

EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS DIREKTYVA 2009/17/EB

2009 m. balandžio 23 d.

iš dalies keičianti Direktyvą 2002/59/EB, įdiegiančią Bendrijos laivų eismo stebėsenos ir informacijos sistemą

(Tekstas svarbus EEE)

EUROPOS PARLAMENTAS IR EUROPOS SĄJUNGOS TARYBA,

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

atsižvelgdami į Komisijos pasiūlymą,

atsižvelgdami į Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto nuomonę ⁽¹⁾,atsižvelgdami į Regionų komiteto nuomonę ⁽²⁾,laikydami Sutarties 251 straipsnyje nustatytos tvarkos ⁽³⁾, atsižvelgdami į 2009 m. vasario 3 d. Taikinimo komiteto patvirtintą bendrą tekstą,

kadangi:

(1) Priimdama Europos Parlamento ir Tarybos direktyvą 2002/59/EB ⁽⁴⁾, Europos Sąjunga sustiprino savo gebėjimus užkirsti kelią situacijoms, keliančioms pavojų žmonių gyvybės saugumui jūroje ir jūrų aplinkos apsaugai.

(2) Kadangi ši Direktyva susijusi su Direktyvos 2002/59/EB daliniu pakeitimu, dauguma joje išdėstytų įpareigojimų nebus taikomi valstybėms narėms, neturinčioms jūros pakrančių ir jūrų uostų. Taigi vieninteliai įpareigojimai, kurie bus taikomi Austrijai, Čekijai, Vengrijai, Liuksemburgui arba Slovakijai, yra įpareigojimai, susiję su laivais, plaukiojančiais su tų valstybių narių vėliavomis, neapribojant valstybių narių pareigos bendradarbiauti siekiant užtikrinti jūrų transporto ir kitų rūšių transporto valdymo paslaugų, visų pirma upių informacijos paslaugų, tęstinumą.

⁽¹⁾ OL C 318, 2006 12 23, p. 195.

⁽²⁾ OL C 229, 2006 9 22, p. 38.

⁽³⁾ 2007 m. balandžio 25 d. Europos Parlamento nuomonė (OL C 74 E, 2008 3 20, p. 533), 2008 m. birželio 6 d. Tarybos bendroji pozicija (OL C 184 E, 2008 7 22, p. 1), 2008 m. rugsėjo 24 d. Europos Parlamento pozicija (dar nepaskelbta Oficialiajame leidinyje), 2009 m. vasario 26 d. Tarybos sprendimas ir 2009 m. kovo 11 d. Europos Parlamento teisėkūros rezoliucija (dar nepaskelbta Oficialiajame leidinyje).

⁽⁴⁾ OL L 208, 2002 8 5, p. 10.

(3) Pagal šią direktyvą valstybėms narėms, kurios yra pakrantės valstybės, turėtų būti suteikiama galimybė keisti informacija, sukaupia jūrų eismo stebėjimo misijų, atliekamų jų kompetencijai priklausančiose zonose, metu. Bendrijos keitimosi laivybos informacija sistema *Safe-SeaNet*, sukurta Komisijos valstybėms narėms pritarus, yra kartu ir keitimosi duomenimis tinklas, ir pagrindinės turimos informacijos apie laivus ir jų krovinius (išankstinių pranešimų ir ataskaitų) standartizavimo sistema. Ja naudojantis galima iš pirminių šaltinių gauti ir visoms institucijoms perduoti tikslią ir naujausią informaciją apie Europos vandenyse esančius laivus, jų judėjimą, gabenamus pavojingus arba aplinką teršiančius krovinius, taip pat apie incidentus jūroje.

(4) Todėl, siekiant užtikrinti šiuo būdu gautos informacijos operatyvinį naudojimą, būtina, kad šioje direktyvoje nurodytam ir nacionalinių administracinių institucijų įgyvendinamam duomenų rinkimui ir keitimuisi jais būtina infrastruktūra būtų integruota į *SafeSeaNet*.

(5) Iš informacijos, kuri perduodama ir kuria keičiamasi pagal Direktyvą 2002/59/EB, ypač svarbi yra informacija, susijusi su jūra gabenamų pavojingų arba aplinką teršiančių prekių tiksliais charakteristikomis. Todėl, atsižvelgiant į pastarojo meto avarijas jūroje, pakrantės tarnyboms turėtų būti sudaromos geresnės sąlygos gauti jūra gabenamų angliavandenilių charakteristikas, nes tai yra itin svarbus veiksnys renkantis tinkamiausias kontrolės priemones, o avarinėje situacijoje šioms tarnyboms turėtų būti užtikrinamas tiesioginis ryšys su ūkio subjektais, kurie turi daugiausia žinių apie gabenamas prekes.

(6) 1974 m. lapkričio 1 d. Tarptautinėje konvencijoje dėl žmogaus gyvybės apsaugos jūroje nurodytos automatinio laivų identifikavimo sistemos (toliau – AIS – automatinio identifikavimo sistema) ne tik sudaro sąlygas pagerinti šių laivų stebėsenos galimybes, bet, svarbiausia, užtikrinti didesnę jų saugumą tais atvejais, kai laivai plaukioja arti vieni kitų. Todėl AIS atitinkamai buvo įtrauktos į Direktyvos 2002/59/EB dėstomąją dalį. Atsižvelgiant į didelį žvejybos laivų susidūrimų su prekybos laivais, kurie akivaizdžiai jų nepastebi arba kurių nepastebi netoliese esantys žvejybos laivai, skaičių, labai pageidautina, kad tos priemonės taikymas būtų išplėstas, taikant ją ilgesniems nei 15 metrų žvejybos laivams. Vykdant Europos žuvininkystės fondo veiklą finansinė pagalba gali būti teikiama saugumo įrangos, pavyzdžiui, AIS, įrengimui

žvejybos laivuose. Tarptautinė jūrų organizacija (TJO) pripažino, kad iš laivų perduotų AIS duomenų paskelbimas komerciniais tikslais internete ar kitur gali kelti grėsmę laivų ir uostų saugai ir saugumui, ir primygtinai ragina, jog jos narių vyriausybės, taikydamos nacionalinės teisės nuostatas, imtųsi priemonių ir užkirstų kelią asmenų, teikiančių AIS duomenis trečiosioms šalims, kad jie būtų skelbiami internete arba kitur, veiklai. Be to, turėtų būti užtikrintas pagal šią direktyvą valstybėms narėms siunčiamos informacijos konfidencialumas, o valstybės narės turėtų tą informaciją naudoti laikydamosi šios direktyvos.

- (7) Pareiga įrengti AIS taip pat turėtų būti suprantama kaip reikalavimas, kad AIS turi veikti nuolat, išskyrus atvejus, kai tarptautinėse taisyklėse ar standartuose numatyta navigacijos informacijos apsauga.
- (8) Valstybė narė, jei pageidauja, turėtų turėti teisę prašyti kitos valstybės narės pateikti informaciją apie laivą ir jo gabenamas pavojingas arba aplinką teršiančias prekes. Ši informacija turėtų būti prieinama naudojantis *SafeSeaNet*, o jos turėtų būti prašoma tik jūrų saugumo, laivybos apsaugos ar jūrų aplinkos apsaugos tikslais. Todėl būtina, kad Komisija ištirtų galimas tinklų ir informacijos saugumo problemas.
- (9) Direktyvoje 2002/59/EB numatyta, kad valstybės narės turi patvirtinti specialias priemones laivams, dėl savo elgesio ar būklės galintiems kelti pavojų. Todėl atrodo pageidautina, kad į šių laivų sąrašą būtų įtraukti laivai, neturintys pakankamo draudimo ar finansinių garantijų, arba laivai, apie kuriuos locmanai arba uosto institucijos pranešė, kad jie turi pastebimų anomalijų, galinčių pakenkti jų navigacijos saugumui arba sukelti pavojų aplinkai.
- (10) Pagal Direktyvą 2002/59/EB atrodo būtina dėl pavojaus, kuris kyla dėl ypač nepalankių oro sąlygų, atsižvelgti į galimą pavojų, kurį laivybai gali kelti ledo formavimasis. Todėl kai valstybės narės paskirta kompetentinga institucija, remdamasi kompetentingos meteorologinės informacijos tarnybos pateikta ledo būklės prognoze, nusprendžia, kad plaukiojimo sąlygos kelia rimtą pavojų žmonių gyvybės saugumui arba rimtą taršos pavojų, ji turėtų apie tai pranešti kapitonomams, kurių laivai yra jos kompetencijos zonoje arba ketina įplaukti į atitinkamoje zonoje esantį (-čius) uostą (-us) ar iš jo (jų) išplaukti. Atitinkamai

institucijai turėtų būti suteiktos galimybės imtis visų reikiamų priemonių siekiant užtikrinti žmonių gyvybės saugumą jūroje ir apsaugoti aplinką. Valstybės narės taip pat turėtų turėti galimybę patikrinti, ar laive yra reikalingi dokumentai, įrodantys, kad laivas atitinka atsparumo ir pajėgumo reikalavimus, būtinus atsižvelgiant į ledo būklę atitinkamoje zonoje.

- (11) Direktyvoje 2002/59/EB numatyta, kad valstybės narės turi parengti planus, pagal kuriuos prirėkus jos galėtų į savo uostus arba į kitą saugią vietą geriausiomis įmanomomis sąlygomis priimti nelaimės ištiktus laivus ir taip sumažinti avarijų jūroje padarinius. Tačiau, atsižvelgiant į prie 2003 m. gruodžio 13 d. Tarptautinės jūrų organizacijos rezoliucijos A.949(23) pridėtas Gaires dėl prieglobsčio vietų laivams, kuriems reikia pagalbos (toliau – TJO rezoliucija A.949(23)), kurios buvo priimtos po to, kai buvo priimta Direktyva 2002/59/EB, ir kuriose minimi laivai, kuriems reikia pagalbos, o ne nelaimės ištikti laivai, ta direktyva turėtų būti atitinkamai iš dalies pakeista. Kai kyla pavojus žmonių gyvybei, ši direktyva neturi įtakos gelbėjimo operacijoms taikomoms nuostatomis, pvz., Tarptautinės jūrų paieškos ir gelbėjimo konvencijos nuostatomis.
- (12) Siekiant padėti laivams, kuriems reikalinga pagalba, kaip nurodyta TJO rezoliucijoje A.949(23), turėtų būti paskirtos viena ar daugiau kompetentingų institucijų, galinčių priimti sprendimus, sumažinančius grėsmes saugiai laivybai, žmonių gyvybių saugumui bei aplinkai.
- (13) Remiantis TJO rezoliucija A.949(23) ir tęsiant Komisijos, Europos jūrų saugumo agentūros (toliau – Agentūra) ir valstybių narių bendrą darbą, būtina nustatyti pagrindines nuostatas, kurios turėtų būti įtraukiamos į laivų, kuriems reikia pagalbos, priėmimo planus, kad būtų užtikrintas suderintas bei veiksmingas šios priemonės įgyvendinimas ir nustatytas valstybėms narėms tenkančių įpareigojimų mastas.
- (14) Rengdamos planus, skirtus veiksmingai reaguoti laivo, kuriam reikia pagalbos, keliamo pavojaus atveju, valstybės narės turi remtis TJO rezoliucija A.949(23). Tačiau vertindamos su tokiais pavojais susijusią riziką valstybės narės, paisydamos savo konkrečių aplinkybių, gali atsižvelgti į kitus veiksnius, pavyzdžiui, į jūros vandens panaudojimą geriamam vandeniui ir elektros energijai gaminti.

- (15) Jūrininkai laikomi specialia darbuotojų kategorija, kuri, atsižvelgiant į laivininkystės pramonės globalumą bei skirtingas jurisdikcijas, su kuriomis jūrininkams gali tekti susidurti, reikalauja specialios apsaugos, ypač kontaktų su valstybės institucijomis atžvilgiu. Siekiant didesnio jūrų saugumo, jūrininkai turėtų galėti tikėtis sąžiningo elgesio nelaimės jūroje metu. Jų žmogaus teisės ir orumas turėtų būti nuolat saugomi, o visi saugumo tyrimai turėtų būti atliekami sąžiningai ir greitai. Tuo tikslu valstybės narės turėtų, laikydamosi nacionalinių teisės aktų, toliau atsižvelgti į atitinkamas TJO Sąžiningo elgesio su jūrininkais nelaimių jūroje metu gairių nuostatas.
- (16) Laivo, kuriam reikia pagalbos, atveju gali reikėti priimti sprendimą dėl to laivo priėmimo į prieglobsčio vietą. Tai itin svarbu, kai iškyla aplinkybės, kurios gali lemti laivo praradimą arba pavojų aplinkai ar laivybai. Tokiu atveju būtina turėti galimybę kreiptis į valstybės narės – atsižvelgiant į tos valstybės narės vidaus struktūrą – instituciją, turinčią reikiamos patirties ir kompetenciją priimti savarankiškus sprendimus dėl laivo priėmimo į prieglobsčio vietą. Taip pat svarbu, kad sprendimas būtų priimtas po preliminarų padėties įvertinimo remiantis atitinkamame laivų priėmimo į prieglobsčio vietą plane pateikiama informacija. Pageidautina, kad šios kompetentingos institucijos būtų nuolatinės.
- (17) Laivų, kuriems reikia pagalbos, priėmimo planuose turėtų būti tiksliai aprašytas sprendimų priėmimo procesas, susijęs su pranešimu apie šią situaciją ir jos keliamomis problemomis. Turėtų būti aiškiai apibūdintos atitinkamos institucijos ir jų kompetencija, taip pat suinteresuotųjų šalių ryšio priemonės. Taikoma tvarka turėtų užtikrinti, kad tinkamas sprendimas galėtų būti priimtas greitai, remiantis specialiomis laivybos žiniomis ir kompetentingos institucijos turima reikiama informacija.
- (18) Turėtų būti užtikrinama, kad laivą priimančių uostų išlaidos ir bet kokie dėl operacijos atsiradę nuostoliai būtų greitai kompensuoti. Tuo tikslu svarbu, kad būtų taikomos atitinkamos tarptautinės konvencijos. Valstybės narės turėtų stengtis sukurti teisinę struktūrą, pagal kurią jos išskirtinėmis aplinkybėmis ir pagal Bendrijos teisę galėtų kompensuoti uosto ar kito subjekto išlaidas ir ekonominius nuostolius, patirtus priimančiam laivą. Be to, Komisija turėtų išanalizuoti valstybėse narėse egzistuojančius potencialių uosto ar kito subjekto ekonominių nuostolių kompensavimo mechanizmus, o šios analizės pagrindu turėtų pateikti ir įvertinti įvairias politikos kryptis.
- (19) Rengdamos planus, valstybės narės turėtų rinkti informaciją apie pakrantėje esančias galimas prieglobsčio vietas, kad kompetentinga institucija avarijos ar incidento jūroje atveju galėtų aiškiai ir greitai nustatyti tinkamiausias vietas laivams, kuriems reikia pagalbos, priimti. Ši reikiama informacija turėtų apimti tam tikrų atitinkamų vietų savybių ir turimos technikos bei įrengimų, kurie palengvintų laivų, kuriems reikia pagalbos, priėmimą arba kovą su avarijos ar taršos padariniais, aprašymą.
- (20) Svarbu, kad kompetentingų institucijų, priimančių sprendimą dėl laivo priėmimo į prieglobsčio vietą, ir atsakingų institucijų, kurios priima pavojaus signalus ir į juos reaguoja, sąrašai būtų tinkamai paskelbti. Šalims, dalyvaujantiems vykdamas pagalbos jūroje operacijas, įskaitant pagalbos ir buksyravimo paslaugų bendroves bei kaimyninių valstybių narių institucijas, kurioms gali turėti įtakos nelaimė jūroje, taip pat gali būti naudinga turėti galimybę naudotis atitinkama informacija.
- (21) Finansinio draudimo neturėjimas neatleidžia valstybės narės nuo jos pareigos atlikti preliminarų įvertinimą ir nuspręsti dėl laivo priėmimo į prieglobsčio vietą. Nors kompetentingos institucijos gali patikrinti, ar laivas yra apdraustas arba ar turi kokią kitą finansinio užtikrinimo formą, kuria galima pasinaudoti ir tinkamai kompensuoti su laivo priėmimu į prieglobsčio vietą susijusias išlaidas ir nuostolius, tačiau gelbėjimo operacija dėl šios informacijos užklausos neturi būti vilkinama.
- (22) Laivų eismo stebėsenos ir laivų maršrutų parinkimo priemonėms būdinga funkcija yra suteikti valstybėms narėms galimybę gauti tikrų žinių apie laivus, plaukiojančius jų jurisdikcijai priklausančiuose vandenyse, ir taip, jei būtina, veiksmingiau imtis veiksmų siekiant užkirsti kelią galimam pavojui. Keitimasis surinkta informacija padeda gerinti jos kokybę ir ją yra lengviau tvarkyti.
- (23) Laikydamosi Direktyvos 2002/59/EB, valstybės narės ir Komisija padarė didelę pažangą derindamos keitimąsi duomenimis elektroniniu būdu, ypač susijusiais su pavojingų arba aplinką teršiančių prekių gabenimu. *SafeSeaNet*, plėtojama nuo 2002 m., šiandien turėtų būti laikoma Bendrijos lygio pavyzdiniu tinklu. *SafeSeaNet* turėtų siekti sumažinti sektoriui ir valstybėms narėms tenkančią administracinę naštą ir išlaidas. Jis taip turėtų siekti palengvinti, kai tai yra tinkama, vienodą tarptautinių ataskaitų ir pranešimų teikimo taisyklių įgyvendinimą.

- (24) Pažanga naujų technologijų srityje, ypač jas taikant palydovinėse sistemose, pvz., laivų stebėsenos sistemose, kuriose naudojami radijo švyturiai, vaizdo gavimo sistemose arba pasaulinėje navigacijos palydovų sistemoje (GNSS), šiandien suteikia galimybę stebėti laivų eismą dar toliau nuo kranto ir taip aprėpti didesnę dalį Europos vandenių, taip pat ir naudojantis tolimojo identifikavimo ir sekimo (LRIT) sistemomis. Norint užtikrinti visišką šių priemonių integravimą į laivų eismo stebėsenos ir informacijos sistemą, nustatytą Direktyva 2002/59/EB, būtinas visapusiškas bendradarbiavimas Bendrijos lygiu.
- (25) Siekiant sutaupyti lėšų ir išvengti bereikalingo įrangos montavimo laivuose, kurie plaukioja AIS stacionariųjų stočių aptarnaujamose jūrų teritorijose, valstybės narės ir Komisija turėtų bendradarbiauti nustatydamos reikalavimus, susijusius su įrangos, skirtos LRIT informacijos perdavimui, montavimu, bei turėtų pateikti TJO visas atitinkamas priemones.
- (26) Iš laivų perduodamų AIS ir LRIT duomenų paskelbimas neturėtų kelti pavojaus jūrų saugumui, laivybos apsaugai ar jūrų aplinkos apsaugai.
- (27) Siekiant garantuoti, kad pagal Direktyvą 2002/59/EB surinkta informacija dėl saugios laivybos būtų naudojama geriausiai ir suderinus Bendrijos lygiu, Komisija turėtų turėti galimybę prireikus tvarkyti tą informaciją, ją naudoti ir platinti valstybių narių paskirtoms institucijoms.
- (28) Šiomis aplinkybėmis *Equasis* sistemos sukūrimas parodė, kaip svarbu skatinti saugios laivybos kultūrą, ypač tarp jūrų transporto operatorių. Komisija turėtų turėti galimybę prisidėti prie informacijos, susijusios su saugia laivyba, platinimo, visų pirma naudojantis šia sistema.
- (29) 2002 m. lapkričio 5 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentu (EB) Nr. 2099/2002, įsteigiančiu Jūrų saugumo ir teršimo iš laivų prevencijos komitetą (COSS) ⁽¹⁾, centralizuojami komitetų, įsteigtų pagal atitinkamus Bendrijos teisės aktus dėl saugios laivybos, teršimo iš laivų prevencijos ir gyvenimo bei darbo sąlygų laivuose apsaugos, uždaviniai. Todėl dabartinį komitetą turėtų pakeisti COSS.
- (30) Taip pat reikėtų atsižvelgti į nurodytų tarptautinių dokumentų dalinius pakeitimus.
- (31) Šios direktyvos įgyvendinimui reikalingos priemonės turėtų būti patvirtintos vadovaujantis 1999 m. birželio 28 d. Tarybos sprendimu 1999/468/EB, nustatančiu Komisijos naudojimosi jai suteiktais įgyvendinimo įgaliojimais tvarką ⁽²⁾.
- (32) Visų pirma Komisijai reikėtų suteikti įgaliojimus iš dalies pakeisti Direktyvą 2002/59/EB tam, kad tolesnius pakeitimus būtų galima taikyti su ja susijusioms tarptautinėms konvencijoms, protokolams, kodeksams ir rezoliucijoms. Kadangi šios priemonės yra bendro pobūdžio ir skirtos iš dalies pakeisti neesmines tos direktyvos nuostatas, *inter alia*, ją papildant naujomis neesminėmis nuostatomis, jos turi būti patvirtintos pagal Sprendimo 1999/468/EB 5a straipsnyje numatytą reguliavimo procedūrą su tikrinimu.
- (33) Pagal 2002 m. birželio 27 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (EB) Nr. 1406/2002, įsteigiantį Europos jūrų saugumo agentūrą ⁽³⁾, Agentūra teikia Komisijai ir valstybėms narėms Direktyvai 2002/59/EB įgyvendinti būtiną paramą.
- (34) Pagal Tarpinstitucinio susitarimo dėl geresnės teisėkūros ⁽⁴⁾ 34 punktą, valstybės narės skatinamos savo ir Bendrijos interesų labui parengti lenteles, kurios kuo geriau iliustruotų šios direktyvos ir perkėlimo į nacionalinę teisę priemonių tarpusavio santykį, ir viešai tas lenteles paskelbti.
- (35) Todėl Direktyva 2002/59/EB turėtų būti atitinkamai iš dalies pakeista,

PRIĖMĖ ŠIĄ DIREKTYVĄ:

1 straipsnis

Pakeitimai

Direktyva 2002/59/EB iš dalies keičiama taip:

1) 2 straipsnio 2 dalis iš dalies keičiama taip:

a) įvadinė frazė pakeičiama taip:

„Jei nenustatyta kitaip, ši direktyva netaikoma.“;

⁽¹⁾ OL L 324, 2002 11 29, p. 1.

⁽²⁾ OL L 184, 1999 7 17, p. 23.

⁽³⁾ OL L 208, 2002 8 5, p. 1.

⁽⁴⁾ OL C 321, 2003 12 31, p. 1.

b) c punktas pakeičiamas taip:

„c) bunkeriai mažesniuose nei 1 000 bendrojo tonažo laivuose ir visuose laivuose naudojamos laivų saugyklos ir įranga.“;

2) 3 straipsnis iš dalies keičiamas taip:

a) a punktas iš dalies keičiamas taip:

i) įvadinė frazė pakeičiama taip:

„Svarbūs tarptautiniai dokumentai – šių teisės aktų naujausia redakcija.“;

ii) papildoma šiomis įtraukomis:

„— TJO rezoliucija A.917(22) – tai Tarptautinės jūrų organizacijos rezoliucija 917(22) „Gairės dėl AIS naudojimo laivuose“, su pakeitimais, padarytais TJO rezoliucija A.956(23),

— TJO rezoliucija A.949(23) – tai Tarptautinės jūrų organizacijos rezoliucija 949(23) „Gairės dėl prieglobsčio vietų laivams, kuriems reikia pagalbos“,

— TJO rezoliucija A.950(23) – tai Tarptautinės jūrų organizacijos rezoliucija 950(23) „Pagalbos jūroje tarnybos (MAS)“,

— TJO sąžiningo elgesio su jūrininkais nelaimės jūroje atveju gairės – tai gairės, pridėtos prie 2006 m. balandžio 27 d. TJO Teisės komiteto rezoliucijos LEG. 3(91) ir patvirtintos TDO valdybos 2006 m. birželio 12–16 d. 296-osios sesijos metu.“;

b) k punktas pakeičiamas taip:

„k) kompetentingos institucijos – institucijos ir organizacijos, valstybių narių paskirtos vykdyti funkcijas pagal šią direktyvą.“;

c) papildoma šiais punktais:

„s) *SafeSeaNet* – Bendrijos keitimosi laivybos informacija sistema, Komisijos sukurta bendradarbiaujant su valstybėmis narėmis, kad būtų užtikrintas Bendrijos teisės aktų įgyvendinimas;

t) reguliarios paslaugos – laivų reisai, organizuojami taip, kad būtų vykdomas eismas tarp dviejų ar daugiau tų pačių uostų, ir vykstantys pagal

paskelbtą tvarkaraštį arba taip reguliariai ar dažnai, kad jie sudaro atpažįstamą reisų sistemą;

u) žvejybos laivas – bet koks laivas su įranga, skirta versliniam gyvųjų vandens išteklių naudojimui;

v) laivas, kuriam reikia pagalbos – tai, nepažeidžiant SAR konvencijos nuostatų dėl žmonių gelbėjimo, laivas, esantis tokioje padėtyje, dėl kurios jis gali būti prarastas arba gali kilti pavojus aplinkai ar laivybai;

w) LRIT – tai laivų tolimojo identifikavimo ir sekimo sistema pagal SOLAS V/19-1 taisyklę.“;

3) įterpiami šie straipsniai:

„6a straipsnis

Automatinio identifikavimo sistemų (AIS) naudojimas žvejybos laivuose

Visuose žvejybos laivuose, kurių bendras ilgis yra daugiau nei 15 metrų, plaukiojančiuose su bet kurios valstybės narės vėliava ir įregistruotuose Bendrijoje arba žvejojančiuose bet kurios valstybės narės vidaus vandenyse ar teritoriniuose vandenyse, arba iškraunčiuose laimikį bet kurios valstybės narės uoste, laikantis II priedo I dalies 3 punkte pateikto tvarkaraščio, įrengiamos AIS (A klasės), atitinkanti TJO parengtus veikimo standartus.

Žvejybos laivuose esančios AIS privalo veikti nuolat. Išimtinėmis aplinkybėmis AIS gali būti išjungtos, kai, kapitono manymu, tai yra būtina jo laivo saugai ar saugumui užtikrinti.

6b straipsnis

Laivų tolimojo identifikavimo ir sekimo (LRIT) sistemų naudojimas

1. Į valstybės narės uostą įplaukiančiuose laivuose, kuriems taikoma SOLAS V/19-1 taisyklė bei TJO patvirtinti veikimo standartai ir funkciniai reikalavimai, turi būti tą taisyklę atitinkanti LRIT įranga.

Valstybės narės ir Komisija bendradarbiauja, siekdamos nustatyti LRIT informaciją perduodančios įrangos montavimo reikalavimus laivuose, kurie plaukioja valstybių narių AIS stacionariųjų stočių aptarnaujamuose vandenyse, ir pateikia TJO visas atitinkamas priemones.

2. Komisija bendradarbiauja su valstybėmis narėmis siekdama įsteigti LRIT Europos duomenų centrą, kuriam būtų pavesta tvarkyti tolimojo identifikavimo ir sekimo informaciją.“;

4) 12 straipsnis pakeičiamas taip:

„12 straipsnis

Pavojingų prekių gabenimo informacijos reikalavimai

1. Valstybės narės uoste bet kokio dydžio laivams siūlyti vežti arba pakrauti į juos pavojingas ar aplinką teršiančias prekes leidžiama tik iki krovinių pakrovimo į laivą pateikus jo kapitonui ar valdytojui deklaraciją, kurioje yra ši informacija:

- a) I priedo 2 punkte išvardyta informacija;
 - b) MARPOL konvencijos I priede nurodytų medžiagų atveju – saugos duomenų lapas, kuriame išsamiai išdėstytos produktų fizinės ir cheminės savybės, įskaitant (kai taikoma), jų klampumą, išreikštą cSt 50 °C temperatūroje, ir jų tankį 15 °C temperatūroje bei kitus duomenis, pateikiamus saugos duomenų lape pagal TJO rezoliuciją MSC.150(77);
 - c) kontaktiniai numeriai, kuriais kritiškos padėties atveju būtų galima susisiekti su krovinio siuntėju arba kitu asmeniu ar įstaiga, turinčiais informacijos apie fizines bei chemines produktų charakteristikas ir apie veiksmus, kurių reikia imtis kritiškos padėties atveju.
2. Laivuose, kurie atplaukia iš ne Bendrijoje esančio uosto ir įplaukia į valstybės narės uostą, vežančiuose pavojingas ar aplinką teršiančias prekes, turi būti krovinio siuntėjo pateikta deklaracija su šio straipsnio 1 dalies a, b ir c punktuose reikalaujama informacija.
3. Krovinio siuntėjas privalo pateikti tokią deklaraciją kapitonui ar valdytojui ir užtikrinti, kad siūlomas vežti krovinyš iš tikrųjų būtų tas, kuris buvo deklaruotas pagal pirmos dalies nuostatas.“;

5) 14 straipsnio antros pastraipos c punktas pakeičiamas taip:

„c) paprašius ir jei tai reikalinga jūrų saugumo, laivybos apsaugos ir jūrų aplinkos apsaugos tikslais, kiekviena valstybė narė turi galėti *SafeSeaNet* tinklu nedelsdamos

persiųsti informaciją apie laivą ir jo vežamą pavojingą arba aplinką teršiantį krovinį kitos valstybės narės nacionalinėms ir vietos kompetentingoms institucijoms.“;

6) 15 straipsnis pakeičiamas taip:

„15 straipsnis

Išimtys

1. Valstybės narės gali atleisti nuo 4 ir 13 straipsnių reikalavimų laivus, teikiančius reguliarias paslaugas tarp jų teritorijoje esančių uostų, jeigu laikomasi šių sąlygų:

- a) bendrovė, teikianti tas reguliarias paslaugas, rengia ir atnaujina atitinkamų laivų sąrašą ir tą sąrašą nusiunčia atitinkamai kompetentingai institucijai;
- b) atitinkamai I priedo 1 arba 3 dalyse išvardyta informacija apie kiekvieną atliktą reisą pateikiama kompetentingos institucijos reikalavimu. Bendrovė nustato vidaus sistemą, užtikrinančią, kad gavus prašymą tokia informacija būtų elektroniniu būdu išsiųsta kompetentingai institucijai bet kuriuo paros metu ir nedelsiant, pagal atitinkamai 4 straipsnio 1 dalį arba 13 straipsnio 4 dalį;
- c) atitinkamai pagal 4 straipsnį arba 13 straipsnį, paskirties uostui arba kompetentingai institucijai pranešama, jei nuo tikėtino atvykimo į paskirties uostą ar į locmanų punktą laiko nukrypstama tris valandas arba daugiau;
- d) išimtys suteikiamos tik atskiriems laivams, teikiantiems konkrečią paslaugą.

Šiame punkte paslauga laikoma reguliaria tik tada, jei numatyta ją teikti ne mažiau kaip vieną mėnesį.

Išimtys dėl 4 ir 13 straipsniuose nustatytų reikalavimų suteikiamos tik tada, kai numatomi ne ilgesni kaip 12 valandų trukmės reisai.

2. Kai tarptautinė reguliari paslauga teikiama tarp dviejų ar daugiau valstybių, iš kurių bent viena yra valstybė narė, bet kuri iš dalyvaujančių valstybių narių gali prašyti, kad tai paslaugai kitos valstybės narės suteiktų išimtį. Visos dalyvaujančios valstybės narės, įskaitant atitinkamas pakrantės valstybes, bendradarbiauja siekdamos išimtį atitinkamai paslaugai suteikti 1 dalyje nustatytomis sąlygomis.

3. Valstybės narės periodiškai tikrina, ar laikomasi 1 ir 2 dalyse nustatytų sąlygų. Kai nebesilaikoma bent vienos iš šių sąlygų, valstybės narės nedelsdamos panaikina atitinkamai bendrovei suteiktą išimtį.

4. Valstybės narės perduoda Komisijai bendrovių ir laivų, kuriems pagal šį straipsnį suteikta išimtis, sąrašą ir bet kokius to sąrašo pakeitimus.“;

7) 16 straipsnio 1 dalis papildoma šiais punktais:

„d) laivai, apie kurių draudimo pažymėjimą arba finansines garantijas, reikalingas pagal bet kurią Bendrijos teisės aktą ir tarptautines taisykles, nebuvo pranešta arba kurie jų neturi;

e) laivai, apie kuriuos locmanai ar uosto institucijos pranešė, kad jie turi pastebimų anomalijų, galinčių pakenkti jų navigacijos saugumui arba sukelti pavojų aplinkai.“;

8) įterpiamas šis straipsnis:

„18a straipsnis

Priemonės ledo keliamo pavojaus atveju

1. Kai kompetentingos institucijos, atsižvelgdamos į ledo būklę, nusprendžia, kad esama rimto pavojaus žmonių gyvybei jūroje arba tos valstybės narės laivybos ar pakrančių zonų, arba kitų valstybių laivybos ar pakrančių zonų apsaugai:

a) jos perduoda reikiamą informaciją apie ledo būklę, rekomenduojamus kursus ir ledlaužio paslaugas jų kompetencijos zonoje kapitonomams, kurių laivai yra tų institucijų kompetencijos zonose arba ketina įplaukti į vieną iš jų uostų arba iš jo išplaukti;

b) neapribojant pareigos teikti pagalbą laivams, kuriems reikia pagalbos, ir kitų pareigų pagal atitinkamas tarptautines taisykles, jos gali pareikalauti, kad laivas, esantis atitinkamoje zonoje ir ketinantis įplaukti į uostą ar terminalą, išplaukti iš jų arba išplaukti iš stovėjimo rajono, pateiktą dokumentą, įrodantį, kad jis atitinka

atsparumo ir pajėgumo reikalavimus, būtinus atsižvelgiant į su ledu susijusią padėtį atitinkamame rajone.

2. Priemonės, kurių imamasi pagal 1 dalies nuostatas, susijusios su duomenimis apie ledo būklę, grindžiamos valstybės narės pripažintos kompetentingos meteorologinės informacijos tarnybos pateiktomis ledo būklės ir oro prognozėmis.“;

9) 19 straipsnis iš dalies keičiamas taip:

a) 2 dalis papildoma šia pastraipa:

„Šiuo tikslu jie kompetentingų nacionalinių institucijų prašymu pateikia joms 12 straipsnyje nurodytą informaciją.“;

b) papildomas tokia dalimi:

„4. Pagal savo nacionalinę teisę valstybės narės atsižvelgia į atitinkamas TJO sąžiningo elgesio su jūrininkais jų jurisdikcijai priklausančiuose vandenyse nelaimės jūroje atveju gairių nuostatas.“;

10) 20 straipsnis pakeičiamas taip:

„20 straipsnis

Laivus, kuriems reikia pagalbos, priimanti kompetentinga institucija

1. Valstybės narės nustato vieną ar daugiau reikiamų žinių ir įgaliojimus turinčių kompetentingų institucijų, kurios gelbėjimo operacijos metu savo iniciatyva gali priimti savarankiškus sprendimus dėl laivų, kuriems reikia pagalbos, priėmimo.

2. Prireikus ir ypač iškilus grėsmei jūrų saugumui ir jūrų aplinkos apsaugai, 1 dalyje nurodyta institucija arba institucijos gali imtis bet kokių priemonių, nurodytų nebaigtiniame IV priedo sąraše.

3. 1 dalyje nurodyta institucija arba institucijos rengia reguliarius susitikimus, kad pasikeistų žiniomis ir pagerintų pagal šį straipsnį taikomas priemones. Jos gali susitikti bet kuriuo metu, atsižvelgdamos į konkrečias aplinkybes.“;

11) įterpiami šie straipsniai:

„20a straipsnis

Laivų, kuriems reikia pagalbos, priėmimo planai

1. Valstybės narės, siekdamos spręsti jų jurisdikcijai priklausančiuose vandenyse esančių laivų, kuriems reikia pagalbos, keliamą grėsmę, įskaitant, kai tinkama, grėsmę žmonių gyvybėms bei aplinkai, parengia laivų priėmimo planus. 20 straipsnio 1 dalyje nurodyta institucija arba institucijos dalyvauja rengiant ir vykdant tuos planus.

2. 1 dalyje nurodyti planai parengiami po konsultacijų su suinteresuotosiomis šalimis remiantis TJO rezoliucijomis A.949(23) ir A.950(23) ir juose pateikiama bent ši informacija:

- a) institucijos (-ų), atsakingos (-ų) už pavojaus signalų gavimą ir reagavimą į juos, identifikavimo duomenys;
 - b) kompetentingos institucijos, kuriai pavesta įvertinti padėtį ir priimti sprendimą dėl laivo, kuriam reikia pagalbos, priėmimo arba atsisakymo priimti į pasirinktą prieglobsčio vietą, identifikavimo duomenys;
 - c) informacija apie valstybių narių pakrantę ir duomenys, kurie padėtų įvertinti laivą ir nedelsiant priimti sprendimą dėl laivo prieglobsčio vietos, įskaitant aplinkos, ekonominių ir socialinių veiksnių bei gamtos sąlygų aprašymą;
 - d) įvertinimo procedūros, skirtos priimti ar atsisakyti priimti į prieglobsčio vietą laivą, kuriam reikia pagalbos;
 - e) pagalbai, gelbėjimo darbams ir kovai su tarša tinkami ištekliai ir įrengimai;
 - f) tarptautinio koordinavimo ir sprendimų priėmimo procedūros;
 - g) finansinių garantijų ir atsakomybės procedūros, skirtos laivams, priimtiems į prieglobsčio vietą.
3. Valstybės narės paskelbia 20 straipsnio 1 dalyje nurodytos institucijos ar institucijų ir institucijų, paskirtų priimti pavojaus signalus ir į juos reaguoti, pavadinimus ir kontaktinius adresus.

Gavusios prašymą, valstybės narės kaimyninėms valstybėms narėms pateikia reikiamą informaciją apie planus.

Įgyvendindamos laivų, kuriems reikia pagalbos, priėmimo planuose numatytas procedūras, valstybės narės užtikrina, kad visa reikiama informacija būtų prieinama operacijose dalyvaujančioms šalims.

Jei valstybės narės to prašo, asmenys, gavę informaciją pagal antrą ir trečią pastraipą, turi laikytis konfidencialumo.

4. Valstybės narės ne vėliau kaip 2010 m. lapkričio 30 d. informuoja Komisiją apie priemones, kurių imtasi taikant šį straipsnį.

20b straipsnis

Sprendimas dėl laivų priėmimo

20 straipsnio 1 dalyje nurodyta institucija arba institucijos dėl laivo priėmimo į prieglobsčio vietą nusprendžia prieš tai 20a straipsnyje nurodytų planų pagrindu atlikusios padėties įvertinimą. Jei institucija ar institucijos mano, kad priimti laivą yra geriausia, ką galima padaryti siekiant žmonių gyvybių ar aplinkos apsaugos, jos užtikrina, kad laivas būtų priimtas į prieglobsčio vietą.

20c straipsnis

Finansinis saugumas ir kompensavimas

1. Draudimo pažymėjimo nebuvimas, kaip apibrėžta 2009 m. balandžio 23 d. Direktyvos 2009/20/EB dėl laivų savininkų atsakomybės pagal jūrinius reikalavimus draudimo (*) 6 straipsnyje, neatleidžia valstybės narės nuo išankstinio padėties vertinimo ir sprendimo, nurodyto 20b straipsnyje, ir pats savaime nėra pakankama priežastimi valstybei narei atsisakyti priimti laivą į prieglobsčio vietą.

2. Nepažeisdama 1 dalies nuostatų, priimdama laivą į prieglobsčio vietą, valstybė narė gali pareikalauti, kad laivo valdytojas, agentas arba kapitonas pateiktų draudimo pažymėjimą, kaip apibrėžta Direktyvos 2009/20/EB 6 straipsnyje. Dėl reikalavimo pateikti šį pažymėjimą laivo priėmimas negali būti atidėtas.

20d straipsnis

Komisijos atliekama analizė

Komisija išanalizuoja valstybėse narėse egzistuojančius potencialių uosto ar kito subjekto ekonominių nuostolių, patirtų priėmus sprendimą pagal 20 straipsnio 1 dalį, kompensavimo mechanizmus. Tos analizės pagrindu ji pateikia ir įvertina įvairias politikos kryptis. Apie analizės rezultatus Komisija ne vėliau kaip 2011 m. gruodžio 31 d. pateikia ataskaitą Europos Parlamentui ir Tarybai.

(*) OL L 131, 2009 5 28, p. 128“;

12) įterpiamas šis straipsnis:

„22a straipsnis

SafeSeaNet

1. Valstybės narės nacionaliniu arba vietos lygiu sukuria laivybos informacijos tvarkymo sistemas, skirtas šioje direktyvoje nurodytai informacijai apdoroti.

2. Pagal 1 dalį sukurtos sistemos suteikia galimybę operatyviai naudoti surinktą informaciją ir pirmiausia atitinka 14 straipsnyje nustatytas sąlygas.

3. Norėdamos garantuoti veiksmingą keitimąsi šioje direktyvoje nurodyta informacija, valstybės narės užtikrina, kad nacionalinės arba vietos sistemos, sukurtos tokiai informacijai kaupiti, apdoroti ir saugoti, galėtų būti sujungtos su *SafeSeaNet*. Komisija užtikrina, kad *SafeSeaNet* veiktų visą parą. *SafeSeaNet* aprašymas ir principai yra nustatyti III priede.

4. Nepažeisdamos 3 dalies, veikdamos Bendrijos vidaus susitarimų pagrindu ar tarpvalstybinių regioninių arba transnacionalinių projektų struktūroje, valstybės narės užtikrina, kad informacinės sistemos ar tinklai atitiktų šios direktyvos reikalavimus, būtų suderinami ir sujungti su *SafeSeaNet*.“;

13) 23 straipsnis iš dalies keičiamas taip:

a) c punktas pakeičiamas taip:

„c) atsižvelgiant į informacinių ir ryšių technologijų raidą, plėsti Bendrijos laivų eismo stebėsenos ir informacijos sistemos aprėptį ir (arba) šią sistemą atnaujinti, kad laivai būtų geriau identifikuojami ir stebimi. Tuo tikslu valstybės narės ir Komisija kartu prireikus kuria privalomas pranešimų sistemas, privalomas laivų eismo tarnybas ir atitinkamas laivų maršrutų parinkimo sistemas bei teikia jas tvirtinti TJO. Jos taip pat bendradarbiauja atitinkamuose regioniniuose arba tarptautiniuose organuose kurdamos tolimojo laivų identifikavimo ir sekimo sistemas;“;

b) papildoma šiuo punktu:

„e) užtikrinti nacionalinių sistemų, naudojamų I priede nurodytai informacijai tvarkyti ir *SafeSeaNet* plėtoti bei atnaujinti, sujungimą ir sąveiką.“;

14) įterpiamas šis straipsnis:

„23a straipsnis

Laivybos saugumo informacijos apdorojimas ir tvarkymas

1. Komisija užtikrina, kad, kai būtina, pagal šią direktyvą surinkta informacija būtų apdorojama, naudojama ir platinama valstybių narių paskirtoms institucijoms.

2. Atitinkamais atvejais Komisija prisideda prie su laivybos saugumu susijusių duomenų rinkimo ir platinimo sistemų kūrimo bei veikimo, visų pirma naudodamasi *Equasis* sistema arba kita lygiaverte vieša sistema.“;

15) 24 straipsnis pakeičiamas taip:

„24 straipsnis

Informacijos konfidencialumas

1. Valstybės narės, laikydamosi Bendrijos ir nacionalinės teisės aktų, imasi būtinų priemonių užtikrinti joms pagal šią direktyvą atsiųstos informacijos konfidencialumą ir naudoją tokią informaciją tik laikydamosi šios direktyvos.

2. Komisija tiria, kokių problemų tinklų ir informacijos saugumo srityje gali kilti ir siūlo atitinkamus III priedo pakeitimus, siekdama padidinti tinklo saugumą.“;

16) 27 ir 28 straipsniai pakeičiami taip:

„27 straipsnis

Pakeitimai

1. Šioje direktyvoje esančios nuorodos į Bendrijos ir TJO priemones, jos 3 straipsnyje nustatyti apibrėžimai bei jos priedai, siekiant suderinti juos su priimtomis, pakeistomis ar išgaliojusiomis Bendrijos ar tarptautine teisės nuostatomis, gali būti iš dalies keičiami, jei dėl tokių pakeitimų neišplečiama šios direktyvos taikymo sritis.

Šios priemonės, skirtos iš dalies pakeisti neesmines šios direktyvos nuostatas, tvirtinamos pagal 28 straipsnio 2 dalyje nurodytą reguliavimo procedūrą su tikrinimu.

2. I, III ir IV priedai, atsižvelgiant į šios direktyvos taikymo metu įgytą patirtį, gali būti iš dalies keičiami, jei dėl tokių pakeitimų neišplečiama šios direktyvos taikymo sritis.

Šios priemonės, skirtos iš dalies pakeisti neesmines šios direktyvos nuostatas, tvirtinamos pagal 28 straipsnio 2 dalyje nurodytą reguliavimo procedūrą su tikrinimu.

28 straipsnis

Komiteto procedūra

1. Komisijai padeda Jūrų saugumo ir teršimo iš laivų prevencijos komitetas (COSS), įsteigtas Europos Parlamento ir Tarybos reglamentu (EB) Nr. 2099/2002 (*).

2. Jei yra nuoroda į šią dalį, taikomi Sprendimo 1999/468/EB 5a straipsnio 1–4 dalys ir 7 straipsnis, atsižvelgiant į jo 8 straipsnį.

(*) OL L 324, 2002 11 29, p. 1.“;

17) I priedo 4 dalies X įtrauka pakeičiama taip:

„— X. Kitos nuostatos:

— nustatytas bunkerinio mazuto kiekis ir jo ypatybės didesnio nei 1 000 bendrojo tonažo laivams,

— navigacinė padėtis“;

18) II priedo I dalis papildoma tokiu punktu:

„3. Žvejybos laivai

Žvejybos laivai, kurių bendras ilgis yra didesnis nei 15 metrų, privalo pradėti laikytis 6a straipsnyje nustatyto reikalavimo pagal tokį tvarkaraštį:

— žvejybos laivai, kurių bendras ilgis yra 24 metrai ar didesnis, bet mažesnis nei 45 metrai: ne vėliau kaip 2012 m. gegužės 31 d.,

— žvejybos laivai, kurių bendras ilgis yra 18 metrų ar didesnis, bet mažesnis nei 24 metrai: ne vėliau kaip 2013 m. gegužės 31 d.,

— žvejybos laivai, kurių bendras ilgis yra didesnis nei 15 metrų, bet mažesnis nei 18 metrų: ne vėliau kaip 2014 m. gegužės 31 d.

Naujai pastatyti žvejybos laivai, kurių bendras ilgis yra didesnis nei 15 metrų, privalo pradėti laikytis 6a straipsnyje nustatyto reikalavimo nuo 2010 m. lapkričio 30 d.“;

19) III priedas pakeičiamas šios direktyvos priede esančiu tekstu.

2 straipsnis

Perkėlimas į nacionalinę teisę

1. Valstybės narės ne vėliau kaip 2010 m. lapkričio 30 d. priima įstatymus ir kitus teisės aktus, būtinus šiai direktyvai įgyvendinti. Jos nedelsdamos perduoda Komisijai šių nuostatų tekstus.

Valstybės narės, priimdamos šias nuostatas, jose daro nuorodą į šią direktyvą arba tokia nuoroda daroma jas oficialiai skelbiant. Tokios nuorodos darymo tvarką nustato valstybės narės.

2. Valstybės narės pateikia Komisijai šios direktyvos taikymo srityje priimtų pagrindinių nacionalinės teisės nuostatų tekstus.

3 straipsnis

Įsigaliojimas

Ši direktyva įsigalioja trečią dieną nuo jos paskelbimo *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje*.

4 straipsnis

Adresatai

Ši direktyva skirta valstybėms narėms.

Priimta Strasbūre, 2009 m. balandžio 23 d.

Europos Parlamento vardu

Pirmininkas

H.-G. PÖTTERING

Tarybos vardu

Pirmininkas

P. NEČAS

PRIEDAS

„III PRIEDAS

ELEKTRONINIAI PRANEŠIMAI IR SAFESEANET

1. Bendra sąvoka ir struktūra

Bendrijos keitimosi laivybos informacija sistema *SafeSeaNet* suteikia galimybę gauti, saugoti, ieškoti ir keisti informacija jūrų saugumo, uostų ir laivybos saugumo, jūrų aplinkos apsaugos ir laivybos bei jūrų transporto efektyvumo tikslais.

SafeSeaNet – tai specializuota sistema, skirta palengvinti valstybių narių keitimasi informacija elektroniniu būdu ir pateikti atitinkamą informaciją Komisijai pagal Bendrijos teisės aktus. Ją sudaro nacionalinių *SafeSeaNet* sistemų valstybėse narėse tinklas ir *SafeSeaNet* centrinė sistema, kuri veikia kaip centrinis punktas.

SafeSeaNet tinklas jungia visas nacionalines *SafeSeaNet* sistemas ir apima centrinę *SafeSeaNet* sistemą.

2. *SafeSeaNet* tvarkymas, veikimas, plėtojimas ir priežiūra

2.1. Atsakomybės sritys

2.1.1. Nacionalinės *SafeSeaNet* sistemos

Valstybės narės įsteigia ir prižiūri nacionalines *SafeSeaNet* sistemas, sudarydamos galimybę leidimus turintiems naudotojams keisti laivybos informacija prižiūrint nacionalinei kompetentingai institucijai (NKI).

NKI yra atsakinga už nacionalinės sistemos valdymą, t.y. duomenų naudotojų ir duomenų teikėjų veiklos koordinavimą nacionaliniu lygiu, o taip pat užtikrina JT LOCOCODES paskyrimą bei reikalingos nacionalinės IT infrastruktūros ir procedūrų, aprašytų 2.3 punkte nurodytame Sąsajų ir funkcijų valdymo dokumente, sukūrimą bei palaikymą.

Nacionalinė *SafeSeaNet* sistema įgalina naudotojų, kuriems buvo suteikti leidimai prižiūrint NKI, sujungimą, o prieiga prie jos gali būti suteikta nustatytiems laivyboje veikiantiems subjektams (laivų savininkams, agentams, kapitonams, valdytojams ir kitiems), kai NKI suteikia jiems leidimus, visų pirma siekiant palengvinti elektroninį ataskaitų teikimą pagal Bendrijos teisės aktus.

2.1.2. Centrinė *SafeSeaNet* sistema

Komisija, bendradarbiaudama su valstybėmis narėmis, yra atsakinga už centrinės *SafeSeaNet* sistemos valdymą ir vystymą politikos lygmenyje bei už *SafeSeaNet* sistemos priežiūrą, tuo tarpu pagal Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (EB) Nr. 1406/2002 ⁽¹⁾ Agentūra, bendradarbiaudama su valstybėmis narėmis ir Komisija, yra atsakinga už jos techninį įgyvendinimą.

Centrinė *SafeSeaNet* sistema, veikianti kaip centrinis punktas, sujungia visas nacionalines *SafeSeaNet* sistemas ir sukuria reikalingą IT infrastruktūrą bei procedūras, kaip aprašyta 2.3 punkte nurodytame Sąsajų ir funkcijų valdymo dokumente.

2.2. Tvarkymo principai

Komisija sukuria iš valstybių narių bei Komisijos atstovų susidedančią aukšto lygio valdymo grupę, kuri priima savo darbo tvarkos taisykles ir kuri:

- teikia rekomendacijas siekiant pagerinti *SafeSeaNet* veiksmingumą ir saugumą,
- teikia tinkamas *SafeSeaNet* plėtojimo gaires,
- padeda Komisijai peržiūrėti *SafeSeaNet* veikimą,
- pritaria 2.3 punkte nurodytam Sąsajų ir funkcijų valdymo dokumentui ir jo pakeitimams.

⁽¹⁾ OL L 208, 2002 8 5, p. 1.

2.3. Sąsajų ir funkcijų valdymo dokumentas ir SafeSeaNet techninė dokumentacija

Komisija, glaudžiai bendradarbiaudama su valstybėmis narėmis, parengia ir prižiūri Sąsajų ir funkcijų valdymo dokumentą (SFVD).

SFVD detaliai aprašomi veikimo reikalavimai ir procedūros, taikytinos nacionalinėms ir centrinėms SafeSeaNet dalims, siekiant laikytis atitinkamų Bendrijos teisės aktų.

SFVD apima taisykles dėl:

- prieigos teisių duomenų kokybės tvarkymui,
- duomenų perdavimo ir jų mainų saugumo specifikacijų, ir
- informacijos archyvavimo nacionaliniu bei centriniu lygmenimis.

SFVD nurodomi informacijos apie pavojingas ar taršias prekes saugojimo ir prieigos prie jos būdai reguliariųjų paslaugų, kurioms pagal 15 straipsnį taikoma išimtis, atžvilgiu.

Su SafeSeaNet susijusią techninę dokumentaciją, pvz., keitimosi duomenimis formato standartus, naudotojų vadovus ir tinklo saugumo specifikacijas, bendradarbiaudama su valstybėmis narėmis rengia ir prižiūri Agentūra.

3. Keitimasis duomenimis per SafeSeaNet

Sistema naudoja pramonės šakos standartus ir gali veikti kartu su viešosiomis ir privačiosiomis sistemomis, naudojamomis rengiant informaciją, ją teikiant ar gaunant SafeSeaNet tinkle.

Komisija ir valstybės narės bendradarbiauja siekdamos išnagrinėti funkcinių savybių, kurios leistų kuo labiau užtikrinti būtinybę informaciją duomenų teikėjams, įskaitant kapitonus, savininkus, agentus, operatorius, valdytojus ir atitinkamas institucijas, teikti tik vieną kartą, galimumą bei vystymą. Valstybės narės užtikrina, kad pateiktą informaciją būtų galima naudoti visose susijusiose ataskaitose, pranešimuose bei Laivų eismo valdymo ir informacinėse sistemose (VTMIS).

Elektroniniai pranešimai, kuriais keičiamasi pagal šios direktyvos ir atitinkamų Bendrijos teisės aktų nuostatas, platinami per SafeSeaNet. Tuo tikslu valstybės narės sukuria ir prižiūri būtinas automatinio duomenų perdavimo elektroninėmis priemonėmis į SafeSeaNet sąsajas.

Kai tarptautinės taisyklės leidžia perduoti LRIT informaciją apie trečiosios šalies laivus, LRIT informacijos, gautos vadovaujantis šios direktyvos 6b straipsniu, paskleidimui tarp valstybių narių, užtikrinant atitinkamą saugumo lygį, naudojamas SafeSeaNet.

4. Saugumas ir prieigos teisės

Centrinė ir nacionalinė SafeSeaNet sistemos atitinka šios direktyvos reikalavimus dėl informacijos konfidencialumo ir saugumo principų bei specifikacijų, aprašytų SFVD, ypač prieigos teisių atžvilgiu.

Valstybės narės nustato visus naudotojus, kuriems, laikantis SFVD, priskiriamas atitinkamas vaidmuo ir atitinkamos prieigos teisės.“
