Eiropas Savienības
Oficiālais Vēstnesis

LV
L sērija

2025/811

28.4.2025.

KOMISIJAS DELEĢĒTĀ DIREKTĪVA (ES) 2025/811

(2025. gada 19. februāris),

ar ko Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas 2002/59/EK I pielikumu groza attiecībā uz kuģu ziņošanas sistēmām paziņojamo informāciju

(Dokuments attiecas uz EEZ)

EIROPAS KOMISIJA,

ņemot vērā Līgumu par Eiropas Savienības darbību,

ņemot vērā Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 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], un jo īpaši tās 27. panta 2. punktu,

tā kā:

(1) Nesenās norises, ko ģeopolitiskie konflikti izraisījuši bīstamo kravu, tostarp naftas, pārvadājumos, ietekmē jūras transportu un rada nopietnas bažas. Konkrēti, atgadījumi, kuros iesaistīta tā dēvētā tumšā jeb ēnu flote, kas definēta Starptautiskās Jūrniecības organizācijas (SJO) Asamblejas Rezolūcijā A.1192(33) un kurā bieži ir standartiem neatbilstoši kuģi, būtiski apdraud kuģošanas drošību un jūras ekosistēmas.

(2) Aplēses liecina, ka dažu pēdējo gadu laikā tumšā jeb ēnu flote ir palielinājusies par 70 % un ietver aptuveni 600 kuģu. Tumšās jeb ēnu flotes nepārredzamā darbība rada dažādas grūtības, jo īpaši sarežģī sertifikātu, tostarp apdrošināšanas sertifikātu, statusa noteikšanu un pārbaudi. Palielinoties naftas pārvadājumiem ar šādiem nedrošiem un neapdrošinātiem kuģiem, tiek apdraudēti drošības un vides standarti, kas ir spēkā saskaņā ar SJO izstrādātajiem instrumentiem.

(3) Tā rezultātā dalībvalstis Eiropas piekrastē arvien vairāk saskaras ar kaitējumu videi, kuru rada pastiprināta tumšās jeb ēnu flotes darbība, kas paaugstina negadījumu un incidentu risku uz jūras, un tie tiek uzskatīti par nepieņemamiem draudiem cilvēku dzīvības aizsardzībai uz jūras un videi.

(4) Kuģu neskaidrās īpašumtiesības un apdrošināšanas segums var ierobežot juridiskās iespējas noteikt atbildību vai saņemt kompensāciju incidenta gadījumā, tādējādi skartajām dalībvalstīm un Savienībai uzliekot slogu, kas saistīts ar iespējamās noplūdes radītā kaitējuma atlīdzināšanu.

(5) Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvā 2009/20/EK [2] par kuģu īpašnieku apdrošināšanu pret jūras prasībām ir iekļauti noteikumi par jūras apdrošināšanas pierādījuma paziņošanu attiecībā uz jebkuru kuģi – neatkarīgi no karoga –, kas kuģo uz jebkuru ES dalībvalsts ostu, kā arī ES dalībvalstu teritoriālajos ūdeņos, neskarot starptautisko tiesību prasības. Tomēr tas neattiecas uz kuģiem tranzītā.

(6) Direktīvas 2002/59/EK 5. pantā noteikts, ka visiem kuģiem, kas iebrauc ES dalībvalsts(-u) obligātās kuģu ziņošanas sistēmas apgabalā, jāievēro šī sistēma un jāpaziņo prasītā informācija. Turklāt 16. pantā ir noteikts, ka visus kuģus, kuri nav paziņojuši informāciju vai kuriem nav apdrošināšanas sertifikātu vai finanšu garantiju atbilstīgi starptautiskiem vai ES noteikumiem, uzskata par tādiem, kas rada potenciālu apdraudējumu kuģošanai vai draudus kuģošanas drošībai, personu drošībai vai videi.

(7) Spēkā esošās prasības nepietiekami aptver situācijas, kad kuģi, neatkarīgi no to karoga, kuģo gar dalībvalstu krastiem tranzītā, bet neieiet nevienas dalībvalsts ostā, un šī situācija ir jārisina.

[1] OV L 208, 5.8.2002., 10. lpp., ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2002/59/oj.
[2] Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2009/20/EK (2009. gada 23. aprīlis) par kuģu īpašnieku apdrošināšanu pret jūras prasībām (OV L 131, 28.5.2009., 128. lpp., ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2009/20/oj).

(8) Nesenās starptautiskās norises akcentējušas, ka ir vajadzīgi stingri pasākumi tādu risku novēršanai, kurus rada neapdrošināti un nedroši kuģi. SJO Asamblejas 2023. gada decembra Rezolūcija A.1192(33) mudina rīkoties, lai novērstu nelikumīgas darbības, ko jūrniecības nozarē veic tumšā jeb ēnu flote. SJO Juridiskās komitejas pārskatītās vadlīnijas (LEG.1/Circ.16, 2024. gada jūnijs) nosaka atjauninātus standartus civiltiesiskās atbildības apdrošināšanas sertifikātu atzīšanai un finansiālā nodrošinājuma garantu, tostarp aizsardzības un atlīdzības apdrošināšanas klubu (*P&I* klubu), validēšanai, savukārt 1992. gada fonda un Papildu fonda Asamblejas rezolūcijas (attiecīgi 2024. gada novembra Rezolūcijas Nr. 14 un Nr. 6) pastiprina starptautisko atbildības un kompensācijas režīmu, kas izveidots saskaņā ar 1992. gada Civiltiesiskās atbildības konvenciju (*CLC*), 1992. gada fonda konvenciju un Papildu fonda protokolu. Lai nodrošinātu saskaņotību ar šiem starptautiskajiem standartiem un efektīvi novērstu jaunos riskus, Direktīva 2002/59/EK ir jāatjaunina, atspoguļojot šīs norises.

(9) Lai uzlabotu kuģošanas drošību / sagatavotību piesārņojuma gadījumā un piekrastes valstīm dotu iespēju efektīvi uzraudzīt jūras satiksmi, jo īpaši kuģus, kas pārvadā bīstamas vai piesārņojošas kravas, piemēram, naftu, SJO ir izveidojusi vairākas obligātas kuģu ziņošanas (*MSR*) sistēmas. Šīs sistēmas ir izstrādātas, lai atvieglotu būtiskas informācijas apmaiņu saistībā ar kuģu kustību un kravu, nodrošinot, ka attiecīgās iestādes tiek nekavējoties informētas. Savienībā šo informāciju nosūta, izmantojot valstu ziņošanas sistēmas, kas savienotas ar Savienības Jūras informācijas un apmaiņas sistēmu *SafeSeaNet*. Direktīvas 2002/59/EK I pielikuma 4. punktā ir noteikts, kāda veida informācija kuģiem jāsniedz iestādēm, izmantojot attiecīgās ziņošanas sistēmas. Lai apmierinātu mainīgās ekspluatācijas un drošības vajadzības, minētais pielikums ir jāgroza, lai tajā iekļautu jaunu informāciju, konkrētāk, par apdrošināšanas sertifikātiem, kas tiek uzskatīti par būtiskiem nolūkā nodrošināt kuģošanas drošību, vides aizsardzību un efektīvu reaģēšanu ārkārtas situācijās.

(10) Tādēļ attiecīgi būtu jāgroza Direktīva 2002/59/EK,

IR PIEŅĒMUSI ŠO DIREKTĪVU.

1. pants

Direktīvas 2002/59/EK I pielikuma 4. punkta X apakšpunktu aizstāj ar šādu:

"— X. Dažādi:

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

— navigācijas statuss,

— viens vai vairāki apdrošināšanas sertifikāti, ko izdevis apdrošinātājs un kas atrodas uz kuģa un apliecina apdrošināšanu pret jūras prasībām saskaņā ar Direktīvas 2009/20/EK 4. pantu, kā arī civiltiesiskās atbildības sertifikāti, kas izdoti saskaņā ar:

— grozīto 1992. gada Starptautisko konvenciju par civiltiesisko atbildību par naftas piesārņojuma radītiem zaudējumiem (1992. gada Civiltiesiskās atbildības konvencija),

— 2001. gada Starptautisko konvenciju par civiltiesisko atbildību attiecībā uz bunkuru eļļas piesārņojuma izraisītiem postījumiem (2001. gada Bunkuru konvencija) un

— 2007. gada Nairobi Starptautisko konvenciju par vraku aizvākšanu (2007. gada Nairobi *WRC*)."

2. pants

1. Dalībvalstis vēlākais pēc sešiem mēnešiem pieņem un publicē normatīvos un administratīvos aktus, kas vajadzīgi, lai izpildītu šīs direktīvas prasības. Dalībvalstis tūlīt dara Komisijai zināmus minēto noteikumu tekstus.

Tās minētos noteikumus piemēro no nākamās dienas pēc to pieņemšanas.

Kad dalībvalstis pieņem minētos noteikumus, tajos ietver atsauci uz šo direktīvu vai šādu atsauci pievieno to oficiālai publikācijai. Dalībvalstis nosaka, kā izdarāma šāda atsauce.

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

3. pants

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

4. pants

Šī direktīva ir adresēta dalībvalstīm.

Briselē, 2025. gada 19. februārī

Komisijas vārdā –
priekšsēdētāja
Ursula VON DER LEYEN