Šis tekstas yra skirtas tik informacijai ir teisinės galios neturi. Europos Sąjungos institucijos nėra teisiškai atsakingos už jo turinį. Autentiškos atitinkamų teisės aktų, įskaitant jų preambules, versijos skelbiamos Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje ir pateikiamos svetainėje „EUR-Lex“. Oficialūs tekstai tiesiogiai prieinami naudojantis šiame dokumente pateikiamomis nuorodomis

►B

EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS DIREKTYVA 2002/59/EB

2002 m. birželio 27 d.

įdiegianti Bendrijos laivų eismo stebėsenos ir informacijos sistemą ir panaikinanti Tarybos direktyvą 93/75/EEB

(OL L 208, 2002 8 5, p. 10)

iš dalies keičiama:

		Oficialusis leidinys		
		Nr.	puslapis	data
►M1	2009 m. balandžio 23 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2009/17/EB	L 131	101	2009 5 28
►M2	2009 m. balandžio 23 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2009/18/EB	L 131	114	2009 5 28
►M3	2011 m. vasario 23 d. Komisijos direktyva 2011/15/ES	L 49	33	2011 2 24
►M4	2014 m. spalio 28 d. Komisijos direktyva 2014/100/ES	L 308	82	2014 10 29
►M5	2019 m. birželio 20 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2019/1243	L 198	241	2019 7 25

▼B

EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS DIREKTYVA 2002/59/EB

2002 m. birželio 27 d.

įdiegianti Bendrijos laivų eismo stebėsenos ir informacijos sistemą ir panaikinanti Tarybos direktyvą 93/75/EEB

1 straipsnis

Tikslas

Šios direktyvos tikslas - įdiegti Bendrijoje tokią laivų eismo stebėsenos ir informacijos sistemą, kuri pagerintų jūrų laivų judėjimo saugumą bei efektyvumą, o tarnybos galėtų tinkamiau reaguoti į incidentus, avarijas ar potencialiai pavojingą padėtį jūroje, įskaitant paieškos ir gelbėjimo operacijas, kad būtų gerinama prevencija ir geriau aptinkama tarša iš laivų.

Valstybės narės kontroliuoja ir imasi visų būtinų bei reikiamų priemonių užtikrinti, kad laivų kapitonai, valdytojai ar įgaliotiniai, taip pat ir tokiais laivais vežamų pavojingų ar teršiančių krovinių siuntėjai ar savininkai, laikytųsi šios direktyvos reikalavimų.

2 straipsnis

Taikymo sritis

1. Ši direktyva taikoma ne mažiau kaip 300 t bendrojo tonažo laivams, jei nenurodyta kitaip.

2. ►**M1** Jei nenustatyta kitaip, ši direktyva netaikoma: ◄

a) karo laivams, karinio jūrų laivyno pagalbiniams laivams ir kitiems valstybėms narėms priklausantiems laivams, naudojamiems nekomercinėms viešosioms paslaugoms teikti;

b) trumpesniems kaip 45 m žvejybos laivams, tradiciniams laivams ir pramoginiams laivams;

▼M1

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

▼B

3 straipsnis

Apibrėžimai

Šioje direktyvoje:

a) ►**M1** „Svarbūs tarptautiniai dokumentai“ - šių teisės aktų naujausia redakcija: ◄

— MARPOL - 1973 m. Tarptautinė konvencija dėl teršimo iš laivų prevencijos ir jos 1978 m. protokolas,

▼B

— SOLAS - Tarptautinė konvencija dėl žmogaus gyvybės apsaugos jūroje kartu su jos protokolais ir pakeitimais,

— 1969 m. Tarptautinė konvencija dėl laivų matmenų nustatymo,

— 1969 m. Tarptautinė konvencija dėl priemonių atviroje jūroje avarijos atveju užteršus ją nafta ir jos 1973 m. protokolas dėl priemonių atviroje jūroje užteršus ją kitomis nei nafta medžiagomis,

— SAR konvencija - tai 1979 m. Tarptautinė jūrų paieškos ir gelbėjimo konvencija,

— ISM kodeksas - tai Tarptautinis saugios laivybos valdymo ir aplinkos apsaugos nuo teršimo kodeksas,

— IMDG kodeksas - tai Tarptautinis pavojingų krovinių vežimo jūra kodeksas,

— IBC kodeksas - tai TJO tarptautinis laivų, skirtų vežti supiltas pavojingas chemines medžiagas, statybos ir įrangos kodeksas,

— IGC kodeksas - tai TJO tarptautinis laivų, skirtų vežti suskystintas dujas, statybos ir įrangos kodeksas,

— BC kodeksas - tai TJO biriųjų krovinių saugios praktikos kodeksas,

— INF kodeksas - tai TJO tarptautinis panaudoto branduolinio kuro, plutonio ir didelio radioaktyvumo atliekų flakonuose saugaus vežimo laivais kodeksas,

— TJO rezoliucija A.851(20) - tai Tarptautinės jūrų organizacijos rezoliucija 851(20) priimti „Bendrieji principai, taikomi pranešimų iš laivų sistemoms, ir reikalavimai pranešimams iš laivų, įskaitant rekomendacijas dėl pranešimų apie incidentus, susijusius su pavojingais kroviniais, kenksmingomis medžiagomis ir (arba) jūrų teršalais“;

▼M1

— 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“;

▼M1

— 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

b) „valdytojas“ - tai laivo savininkas arba vadovas;

c) „įgaliotinis“ - tai asmuo, įgaliotas teikti informaciją laivo valdytojo vardu;

d) „krovinio siuntėjas“ - tai bet kuris asmuo, kuris su vežėju sudaro sutartį dėl krovinio vežimo arba kurio vardu ar kurio naudai tokia sutartis buvo sudaryta;

e) „kompanija“ - kompanija, kaip apibrėžta SOLAS konvencijos IX skyriaus 1 taisyklės 2 dalyje;

f) „laivas“ - bet koks jūrų laivas;

g) „pavojingas krovinys“:

— IMDG kodekse nurodyti kroviniai,

— IBC kodekso 17 skyriuje išvardyti pavojingi skysčiai,

— IGC kodekso 19 skyriuje išvardytos suskystintos dujos,

— BC kodekso B priede nurodytos kietosios medžiagos.

Šiai kategorijai taip pat priklauso tokie kroviniai, kuriems vežti nustatyti tam tikri išankstiniai reikalavimai pagal IBC kodekso 1.1.3 punktą arba IGC kodekso 1.1.6 punktą;

h) „aplinką teršiantys kroviniai“:

— MARPOL konvencijos I priede apibrėžtos alyvos,

— MARPOL konvencijos II priede apibrėžti nuodingi skysčiai,

— MARPOL konvencijos III priede apibrėžtos nuodingos medžiagos;

i) „krovinio vežimo priemonė“ - krovininė kelių transporto priemonė, krovininis geležinkelio vagonas, krovininis konteineris, autocisterna, geležinkelio vagonas arba kilnojamasis rezervuaras;

▼B

j) „adresas“ - pavadinimas (vardas, pavardė) ir ryšių linijos, kuriomis, kai reikia, galima susisiekti su valdytoju, įgaliotiniu, uosto administracija, kompetentinga institucija ar bet kuriuo kitu įgaliotu asmeniu ar institucija, turinčiais išsamios informacijos apie laivo krovinį;

▼M1

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

▼B

l) „uosto administracija“ - bet kurio uosto kompetentinga institucija, valstybių paskirta priimti ir perduoti pagal šios direktyvos nuostatas pranešamą informaciją;

m) „prieglobsčio vieta“ - valstybės narės nurodytas uostas, uosto dalis ar kita saugi prieplauka, stovėjimo vieta arba bet kokia kita saugi zona, skirta nelaimės ištiktiems laivams priimti;

n) „pakrantės stotis“ - valstybių narių pagal šią direktyvą paskirta: laivų eismo tarnyba; krante įsikūrusi bazė, atsakinga už TJO patvirtintą privalomąją pranešimų sistemą arba institucija, atsakinga už paieškos ir gelbėjimo arba kovos su tarša operacijų koordinavimą;

o) „laivų eismo tarnyba (LET)“ - tarnyba, paskirta pagerinti laivų eismo saugumą bei efektyvumą ir saugoti aplinką, turinti galimybę keistis informacija su eismo dalyviais ir reaguoti į LET zonoje susidarančią eismo padėtį;

p) „laivų maršrutų parinkimo sistema“ - bet kuri vieno ar kelių maršrutų arba maršrutų parinkimo priemonių sistema, kuria siekiama sumažinti nelaimių pavojų; ją sudaro eismo atskyrimo schemos, dvikrypčiai maršrutai, rekomenduojami keliai, vengtinos zonos, pakrantės eismo zonos, aplinkiniai keliai, atsargumo zonos ir giliavandeniai maršrutai;

q) „tradiciniai laivai“ - visų rūšių istoriniai laivai ir jų kopijos, įskaitant skirtus skatinti ir remti tradicinį jūreivystės meną, kurie kartu yra tikri kultūros paminklai, naudojami tradiciniais jūreivystės principais ir būdais;

r) „jūrų avarija“ - jūrų avarija, kaip apibrėžta TJO jūrų avarijų ir incidentų tyrimo kodekse;

▼M1

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

▼M1

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.

▼B

I ANTRAŠTINĖ DALIS

PRANEŠIMAI IŠ LAIVŲ IR JŲ STEBĖSENA

4 straipsnis

Pranešimas prieš įplaukiant į valstybių narių uostus

1. Į valstybės narės uostą plaukiančio laivo valdytojas, įgaliotinis arba kapitonas praneša I priedo 1 punkte nurodytą informaciją uosto administracijai:

a) ne vėliau kaip prieš dvidešimt keturias valandas; arba

b) jeigu reisas yra trumpesnis nei dvidešimt keturių valandų trukmės — ne vėliau kaip prieš pat laivui išplaukiant iš ankstesniojo uosto; arba

c) jei paskirties uostas nežinomas arba pasikeičia reiso metu - iškart gavus informaciją.

2. Ne iš Bendrijos uosto plaukiantys į valstybės narės uostą pavojingus arba aplinką teršiančius krovinius vežantys laivai privalo laikytis 13 straipsnyje nurodyto įsipareigojimo pranešti.

5 straipsnis

Į privalomųjų pranešimų iš laivų sistemų zoną įplaukiančių laivų stebėsena

1. Atitinkamos valstybės narės kontroliuoja ir imasi visų būtinų ir reikiamų priemonių užtikrinti, kad visi laivai, įplaukiantys į privalomųjų pranešimų iš laivų sistemos zoną, nustatytą TJO pagal SOLAS konvencijos V skyriaus 11 taisyklę ir pagal TJO nurodymus bei kriterijus, valdomą vienos ar daugiau valstybių, iš kurių bent viena yra valstybė narė, laikytųsi tos sistemos reikalavimų ir praneštų reikalaujamą informaciją, taip pat ir visą kitą informaciją, kurios pagal TJO rezoliuciją A.851(20) reikalauja valstybė narė.

▼B

2. Teikdama naują privalomąją pranešimų iš laivų sistemą TJO tvirtinti arba siūlymą pakeisti esamą pranešimų sistemą, valstybė narė savo pasiūlyme turi pateikti visą I priedo 4 punkte nurodytą informaciją.

6 straipsnis

Automatinės identifikacijos sistemų naudojimas

1. Visuose į valstybių narių uostus įplaukiančiuose laivuose iki II priedo I skyriuje nurodytų terminų privalo būti įmontuotos AIS sistemos, atitinkančios TJO nustatytus eksploatacinių savybių standartus.

2. Laivuose esančios AIS sistemos privalo veikti nuolatos, išskyrus tuos atvejus, kai tarptautiniais susitarimais, taisyklėmis arba standartais numatyta saugoti navigacinę informaciją.

▼M1

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 iškraunančiuose 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 stacionarinių 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.

▼B

7 straipsnis

Laivų maršrutų parinkimo sistemų naudojimas

1. Valstybės narės kontroliuoja ir imasi visų būtinų ir reikiamų priemonių užtikrinti, kad visi laivai, įplaukiantys į privalomojo laivų maršrutų parinkimo sistemos zoną, nustatytą TJO pagal SOLAS konvencijos V skyriaus 10 taisyklę ir valdomą vienos ar daugiau valstybių, iš kurių bent viena yra valstybė narė, naudotųsi ta sistema pagal atitinkamus TJO nustatytus nurodymus ir kriterijus.

2. Savo atsakomybe įdiegdamos TJO nepatvirtintą laivų maršrutų parinkimo sistemą, valstybės narės kiek įmanoma labiau atsižvelgia į TJO nustatytus nurodymus bei kriterijus ir paskelbia visą būtiną informaciją, kad laivų maršrutų parinkimo sistema būtų galima naudotis saugiai ir veiksmingai.

8 straipsnis

Laivų eismo tarnybos nurodymų laikymosi stebėsena

Valstybės narės kontroliuoja ir imasi visų būtinų ir reikiamų priemonių užtikrinti, kad:

a) laivai, įplaukiantys į vienos ar daugiau valstybių, iš kurių bent viena yra valstybė narė, valdomą LET veikimo zoną, esančią jų teritoriniuose vandenyse ir veikiančią pagal TJO nurodymus, dalyvautų toje LET ir laikytųsi jos taisyklių;

b) su valstybės narės vėliava plaukiojantys laivai arba į valstybės narės uostą plaukiantys laivai, įplaukiantys į tokios LET veikimo zoną, esančią ne valstybės narės teritoriniuose vandenyse ir veikiančią pagal TJO nurodymus, laikytųsi tos LET taisyklių;

c) su trečiosios valstybės vėliava plaukiojantys laivai ir ne į valstybės narės uostą plaukiantys laivai, įplaukiantys į ne valstybės narės teritoriniuose vandenyse esančią LET veikimo zoną, kiek įmanoma labiau laikytųsi tos LET taisyklių. Valstybės narės turi pranešti valstybei, kuriai priklauso laivas, apie bet kuriuos pavojingus tų taisyklių pažeidimus LET zonoje.

9 straipsnis

Pranešimų iš laivų sistemų, laivų maršrutų parinkimo sistemų ir laivų eismo tarnybų infrastruktūra

1. Valstybės narės, laikydamosi II priedo I skyriuje nustatytų terminų, palaipsniui imasi visų būtinų ir reikiamų priemonių apsirūpinti reikiama įranga ir kranto įrenginiais, skirtais priimti ir naudoti AIS informaciją, atsižvelgdamos į būtiną pranešimų perdavimo nuotolį.

▼B

2. Visa šiai direktyvai įgyvendinti būtina įranga ir kranto įrenginiai įrengiami iki 2007 metų pabaigos. Valstybės narės užtikrina, kad įranga, skirta informacijai perduoti ir ja keistis tarp valstybių narių nacionalinių sistemų, pradėtų veikti ne vėliau kaip praėjus dar vieneriems metams.

3. Valstybės narės užtikrina, kad už laivų eismo tarnybų ir laivų maršrutų parinkimo sistemų reikalavimų laikymosi stebėseną atsakingos pakrantės stotys turėtų pakankamai ir tinkamos kvalifikacijos personalo, taip pat ir tinkamas ryšio bei laivų stebėsenos priemones ir dirbtų laikydamosi atitinkamų TJO nurodymų.

10 straipsnis

Reiso duomenų registravimo sistemos

1. Valstybės narės kontroliuoja ir imasi visų būtinų ir reikiamų priemonių užtikrinti, kad visi laivai, įplaukiantys į valstybių narių uostus, turėtų reiso duomenų registravimo (VDR) sistemą, atitinkančią II priedo II skyriuje nustatytas taisykles. Visos išimtys, pagal 1999 m. balandžio 29 d. Tarybos direktyvos 1999/35/EB dėl privalomo tikrinimo sistemos, užtikrinančios saugų ro-ro keltų ir greitaeigių keleivinių laivų, kuriais teikiamos reguliarios paslaugos, plaukiojimą ([1]), 4 straipsnio 1 dalies d punktą suteiktos ro-ro keltams arba greitaeigiams keleiviniams laivams, netenka galios 2002 m. rugpjūčio 5 d.

2. Atliekant jūrų avarijų tyrimą valstybės narės jurisdikcijai priklausančiuose vandenyse, valstybėms narėms pateikiami iš VDR sistemos surinkti duomenys. Valstybės narės užtikrina, kad tokie duomenys būtų naudojami atliekant tyrimą ir tinkamai analizuojami. Valstybės narės taip pat užtikrina, kad tyrimo rezultatai būtų paskelbti iškart juos gavus.

▼M2

———————

▼B

II ANTRAŠTINĖ DALIS

PRANEŠIMAS APIE LAIVU VEŽAMUS PAVOJINGUS ARBA APLINKĄ TERŠIANČIUS KROVINIUS (HAZMAT)

▼M1

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;

([1]) OL L 138, 1999 6 1, p. 1.

▼M3

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, tankį 15 °C temperatūroje ir kitus duomenis, pateikiamus saugos duomenų lape pagal TJO rezoliuciją MSC.286(86);

▼M1

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 krovinys iš tikrųjų būtų tas, kuris buvo deklaruotas pagal pirmos dalies nuostatas.

▼B

13 straipsnis

Pranešimas apie vežamus pavojingus arba aplinką teršiančius krovinius

1. Iš valstybės narės uosto išplaukiančio bet kokio dydžio laivo, kuriuo vežamas pavojingas arba aplinką teršiantis krovinys, valdytojas, įgaliotinis arba kapitonas ne vėliau kaip prieš pat laivui išplaukiant praneša I priedo 3 punkte nurodytą informaciją tos valstybės narės paskirtai kompetentingai institucijai.

2. Ne iš Bendrijos uosto išplaukiančio ir į valstybės narės uostą arba į valstybės narės teritoriniuose vandenyse esančią stovėjimo vietą plaukiančio bet kokio dydžio laivo, kuriuo vežamas pavojingas arba aplinką teršiantis krovinys, valdytojas, įgaliotinis arba kapitonas ne vėliau kaip prieš pat laivui išplaukiant iš pakrovimo uosto arba tik sužinojęs paskirties uostą ar stovėjimo vietą praneša I priedo 3 punkte nurodytą informaciją tos valstybės narės, kurioje yra pirmasis paskirties uostas ar stovėjimo vieta, paskirtai kompetentingai institucijai.

3. Valstybės narės gali nustatyti tvarką, kuria 1 ir 2 dalyse nurodytų laivų valdytojai, įgaliotiniai arba kapitonai I priedo 3 punkte nurodytą informaciją galėtų pranešti atitinkamai išvykimo arba paskirties uosto Bendrijoje administracijai.

Nustatyta tvarka reikia užtikrinti, kad kompetentinga institucija prireikus visuomet galėtų gauti I priedo 3 punkte nurodytą informaciją. Todėl atitinkamo uosto administracija turėtų išsaugoti I priedo 3 punkte nurodytą informaciją pakankamai ilgai, kad ja būtų galima pasinaudoti įvykus incidentui arba avarijai jūroje. Uosto administracija imasi būtinų priemonių, kad kompetentingai institucijai pareikalavus bet kuriuo paros metu elektroniniu būdu nedelsiant galėtų būti pateikta tokia informacija.

▼B

4. Laivo valdytojas, įgaliotinis arba kapitonas privalo pranešti I priedo 3 punkte nurodytą informaciją apie krovinį uosto administracijai arba kompetentingai institucijai.

Informacija, jei įmanoma, turi būti perduodama elektroniniu būdu. Elektroniniai pranešimai turi būti parengti naudojant III priede nurodytą sintaksę ir laikantis nurodytos tvarkos.

14 straipsnis

Kompiuterizuotas keitimasis duomenimis tarp valstybių narių

Valstybės narės kartu užtikrina I priede nurodytai informacijai tvarkyti skirtų nacionalinių sistemų abipusį ryšį ir suderinamumą.

Pagal pirmosios pastraipos nuostatas sukurtos ryšio sistemos turi būti tokios:

a) duomenimis turi būti keičiamasi elektroniniu būdu, taip pat priimama ir apdorojama pagal 13 straipsnio nuostatas pranešama informacija;

b) sistema turi būti tokia, kad informaciją galima būtų persiųsti visą parą;

▼M1

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.

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.

▼M1

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.

▼B

III ANTRAŠTINĖ DALIS

PAVOJINGŲ LAIVŲ STEBĖSENA IR ĮSIKIŠIMAS JŪROJE ĮVYKUS INCIDENTAMS AR AVARIJOMS

16 straipsnis

Informacijos apie tam tikrus laivus perdavimas

1. Laivai, atitinkantys toliau išvardytus kriterijus, laikomi potencialų pavojų laivybai ar grėsmę jūrų saugumui, taip pat asmenų ar aplinkos saugumui keliančiais laivais:

a) laivai, kurie savo reiso metu:

— dalyvavo 17 straipsnyje nurodytuose incidentuose arba avarijose jūroje, arba

— nesilaikė šioje direktyvoje nustatytų informavimo ir pranešimo reikalavimų, arba

— nesilaikė laivų maršrutų parinkimo sistemų ir LET, už kurias atsakingos valstybės narės, taikomų taisyklių;

b) laivai, apie kuriuos yra sukaupta įrodymų ar galimų įkalčių, kad jie tyčia yra išpylę alyvą ar kitaip pažeidę MARPOL konvenciją vienos iš valstybių narių jurisdikcijai priklausančiuose vandenyse;

c) laivai, kuriuos atsisakyta įleisti į valstybių narių uostus arba apie kuriuos valstybė narė pranešė ar pranešė pagal 1995 m. birželio 19 d. Tarybos direktyvą 95/21/EB dėl uosto valstybės laivybos kontrolės ([1]) I priedo 1 punktą;

([1]) OL L 157, 1995 7 7, p. 1. Direktyva su paskutiniais pakeitimais, padarytais Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2001/106/EB (OL L 19, 2002 1 22, p. 17).

▼M1

d) laivai, apie kurių draudimo pažymėjimą arba finansines garantijas, reikalingas pagal bet kurį 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.

▼B

2. Reikiamą informaciją apie 1 dalyje nurodytus laivus turinčios pakrantės stotys perduoda ją atitinkamoms pakrantės stotims kitose valstybėse narėse, esančiose palei planuojamą laivo maršrutą.

3. Valstybės narės užtikrina, kad pagal 2 dalies nuostatas joms perduota informacija būtų nusiųsta tiesiogiai susijusioms uostų administracijoms ir (arba) kitai valstybės narės paskirtai institucijai. Kiek tik leidžia turimo personalo gebėjimai, valstybės narės savo iniciatyva arba kitos valstybės narės reikalavimu atlieka patikrinimus savo uostuose nepažeisdamos uosto valstybės kontrolės įsipareigojimų. Jos praneša visoms suinteresuotoms valstybėms narėms savo veiklos rezultatus.

17 straipsnis

Pranešimai apie incidentus ir avarijas jūroje

1. Nepažeisdamos tarptautinės teisės ir siekdamos užkirsti kelią ar sumažinti bet kokią didesnę grėsmę laivybos, asmenų ir aplinkos saugumui, valstybės narės kontroliuoja ir imasi visų reikiamų priemonių, kad jų paieškos ir gelbėjimo rajonuose (išskirtinėse ekonominėse zonose) ar lygiavertėse jiems zonose plaukiojančių laivų kapitonai nedelsdami praneštų už tą geografinį rajoną atsakingai pakrantės stočiai apie:

a) bet kokį incidentą ar avariją, pakenkusius laivo saugumui, pavyzdžiui, susidūrimą, užplaukimą ant seklumos, apgadinimą, sutrikimą ar gedimą, krovinio užliejimą ar pasislinkimą, bet kokius korpuso pažeidimus ar konstrukcijos gedimą;

b) bet kokį incidentą ar avariją, mažinantį laivybos saugumą, pavyzdžiui, gedimus, kurie galėtų pakenkti laivo manevringumui ar tinkamumui navigacijai, arba apie eigos ar vairo sistemai, elektros generavimo sistemai, navigacijos ar ryšio įrangai pakenkusius pažeidimus;

c) bet kokią padėtį, dėl kurios gali būti užteršti valstybės narės vandenys ar pakrantė, pavyzdžiui, apie aplinką teršiančių produktų išsiliejimą arba pavojų išsilieti į jūrą;

d) bet kokias jūroje matomas plūduriuojančias teršiančių medžiagų dėmes ir tarą arba paketus.

▼B

2. Pagal 1 dalies nuostatas siunčiamame informaciniame pranešime būtinai nurodoma laivo tapatybė, jo padėtis, išvykimo uostas, paskirties uostas, adresas, kuriuo galima gauti informaciją apie vežamus pavojingus ir aplinką teršiančius krovinius, laive esančių asmenų skaičius, informacija apie incidentą ir bet kuri kita reikiama informacija, nurodyta TJO rezoliucijoje A.851(20).

18 straipsnis

Priemonės, kurių imamasi itin blogu oru

1. Kai valstybių narių paskirtos kompetentingos institucijos nusprendžia, kad esant itin blogam orui ar sąlygoms jūroje kyla didelė jų ar kitų valstybių narių laivybos rajonų ar pajūrio zonų užteršimo grėsmė ir pavojus žmonių gyvybei:

a) jos, jei gali, informuoja atitinkamo uosto zonoje esančio laivo, ketinančio įplaukti ar išplaukti iš uosto, kapitoną apie jūros būklę bei oro sąlygas ir, kai to reikia ir įmanoma, apie pavojų, kuris gali kilti jo laivui, kroviniui, įgulai ir keleiviams;

b) nepažeisdamos pareigos padėti nelaimės ištiktiems laivams pagal 20 straipsnį, jos gali imtis bet kokių kitų reikiamų priemonių, pavyzdžiui, rekomenduoti arba uždrausti kuriam nors laivui arba iš viso visiems laivams įplaukti į atitinkamų zonų uostus ar išplaukti iš jų tol, kol bus nustatyta, kad žmonių gyvybei ir (arba) aplinkai pavojus nebegresia;

c) jos imasi reikiamų priemonių kaip galima labiau apriboti arba, jei būtina, uždrausti krauti laivus jų teritoriniuose vandenyse.

2. Laivo kapitonas apie 1 dalyje nurodytas priemones ar rekomendacijas praneša kompanijai. Tačiau tai nedraudžia kapitonui priimti sprendimą remiantis savo profesine nuovoka ir laikantis SOLAS konvencijos. Jei laivo kapitono priimtas sprendimas prieštarauja 1 dalyje nurodytoms priemonėms, jis praneša kompetentingoms institucijoms savo sprendimo priežastis.

3. 1 dalyje nurodytos priemonės ar rekomendacijos grindžiamos ta jūros būklės ir oro prognoze, kurią pateikia valstybės narės pripažinta kvalifikuota meteorologinės informacijos tarnyba.

▼M1

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

▼M1

kapitonams, 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, pateiktų 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.

▼B

19 straipsnis

Su incidentais arba avarijomis jūroje susijusios priemonės

1. Įvykus 17 straipsnyje nurodytiems incidentams ar avarijoms jūroje, valstybės narės imasi visų tarptautinius teisės aktus atitinkančių reikiamų priemonių, būtinų užtikrinti laivybos bei asmenų saugumą ir apsaugoti jūros bei pakrančių aplinką.

Priemonių, kurių pagal šią direktyvą gali imtis valstybės narės, dalinis sąrašas pateiktas IV priede.

2. Siekiant, kad incidento ar avarijos jūroje pasekmės būtų kuo lengvesnės, laivo valdytojas, kapitonas ir juo vežamų pavojingų ar aplinką teršiančių krovinių savininkas, laikydamiesi nacionalinės ir tarptautinės teisės aktų, privalo glaudžiai bendradarbiauti su kompetentingomis nacionalinėmis institucijomis jų prašymu.

▼M1

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

▼B

3. Laivo, kuriam taikomos ISM kodekso nuostatos, kapitonas, laikydamasis šio kodekso, praneša kompanijai apie bet kokį jūroje įvykusį incidentą arba avariją, nurodytus 17 straipsnio 1 dalyje. Iškart, kai tik gauna informaciją apie tokią padėtį, kompanija privalo susisiekti su kompetentinga pakrantės stotimi ir, jei reikia, pasiūlyti jai savo paslaugas.

▼M1

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

▼M1

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.

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.

▼M1

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 pastraipas, 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 ([1]) 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.

([1]) OL L 131, 2009 5 28, p. 128

▼B

21 straipsnis

Reikiamų šalių informavimas

1. Suinteresuotos valstybės narės kompetentinga pakrantės stotis, jei reikia, išplatina informaciją atitinkamoje teritorijoje apie tokį incidentą arba avariją, apie kuriuos pranešta pagal 17 straipsnio 1 dalies nuostatas, ir informaciją apie bet kokius laivus, keliančius pavojų laivybos, asmenų ir aplinkos saugumui.

2. Pagal 13 ir 17 straipsnių nuostatas pranešamą informaciją turinčios kompetentingos institucijos imasi reikiamų priemonių suteikti tokią informaciją bet kuriuo metu, jei to saugumo sumetimais paprašytų kitos valstybės narės kompetentinga institucija.

3. Bet kuri valstybė narė, kurios kompetentingos institucijos pagal šią direktyvą arba kokiu nors kitu būdu buvo informuotos apie tam tikriems laivybos rajonams ir pakrantės zonoms iškilusį pavojų, imasi reikiamų priemonių kuo greičiau apie tai informuoti visas suinteresuotas valstybes nares ir pasikonsultuoti su jomis dėl planuojamų veiksmų. Jeigu reikia, valstybes narės drauge numato bendrus veiksmus.

Kiekviena valstybė narė imasi būtinų priemonių, kad galėtų kuo tinkamiau pasinaudoti pranešimais, kuriuos pagal 17 straipsnio nuostatas joms privalo atsiųsti laivai.

IV ANTRAŠTINĖ DALIS

PAPILDOMOSIOS PRIEMONĖS

22 straipsnis

Kompetentingų institucijų paskyrimas ir jų sąrašo paskelbimas

1. Kiekviena valstybė narė paskiria kompetentingas institucijas, uostų administracijas ir pakrantės stotis, kurioms turi būti siunčiami pagal šią direktyvą privalomi pranešimai.

2. Kiekviena valstybė narė užtikrina, kad laivybos pramonė būtų tinkamai informuojama reguliariai skelbiant naujausią informaciją, ypač laivybai skirtose publikacijose, apie pagal 1 dalies nuostatas paskirtas institucijas bei stotis, kai reikia, nurodant joms priskirtus geografinius rajonus, ir šia direktyva nustatytą reikiamos informacijos pranešimo tvarką.

3. Valstybės narės atsiunčia Komisijai pagal 1 dalies nuostatas paskirtų institucijų bei stočių sąrašus, o jiems pasikeitus - naujus sąrašus.

▼M1

22a straipsnis

SafeSeaNet

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

▼M1

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 kaupti, 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*.

▼B

23 straipsnis

Valstybių narių ir Komisijos bendradarbiavimas

Valstybės narės ir Komisija bendradarbiauja siekdamos tokių tikslų:

a) optimaliai išnaudoti pagal šios direktyvos nuostatas praneštą informaciją, ypač kuriant reikiamus telematinius ryšius tarp pakrantės stočių ir uostų administracijų, kuriais būtų keičiamasi informacija apie laivų judėjimą, numatomą jų atvykimo į uostus laiką ir krovinius;

b) plėtoti ir tobulinti telematinius ryšius tarp valstybių narių uostų administracijų, kad būtų gaunama daugiau žinių apie eismą, kad pagerėtų tranzitinių laivų stebėsena ir kad būtų suderintas bei kuo labiau modernizuotas reikalaujamų pranešimų iš plaukiojančių laivų siuntimas;

▼M1

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 privalomąsias pranešimų sistemas, privalomąsias 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

d) jei reikia, sudaryti suderintus nelaimės ištiktų laivų priėmimo planus;

▼M1

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

▼M1

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.

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.

▼B

25 straipsnis

Šios direktyvos įgyvendinimo kontrolė ir sankcijos

1. Valstybės narės reguliariai tikrina ir kitaip kontroliuoja, kaip veikia pakrantės telematinės sistemos, įkurtos šios direktyvos reikalavimams vykdyti, ypač jų gebėjimą visą parą nedelsiant priimti ar išsiųsti informaciją, praneštą pagal 13 ir 15 straipsnių nuostatas.

2. Valstybės narės nustato sankcijų už nacionalinių nuostatų, priimtų pagal šią direktyvą, nesilaikymą sistemą ir imasi visų būtinų priemonių užtikrinti, kad šios sankcijos būtų taikomos. Todėl numatytos sankcijos turi būti veiksmingos, proporcingos ir atgrasančios.

3. Valstybės narės nedelsdamos praneša valstybei, su kurios vėliava laivas plaukioja, arba bet kuriai suinteresuotai valstybei apie priemones, kurių imtasi dėl laivų, plaukiojančių ne su jos vėliava, pagal 16 ir 19 straipsnius ir šio straipsnio 2 dalį.

4. Kai, įvykus incidentui arba avarijai jūroje, nurodytiems 19 straipsnyje, valstybė narė nustato, kad kompanija negali užmegzti ir palaikyti ryšio su reikiamu laivu ar pakrantės stotimis, ji praneša valstybei, kuri išdavė ISM atitikties dokumentą ir saugumo technikos pažymėjimą, arba valstybei, kurios vardu jie buvo išduoti.

▼B

Kai gedimas yra toks rimtas, kad galima manyti, jog valstybėje narėje įsisteigusi kompanija šiurkščiai pažeidė saugumo technikos sistemą, atitikties dokumentą arba saugumo technikos pažymėjimą laivui išdavusi valstybė nedelsdama imasi būtinų priemonių prieš atitinkamą kompaniją ir atšaukia jos atitikties dokumentą ir saugumo technikos pažymėjimą.

26 straipsnis

Įvertinimas

1. Valstybės narės iki 2007 m. vasario 5 d. praneša Komisijai apie pažangą, pasiektą įgyvendinant šią direktyvą, ypač jos 9, 10, 18, 20, 22, 23 ir 25 straipsnius. Valstybės narės iki 2009 m. gruodžio 31 d. privalo pranešti Komisijai, kad visiškai įvykdė šios direktyvos reikalavimus.

2. Remdamasi 1 dalyje nurodytais pranešimais, Komisija po šešių mėnesių praneša apie šios direktyvos įgyvendinimą Europos Parlamentui ir Tarybai. Savo pranešimuose Komisija nurodo, ar šios direktyvos nuostatos, kurias įgyvendina valstybės narės, padeda ir kaip padeda didinti jūrų transporto saugumą bei efektyvumą ir užkerta kelią aplinkos teršimui iš laivų.

3. Komisija išnagrinėja, ar reikia ir ar įmanoma Bendrijos lygiu imtis priemonių, skirtų padengti arba kompensuoti išlaidas ir nuostolius, patirtus priimant nelaimės ištiktus laivus, įskaitant atitinkamus draudimo ir kitų finansinių garantijų reikalavimus.

Komisija iki 2007 m. vasario 5 d. praneša Europos Parlamentui ir Tarybai tokio nagrinėjimo rezultatus.

BAIGIAMOSIOS NUOSTATOS

▼M5

27 straipsnis

Pakeitimai

1. Šios direktyvos taikymo srityje, kaip apibrėžta 2 straipsnyje, Komisijai pagal 27a straipsnį suteikiami įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus, kuriais iš dalies keičiamos šioje direktyvoje esančios nuorodos į Sąjungos ir TJO priemones, 3 straipsnyje pateiktos terminų apibrėžtys ir priedai, siekiant suderinti juos su priimtomis, iš dalies pakeistomis ar įsigaliojusiomis Sąjungos ar tarptautinės teisės nuostatomis.

2. Šios direktyvos taikymo srityje, kaip apibrėžta 2 straipsnyje, Komisijai pagal 27a straipsnį suteikiami įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus, kuriais iš dalies keičiami I, III ir IV priedai siekiant atsižvelgti į technikos pažangą ir taikant šią direktyvą įgytą patirtį.

▼M5

27a straipsnis

Įgaliojimų delegavimas

1. Įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus Komisijai suteikiami šiame straipsnyje nustatytomis sąlygomis.

2. 27 straipsnyje nurodyti įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus Komisijai suteikiami penkerių metų laikotarpiui nuo 2019 m. liepos 26 d. Likus ne mažiau kaip devyniems mėnesiams iki penkerių metų laikotarpio pabaigos Komisija parengia naudojimosi deleguotaisiais įgaliojimais ataskaitą. Deleguotieji įgaliojimai savaime pratęsiami tokios pačios trukmės laikotarpiams, išskyrus atvejus, kai Europos Parlamentas arba Taryba pareiškia prieštaravimų dėl tokio pratęsimo likus ne mažiau kaip trims mėnesiams iki kiekvieno laikotarpio pabaigos.

3. Europos Parlamentas arba Taryba gali bet kada atšaukti 27 straipsnyje nurodytus deleguotuosius įgaliojimus. Sprendimu dėl įgaliojimų atšaukimo nutraukiami tame sprendime nurodyti įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus. Sprendimas įsigalioja kitą dieną po jo paskelbimo *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje* arba vėlesnę jame nurodytą dieną. Jis nedaro poveikio jau galiojančių deleguotųjų aktų galiojimui.

4. Prieš priimdama deleguotąjį aktą Komisija konsultuojasi su kiekvienos valstybės narės paskirtais ekspertais vadovaudamasi 2016 m. balandžio 13 d. Tarpinstituciniame susitarime dėl geresnės teisėkūros ([1]) nustatytais principais.

5. Apie priimtą deleguotąjį aktą Komisija nedelsdama vienu metu praneša Europos Parlamentui ir Tarybai.

6. Pagal 27 straipsnį priimtas deleguotasis aktas įsigalioja tik tuo atveju, jeigu per du mėnesius nuo pranešimo Europos Parlamentui ir Tarybai apie šį aktą dienos nei Europos Parlamentas, nei Taryba nepareiškia prieštaravimų arba jeigu dar nepasibaigus šiam laikotarpiui ir Europos Parlamentas, ir Taryba praneša Komisijai, kad prieštaravimų nereikš. Europos Parlamento arba Tarybos iniciatyva šis laikotarpis pratęsiamas dviem mėnesiais.

———————

▼B

29 straipsnis

1. Valstybės narės priima įstatymus ir kitus teisės aktus, kurie, įsigalioję vėliausiai 2004 m. vasario 5 d., įgyvendina šią direktyvą. Apie tai jos nedelsdamos praneša Komisijai.

Valstybės narės, tvirtindamos šias priemones, daro jose nuorodą į šią direktyvą arba tokia nuoroda daroma jas oficialiai skelbiant. Nuorodos darymo tvarką nustato valstybės narės.

2. Valstybės narės pateikia Komisijai šios direktyvos taikymo srityje priimtų nacionalinės teisės aktų nuostatas.

([1]) OL L 123, 2016 5 12, p. 1.

▼B

30 straipsnis

Tarybos direktyva 93/75/EEB panaikinama nuo 2004 m. vasario 5 d.

31 straipsnis

Ši direktyva įsigalioja jos paskelbimo *Europos Bendrijų oficialiajame leidinyje* dieną.

32 straipsnis

Ši direktyva skirta valstybėms narėms.

▼B

I PRIEDAS

INFORMACIJOS, KURIĄ REIKIA PRANEŠTI, SĄRAŠAS

1. **Informacija, kurią reikia pranešti pagal 4 straipsnio nuostatas. Bendroji informacija:**

   a) laivo identifikacija (pavadinimas, šaukinys, TJO identifikacijos numeris arba MMSI numeris);

   b) paskirties uostas;

   c) numatomas atvykimo į paskirties uostą arba locmano punktą laikas, kai to reikalauja kompetentinga institucija, ir numatomas išvykimo iš to uosto laikas;

   d) bendras asmenų skaičius laive.

2. **Informacija, kurią reikia pranešti pagal 12 straipsnio nuostatas. Informacija apie krovinį:**

   a) tikslūs techniniai pavojingų ar aplinką teršiančių krovinių pavadinimai, Jungtinių Tautų (JT) numeriai (jei priskirti), TJO pavojaus klasė pagal IMDG, IBC ir IGC kodeksus ir, jeigu reikia, laivo klasė, reikalinga INF kroviniams, kaip apibrėžta Reglamente VII/14.2, tokių krovinių kiekis ir, jeigu jie vežami krovinių transportavimo priemonėmis (ne rezervuaruose), tokių priemonių identifikacijos numeriai;

   b) adresas, kuriuo galima gauti išsamią informaciją apie krovinius.

3. **Informacija, kurią reikia pranešti pagal 13 straipsnio nuostatas:**

   A. Bendroji informacija:

      a) laivo identifikacija (pavadinimas, šaukinys, TJO identifikacijos numeris arba MMSI numeris);

      b) paskirties uostas;

      c) jei laivas išplaukia iš valstybės narės uosto: numatomas išvykimo iš išvykimo uosto arba locmano punkto laikas, kai to reikalauja kompetentinga institucija, ir numatomas atvykimo į paskirties uostą laikas;

      d) jei laivas atplaukia ne iš Bendrijoje esančio uosto ir plaukia į valstybės narės uostą: numatomas atvykimo į paskirties uostą arba locmano punktą laikas, kai to reikalauja kompetentinga institucija;

      e) bendras asmenų skaičius laive.

   B. Informacija apie krovinį:

      a) tikslūs techniniai pavojingų ar aplinką teršiančių krovinių pavadinimai, Jungtinių Tautų (JT) numeriai (jei priskirti), TJO pavojaus klasė pagal IMDG, IBC ir IGC kodeksus ir, jeigu reikia, laivo klasė pagal INF kodeksą, tokių krovinių kiekis bei jų vieta laive ir, jeigu jie vežami krovinių transportavimo priemonėmis (ne rezervuaruose), tokių priemonių identifikacijos numeriai;

      b) patvirtinimas, kad laive yra sąrašas, krovinio deklaracija ar reikiamas krovos planas, kuriame nurodyta informacija apie vežamus pavojingus arba aplinką teršiančius krovinius ir jų vietą laive;

      c) adresas, kuriuo galima gauti išsamią informaciją apie krovinius.

▼B

4. **5 straipsnyje nurodyta informacija:**

— A. laivo identifikacija (pavadinimas, šaukinys, TJO identifikacijos numeris arba MMSI numeris),

— B. data ir laikas,

— C arba D. padėtis platumos ir ilgumos atžvilgiu arba tikrasis pelengas ir atstumas jūrmylėmis nuo aiškiai nustatyto kranto ženklo,

— E. kursas,

— F. greitis,

— I. paskirties uostas ir numatomas atvykimo laikas,

— P. krovinys ir, jei vežami pavojingi kroviniai, jų kiekis ir TJO klasė,

— T. informacijos apie krovinį susižinojimo adresas,

— W. bendras asmenų skaičius laive,

▼M1

— X. Kitos nuostatos:

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

— navigacinė padėtis.

▼B

5. Laivo kapitonas privalo nedelsdamas pranešti kompetentingai institucijai arba atitinkamo uosto administracijai bet kokius pagal šio priedo nuostatas praneštos informacijos pasikeitimus.

▼M3

II PRIEDAS

Borto įrangos reikalavimai

I. ŽVEJYBOS LAIVAI

Kaip numatyta 6a straipsnyje, žvejybos laivuose, kurių bendras ilgis yra didesnis kaip 15 metrų, įrengiama automatinio identifikavimo sistema (AIS); ji įrengiama pagal šį tvarkaraštį:

— žvejybos laivuose, kurių bendras ilgis yra 24 metrai ar daugiau, bet mažiau nei 45 metrai, – ne vėliau kaip 2012 m. gegužės 31 d.,

— žvejybos laivuose, kurių bendras ilgis yra 18 metrų ar daugiau, bet mažiau nei 24 metrai, – ne vėliau kaip 2013 m. gegužės 31 d.,

— žvejybos laivuose, kurių bendras ilgis yra daugiau nei 15 metrų, bet mažiau nei 18 metrų, – ne vėliau kaip 2014 m. gegužės 31 d.,

— naujai pastatytiems žvejybos laivams, kurių bendras ilgis yra didesnis kaip 15 metrų, 6a straipsnyje nustatytas reikalavimas taikomas nuo 2010 m. lapkričio 30 d.

II. TARPTAUTINIAIS REISAIS PLAUKIOJANTYS LAIVAI

Tarptautiniais reisais plaukiojančiuose visų dydžių keleiviniuose laivuose ir 300 ir didesnio bendrojo tonažo nekeleiviniuose laivuose, plaukiančiuose į valstybės narės uostą, turi būti įrengta SOLAS V skyriuje nustatytus techninius ir eksploatacijos savybių standartus atitinkanti AIS. Tarptautiniais reisais plaukiojančiuose visų dydžių keleiviniuose laivuose ir 3 000 ir didesnio bendrojo tonažo nekeleiviniuose laivuose, plaukiančiuose į valstybės narės uostą, turi būti įrengta SOLAS V skyriuje nustatytus techninius ir eksploatacijos savybių standartus atitinkanti VDR sistema. Iki 2002 m. liepos 1 d. pastatytuose krovininiuose laivuose gali būti montuojama pagal SOLAS V skyrių parengtus techninius ir eksploatacijos savybių standartus atitinkanti supaprastinta VDR (angl. S-VDR).

III. NE TARPTAUTINIAIS REISAIS PLAUKIOJANTYS LAIVAI

1. **Automatinio identifikavimo sistemos (AIS)**

Ne tarptautiniais reisais plaukiojančiuose visų dydžių keleiviniuose laivuose ir 300 ir didesnio bendrojo tonažo nekeleiviniuose laivuose turi būti įrengta SOLAS V skyriuje nustatytus techninius ir eksploatacijos savybių standartus atitinkanti AIS.

2. **Reiso duomenų registravimo (VDR) sistemos**

a) 2002 m. liepos 1 d. ar vėliau pastatytuose ne tarptautiniais reisais plaukiojančiuose visų dydžių keleiviniuose laivuose ir 3 000 ir didesnio bendrojo tonažo nekeleiviniuose laivuose turi būti įrengta pagal SOLAS V skyrių parengtus techninius ir eksploatacijos savybių standartus atitinkanti VDR sistema.

b) Iki 2002 m. liepos 1 d. pastatytuose ne tarptautiniais reisais plaukiojančiuose 3 000 ir didesnio bendrojo tonažo krovininiuose laivuose turi būti įrengta pagal SOLAS V skyrių parengtus techninius ir eksploatacijos savybių standartus atitinkanti VDR arba S-VDR sistema.

▼**M3**

IV. IŠIMTYS

1. **Reikalavimo laive turėti automatinio identifikavimo sistemą taikymo išimtys**

a) Valstybės narės gali ne tarptautiniais reisais plaukiojantiems trumpesniems kaip 15 metrų arba mažesnio kaip 300 bendrojo tonažo keleiviniams laivams netaikyti šiame priede nustatytų reikalavimų turėti AIS.

b) Valstybės narės gali 300 ir didesnio, bet mažesnio kaip 500 bendrojo tonažo nekeleiviniams laivams, plaukiojantiems tik valstybės narės vidaus vandenyse ir kitais maršrutais, kuriais paprastai plaukioja kiti AIS turintys laivai, netaikyti šiame priede nustatytų reikalavimų turėti AIS.

2. **Reikalavimo laive turėti VDR arba S-VDR sistemą taikymo išimtys**

Valstybės narės gali netaikyti reikalavimo turėti VDR arba S-VDR sistemą:

a) reikalavimas turėti VDR sistemą gali būti netaikomas tik jūroje plaukiojantiems ne A klasės keleiviniams laivams, nurodytiems Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 2009/45/EB ([1]) 4 straipsnyje;

b) reikalavimas turėti VDR sistemą gali būti netaikomas iki 2002 m. liepos 1 d. pastatytiems laivams, išskyrus *ro-ro* keleivinius laivus, jei galima įrodyti, kad VDR sistemos įdiegimas kartu su laive esančia įranga būtų nepagrįstas ir neįmanomas;

c) reikalavimas turėti S-VDR sistemą gali būti netaikomas iki 2002 m. liepos 1 d. pastatytiems tarptautiniais arba ne tarptautiniais reisais plaukiojantiems krovininiams laivams, jei tokių laivų eksploatacija bus visam laikui nutraukta per dvejus metus nuo SOLAS V skyriuje nurodytos įgyvendinimo datos.

([1]) OL L 163, 2009 6 25, p. 1.

▼M4

III PRIEDAS

ELEKTRONINIAI PRANEŠIMAI IR SĄJUNGOS KEITIMOSI JŪRŲ LAIVYBOS INFORMACIJA SISTEMA (*SAFESEANET*)

1. **Bendra sąvoka ir struktūra**

Sąjungos keitimosi jūrų laivybos informacija sistema *SAFESeaNet* suteikia galimybę gauti ir saugoti informaciją, jos ieškoti ir ja keistis jūrų saugumo, uostų ir laivybos saugumo, jūrų aplinkos apsaugos ir laivybos bei jūrų transporto efektyvumo tikslais.

SAFESeaNet – specializuota sistema, skirta palengvinti valstybių narių keitimąsi informacija elektroniniu būdu ir pateikti aktualią informaciją Komisijai ir valstybėms narėms pagal Sąjungos teisės aktus. Ją sudaro nacionalinių sistemų *SAFESeaNet* valstybėse narėse tinklas ir centrinė sistema *SAFESeaNet*, kuri veikia kaip centrinis punktas.

Pagal šią direktyvą sukurtas Sąjungos keitimosi jūrų laivybos informacija tinklas jungia visas nacionalines sistemas *SAFESeaNet*, į jį taip pat įtraukta centrinė sistema *SAFESeaNet*.

2. **Tvarkymas, veikimas, plėtojimas ir priežiūra**

2.1. *Atsakomybės sritys*

2.1.1. Nacionalinės sistemos *SafeSeaNet*

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

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

Nacionalinė sistema *SAFESeaNet* 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 ir priėmimą pagal Sąjungos teisės aktus.

2.1.2. Centrinė sistema *SafeSeaNet*

Komisija, bendradarbiaudama su valstybėmis narėmis, yra atsakinga už centrinės sistemos *SAFESeaNet* valdymą bei vystymą politikos lygmeniu ir už sistemos *SAFESeaNet* priežiūrą, o pagal Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (EB) Nr. 1406/2002 ([1]) Europos jūrų saugumo agentūra, bendradarbiaudama su valstybėmis narėmis ir Komisija, yra atsakinga už:

— techninį sistemos *SAFESeaNet* įgyvendinimą ir jos dokumentų parengimą;

— elektroninių pranešimų ir duomenų parengimą, naudojimą ir integravimą, taip pat už sąsajų su centrine sistema *SAFESeaNet*, įskaitant palydovais surinktus palydovinio automatinio identifikavimo duomenis, ir įvairiomis šioje direktyvoje nurodytomis informacinėmis sistemomis priežiūrą, kaip nurodyta 3 punkte.

([1]) 2002 m. birželio 27 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 1406/2002, įsteigiantis Europos jūrų saugumo agentūrą (OL L 208, 2002 8 5, p. 1).

▼M4

Centrinio punkto funkcijas atliekanti centrinė sistema *SAFESeaNet* sujungia visas nacionalines sistemas *SAFESeaNet*, ir pagal 2.3 punkte nurodytą Sąsajų ir funkcijų valdymo dokumentą joje sukuriamos IT infrastruktūra ir procedūros.

2.2. *Tvarkymo principai*

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

— teikia rekomendacijas siekiant pagerinti sistemos veiksmingumą ir saugumą;

— teikia tinkamas sistemos plėtojimo gaires;

— padeda Komisijai peržiūrėti sistemos veikimo rodiklius;

— teikia tinkamas gaires, kaip vystyti sąveikią keitimosi duomenimis platformą, kurioje sujungiama informacija iš sistemos *SAFESeaNet* ir informacija iš kitų informacinių sistemų, kaip nurodyta 3 punkte;

— patvirtina 2.3 punkte nurodytą Sąsajų ir funkcijų valdymo dokumentą ir jo pakeitimus;

— priima gaires, kaip naudojantis sistema *SAFESeaNet* rinkti ir skleisti informaciją, susijusią su kompetentingomis institucijomis, kurias valstybės narės paskyrė pagal šią direktyvą atlikti reikiamas funkcijas;

— užmezga ryšius su kitais panašiais forumais, visų pirma su jūrų laivybos administravimo paprastinimo ir elektroninių informacijos paslaugų grupe.

2.3. *Sąsajų ir funkcijų valdymo dokumentas ir techniniai dokumentai*

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

Sąsajų ir funkcijų valdymo dokumente detaliai aprašomi veikimo reikalavimai ir procedūros, taikomi nacionalinėms ir centrinėms sistemos *SAFESeaNet* dalims, siekiant laikytis aktualių Sąjungos teisės aktų.

Sąsajų ir funkcijų valdymo dokumente pateikiamos taisyklės, susijusios su:

— duomenų kokybės valdymo tikslu suteikiamų prieigos teisių gairėmis;

— duomenų integravimu, kaip nurodyta 3 punkte, ir jų sklaida per sistemą *SAFESeaNet*;

— agentūros ir valstybių narių veiklos procedūromis, kuriomis nustatomos sistemos *SAFESeaNet* duomenų kokybės kontrolės priemonės;

— duomenų perdavimo ir keitimosi jais saugumo specifikacijomis ir

— informacijos archyvavimu nacionaliniu bei centriniu lygmenimis.

Sąsajų ir funkcijų valdymo dokumente nurodomi informacijos apie pavojingas ar taršias prekes saugojimo ir prieigos prie jos būdai, taikomi teikiant reguliariąsias paslaugas, kurioms pagal 15 straipsnį taikoma išimtis.

Su sistema *SAFESeaNet* susijusius techninius dokumentus (pavyzdžiui, keitimosi duomenimis formato standartus, sąveiką su kitomis sistemomis ir taikomosiomis programomis, naudotojų vadovus, tinklo saugumo specifikacijas ir ataskaitų teikimo įpareigojimams vykdyti naudojamą žinyno duomenų bazę) bendradarbiaudama su valstybėmis narėmis rengia ir prižiūri agentūra.

▼M4

3. **Keitimasis ir dalijimasis duomenimis**

Sistema naudoja pramonės šakos standartus ir gali sąveikauti su viešosiomis ir privačiosiomis sistemomis, naudojamomis rengiant informaciją, ją teikiant ar gaunant *SAFESeaNet* tinkle.

Komisija ir valstybės narės bendradarbiauja, kad išnagrinėtų funkcinių savybių, kurios leistų kiek įmanoma užtikrinti, kad duomenų teikėjai, įskaitant kapitonus, savininkus, agentus, operatorius, valdytojus ir atitinkamas institucijas, informaciją turėtų teikti tik vieną kartą, galimumą bei vystymą, nuodugniai atsižvelgdamos į Direktyva 2010/65/ES [1] ir kitais aktualiais ES teisės aktais nustatytus įpareigojimus. Valstybės narės užtikrina, kad pateiktą informaciją būtų galima naudoti visose aktualiose ataskaitose, pranešimuose, dalijimosi informacija sistemose ir laivų eismo valdymo ir informacinėse sistemose.

Valstybės narės sukuria ir prižiūri būtinas sąsajas, kuriomis duomenys elektroninėmis priemonėmis automatiškai perduodami į sistemą *SAFESeaNet*.

Centrinė sistema *SAFESeaNet* naudojama skleisti elektroninius pranešimus ir duomenis, kuriais keičiamasi arba dalijamasi pagal šią direktyvą ir aktualius Sąjungos teisės aktus, *inter alia*,:

— 2000 m. lapkričio 27 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 2000/59/EB dėl uosto priėmimo įrenginių, skirtų laivuose susidarančioms atliekoms ir krovinių likučiams [2], 12 straipsnio 3 dalį;

— 2005 m. rugsėjo 7 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 2005/35/EB dėl taršos iš laivų ir sankcijų už taršos pažeidimus, įskaitant baudžiamąsias, įvedimo [3] 10 straipsnį;

— 2009 m. balandžio 23 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 2009/16/EB dėl uosto valstybės kontrolės [4] 24 straipsnį;

— 2010 m. spalio 20 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 2010/65/ES dėl pranešimo formalumų, taikomų į valstybių narių uostus įplaukiantiems ir (arba) iš jų išplaukiantiems laivams [5], 6 straipsnį.

Sistema *SAFESeaNet* turi būti naudojama užtikrinant kuo geresnes sąlygas Europos jūrų transporto erdvei be kliūčių ir jos kūrimui.

Kai tarptautinės taisyklės leidžia perduoti LRIT informaciją apie trečiosios šalies laivus, LRIT informacijai, gautai vadovaujantis šios direktyvos 6b straipsniu, paskleisti tarp valstybių narių, užtikrinant atitinkamą saugumo lygį, naudojami *SAFESeaNet* tinklai.

4. **Saugumas ir prieigos teisės**

Centrinė ir nacionalinės sistemos *SAFESeaNet* atitinka šios direktyvos reikalavimus dėl informacijos konfidencialumo ir saugumo principus bei specifikacijas, aprašytus Sąsajų ir funkcijų valdymo dokumente, ypač susijusius su prieigos teisėmis.

Valstybės narės nustato visus naudotojus, kuriems, laikantis sąsajų ir funkcijų valdymo dokumento, priskiriama funkcijų grupė ir prieigos teisių rinkinys.

([1]) 2010 m. spalio 20 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2010/65/ES dėl pranešimo formalumų, taikomų į valstybių narių uostus įplaukiantiems ir (arba) iš jų išplaukiantiems laivams, kuria panaikinama Direktyva 2002/6/EB (OL L 283, 2010 10 29, p. 1).

([2]) 2000 m. lapkričio 27 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2000/59/EB dėl uosto priėmimo įrenginių, skirtų laivuose susidarančioms atliekoms ir krovinių likučiams (OL L 332, 2000 12 28, p. 81).

([3]) 2005 m. rugsėjo 7 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2005/35/EB dėl taršos iš laivų ir sankcijų už taršos pažeidimus, įskaitant baudžiamąsias, įvedimo (OL L 255, 2005 9 30, p. 11).

([4]) 2009 m. balandžio 23 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2009/16/EB dėl uosto valstybės kontrolės (OL L 131, 2009 5 28, p. 57).

([5]) 2010 m. spalio 20 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2010/65/ES dėl pranešimo formalumų, taikomų į valstybių narių uostus įplaukiantiems ir (arba) iš jų išplaukiantiems laivams, kuria panaikinama Direktyva 2002/6/EB (OL L 283, 2010 10 29, p. 1).

▼**M3**

IV PRIEDAS

Priemonės, kurių gali imtis valstybės narės, jeigu kiltų grėsmė jūrų saugumui ir aplinkos apsaugai

(pagal 19 straipsnio 1 dalį)

Jei, įvykus 17 straipsnyje aprašyto pobūdžio incidentui su laivu ar susidarius atitinkamai padėčiai, atitinkamos valstybės narės kompetentinga institucija, remdamasi tarptautine teise, nusprendžia, kad būtina išvengti artėjančios didelės grėsmės jos pakrantei ar susijusiems interesams, kitų laivų ir jų įgulų bei keleivių arba krante esančių asmenų saugumui, tą grėsmę sumažinti ar pašalinti arba apsaugoti jūrų aplinką, ta institucija gali visų pirma:

a) apriboti laivo judėjimą ar nurodyti jam laikytis tam tikro kurso. Toks reikalavimas nepanaikina laivo kapitono atsakomybės už saugų laivo valdymą;

b) išsiųsti laivo kapitonui oficialų pranešimą, kuriuo raginama pašalinti grėsmę aplinkai arba jūrų saugumui;

c) nusiųsti į laivą vertinimo grupę rizikos dydžiui įvertinti, padėti kapitonui pagerinti padėtį ir pranešti apie tai kompetentingai pakrantės stočiai;

d) esant neišvengiamam pavojui, nurodyti kapitonui, kad plauktų į prieglobsčio vietą, arba imtis veiksmų, kad laivas būtų palydėtas arba nutemptas.

Jei laivas velkamas pagal vilkimo ar laivo gelbėjimo susitarimą, priemonės, kurių valstybės narės kompetentinga institucija imasi pagal a ir d punktus, gali būti skiriamos ir susijusioms pagalbos, gelbėjimo ir vilkimo bendrovėms.