apakšpunktu aizstāj ar šādu:

“c) pēc pieprasījuma, izmantojot *Safe SeaNet*, un ja nepieciešams kuģošanas drošībai vai jūras satiksmes drošībai, vai vides aizsardzībai, dalībvalstīm bez kavēšanās jāvar

“15. pants

Izņēmumi

1. Dalībvalstis var atbrīvot no 4. un 13. pantā noteiktiem 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.

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.”

7. Direktīvas 16. panta 1. punktam pievieno šādus apakšpunktus:

“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.”

8. Iekļauj 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 to 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, 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.”

9. Direktīvas 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:

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

10. Direktīvas 20. pantu aizstāj ar šādu pantu:

“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.”

11. Iekļauj šādus pantus:

“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.

Dalībvalstīs 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 (*) 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 nonākuša 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.

(*) OV L 131, 28.5.2009., 128. lpp.”

12. 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 vietēja 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 jūrniecības informācijas un vadības sistēmu *SafeSeaNet*.”

13. Direktīvas 23. pantu groza šādi:

a) panta c) punktu aizstāj ar šādu punktu:

“c) paplašinātu Kopienas kuģu satiksmes uzraudzības un informācijas sistēmas aptveramību un/vai veiktu tās atjaunināšanu nolūkā uzlabot kuģu identifikāšanu 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*.”

14. 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.”

15. Direktīvas 24. pantu aizstāj ar šādu:

“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.”

16. Direktīvas 27. un 28. pantu aizstāj ar šādu pantu:

“27. pants

Grozījumi

1. Norādes uz Kopienas un SJO instrumentiem, 3. pantā minētās definīcijas un pielikumus var grozīt, lai panāktu to atbilstību Kopienas vai starptautisko tiesību aktiem, kas pieņemti, grozīti vai stājušies spēkā, ciktāl šādi grozījumi nepaplašina šīs direktīvas darbības jomu.

Šie pasākumi, kuru mērķis ir grozīt nebūtiskus šīs direktīvas elementus, jāpieņem saskaņā ar 28. panta 2. punktā paredzēto regulatīvo kontroles procedūru.

2. I, III un IV pielikumu var grozīt atbilstoši saistībā ar šo direktīvu iegūtajai pieredzei, ciktāl šādi grozījumi nepaplašina šīs direktīvas darbības jomu.

Šie pasākumi, kuru mērķis ir grozīt nebūtiskus šīs direktīvas elementus, jāpieņem saskaņā ar 28. panta 2. punktā paredzēto regulatīvo kontroles procedūru.

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.”

17. I pielikuma 4. punkta X ievilkumu aizvieto ar šādu:

“— X. Dažādi:

— bunkura degvielas aptuvenais daudzums un tās rādītāji par kuģiem, kuru tonnāža ir lielāka par 1 000,

— navigācijas statuss.”

18. 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 2012. gada 31. maijā,

— zvejas kuģiem, kuru kopējais garums ir vismaz 18 metri, bet nepārsniedz 24 metrus: ne vēlāk kā 2013. gada 31. maijā,

— zvejas kuģiem, kuru kopējais garums ir vismaz 15 metri, bet nepārsniedz 18 metrus: ne vēlāk kā 2014. gada 31. maijā.

Jauniem zvejas kuģiem, kuru kopējais garums pārsniedz 15 metrus, piemēro 6.a pantā paredzēto prasību par aprīkojumu no 2010. gada 30. novembra.”

19. III pielikumu aizstāj ar šīs direktīvas pielikumā esošo tekstu.

2. pants

Transponēšana

1. Dalībvalstīs stājas spēkā normatīvie un administratīvie akti, kas vajadzīgi, lai līdz 2010. gada 30. novembrim izpildītu šīs direktīvas prasības. Dalībvalstis tūlīt dara zināmu Komisijai minēto noteikumu tekstu.

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 atsauces.

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.

Strasbūrā, 2009. gada 23. aprīlī

Eiropas Parlamenta vārdā —
priekšsēdētājs
H.-G. PÖTTERING

Padomes vārdā —
Priekšsēdētājs
P. NEČAS

—

PIELIKUMS

"III PIELIKUMS

ELEKTRONISKIE ZIŅOJUMI UN SAFESEANET

1. **Vispārējā koncepcija un uzbūve**

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

SafeSeaNet ir specializēts tīkls, kas izveidots, lai veicinātu elektroniska formāta datu apmaiņu starp dalībvalstu vai organizāciju jūrniecības iestādēm. To veido katrā dalībvalstī izvietotās *SafeSeaNet* sistēmas un *SafeSeaNet* centrālā datubāze, kas darbojas kā mezgla punkts.

SafeSeaNet tīkls apvieno visas valstu *SafeSeaNet* sistēmas, un tajā ietilpst arī centrālā datubāze.

2. **SafeSeaNet vadība, darbība, attīstība un uzturēšana**2.1. *Pienākumi*2.1.1. Valstu *SafeSeaNet* sistēmas

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

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

Valsts *SafeSeaNet* sistēma ļauj savienot visus lietotājus, ko autorizējusi valsts kompetentā iestāde, un ir 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 saskaņā ar Kopienas tiesību aktiem.

2.1.2. *SafeSeaNet* centrālā sistēma

Komisija ir atbildīga par *SafeSeaNet* centrālās sistēmas vadību un attīstību politiskajā līmenī, kā arī – sadarbojoties ar dalībvalstīm – par *SafeSeaNet* sistēmas pārraudzību, savukārt Aģentūra saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 1406/2002⁽¹⁾, sadarbojoties ar dalībvalstīm un Komisiju, ir atbildīga par tehnisko īstenošanu.

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

2.2. *Vadības principi*

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

- sagatavot priekšlikumus *SafeSeaNet* efektivitātes un drošības uzlabošanai,
- sagatavot attiecīgas vadlīnijas *SafeSeaNet* attīstībai,
- palīdzēt Komisijai sistēmas darbības pārraudzībā,
- apstiprināt 2.3. punktā minēto saskarnes un funkcionalitātes kontrolldokumentu un tā turpmākos grozījumus.

⁽¹⁾ OV L 208, 5.8.2002., 1. lpp.

2.3. *Saskarnes un funkcionalitātes kontroldokuments un SafeSeaNet tehniskā dokumentācija*

Komisija sadarbībā ar dalībvalstīm izstrādā un uztur Saskarnes un funkcionalitātes kontroldokumentu (*IFCD*).

IFCD detalizēti nosaka *SafeSeaNet* darbības prasības un valstu un centrālo elementu piemērojamās procedūras, lai panāktu saskaņotību ar Kopienas tiesību aktiem.

IFCD ir noteiktas prasības attiecībā uz:

- lietotāju piekļuves tiesībām, vadlīnijām datu kvalitātes pārvaldības jomā,
- drošības noteikumiem datu pārraidei un apmaiņai un
- informācijas arhivēšanu nacionālajā un centrālajā līmenī.

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

Eiropas Jūras drošības aģentūra sadarbībā ar dalībvalstīm izstrādā un uztur *SafeSeaNet* tehnisko dokumentāciju, piemēram, datu apmaiņas formāta standartus, lietotāju rokasgrāmatas un tīkla drošības specifikācijas.

3. **Datu apmaiņa ar SafeSeaNet starpniecību**

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

Komisija un dalībvalstis sadarbojas, lai novērtētu veiktspēju un funkciju attīstību tā, lai, ciktāl iespējams, datu sniedzējiem, tostarp kapteiņiem, aģentiem, operatoriem, kravas nosūtītājiem un attiecīgajām iestādēm informāciju vajadzētu sniegt tikai vienu reizi. Dalībvalstis nodrošina, ka iesniegtās ziņas ir pieejamas visās attiecīgajās informēšanas, apziņošanas un kuģu satiksmes vadības un informācijas sistēmās.

SafeSeaNet sistēmā izplata elektroniskos ziņojumus, ar kuriem apmainās saskaņā ar šīs direktīvas un attiecīgo Kopienas tiesību aktu prasībām. Tāpēc dalībvalstis izstrādā un uztur nepieciešamās saskarnes elektronisku datu izplatīšanai *SafeSeaNet* sistēmā.

Ja starptautiski pieņemti noteikumi ļauj maršrutēt informāciju par trešo valstu kuģiem no sistēmas identifikācijai un uzraudzībai lielos attālumos (*LRIT*), tad izmanto *SafeSeaNet*, lai dalībvalstīm izplatītu saskaņā ar šīs direktīvas 6.b pantu saņemto *LRIT* informāciju.

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.”