

# EUROPOS PARLAMENTAS

2004



2009

*Plenarinio posėdžio dokumentas*

**A6-0334/2008**

8.9.2008

**\*\*\*II**

## **REKOMENDACIJOS ANTRAJAM SVARSTYMIUI PROJEKTAS**

dėl Tarybos bendrosios pozicijos siekiant priimti Europos Parlamento ir Tarybos direktyvą iš dalies keičiančią Direktyvą 2002/59/EB, įdiegiančią Bendrijos laivų eismo stebėsenos ir informacijos sistemą (5719/3/2008 – C6-0225/2008 – 2005/0239(COD))

Transporto ir turizmo komitetas

Pranešėjas: Dirk Sterckx

### ***Procedūrų sutartiniai ženklai***

- \* Konsultavimosi procedūra  
*balsavusių narių balsų dauguma*
  - \*\*I Bendradarbiavimo procedūra (pirmasis svarstymas)  
*balsavusių narių balsų dauguma*
  - \*\*II Bendradarbiavimo procedūra (antrasis svarstymas)  
*balsavusių narių balsų dauguma pritariama bendrajai pozicijai visų Parlamento narių balsų dauguma atmetama arba taisoma bendroji pozicija*
  - \*\*\* Pritarimo procedūra  
*visų Parlamento narių balsų dauguma, išskyrus EB sutarties 105, 107, 161 ir 300 straipsniuose bei ES sutarties 7 straipsnyje numatytus atvejus*
  - \*\*\*I Bendro sprendimo procedūra (pirmasis svarstymas)  
*balsavusių narių balsų dauguma*
  - \*\*\*II Bendro sprendimo procedūra (antrasis svarstymas)  
*balsavusių narių balsų dauguma pritariama bendrajai pozicijai visų Parlamento narių balsų dauguma atmetama arba taisoma bendroji pozicija*
  - \*\*\*III Bendro sprendimo procedūra (trečiasis svarstymas)  
*balsavusių narių balsų dauguma pritariama bendram tekstui*
- (Procedūra pasirenkama atsižvelgiant į Komisijos pasiūlytą teisinį pagrindą.)

### ***Teisės akto pakeitimai***

Parlamento pakeitimų tekstas paryškiamas *pusjuodžiu kursyvu*. Iš dalies keičiančiuose aktuose esamos nuostatos tekstas, kurio Komisija nepakeitė, bet nori keisti Parlamentas, paryškiamas pusjuodžiu šriftu. Parlamento išbrauktos šio teksto dalys žymimos laužtiniais skliaustais: [...]. Paryškimas *paprastu kursyvu* parodo atitinkamiems skyriams tas teisės akto projekto vietas, kurias siūloma taisyti rengiant galutinį tekstą (pvz., tekste tam tikra kalba paliktas akivaizdžias klaidas ar praleistas vietas). Pasiūlytiems tokio pobūdžio pataisymams reikalingas atitinkamų skyrių sutikimas.

## TURINYS

	<b>Psl.</b>
EUROPOS PARLAMENTO TEISĖKŪROS REZOLIUCIJOS PROJEKTAS.....	5
AIŠKINAMOJI DALIS .....	49
PROCEDŪRA .....	53



## EUROPOS PARLAMENTO TEISĖKŪROS REZOLIUCIJOS PROJEKTAS

dėl Tarybos bendrosios pozicijos siekiant priimti Europos Parlamento ir Tarybos direktyvą iš dalies keičiančią Direktyvą 2002/59/EB, įdiegiančią Bendrijos laivų eismo stebėsenos ir informacijos sistemą  
(5719/3/2008 – C6-0225/2008 – 2005/0239(COD))

(Bendro sprendimo procedūra: antrasis svarstymas)

*Europos Parlamentas,*

- atsižvelgdamas į Tarybos bendrąją poziciją (5719/3/2008 – C6-0225/2008),
  - atsižvelgdamas į savo poziciją<sup>1</sup> dėl Komisijos pasiūlymo Europos Parlamentui ir Tarybai (COM(2005)0589) per pirmąjį svarstymą,
  - atsižvelgdamas į Komisijos komunikatą (COM(2008)0310) dėl Tarybos priimtos bendrosios pozicijos,
  - atsižvelgdamas į EB sutarties 251 straipsnio 2 dalį,
  - atsižvelgdamas į Darbo tvarkos taisyklių 62 straipsnį,
  - atsižvelgdamas į Transporto ir turizmo komiteto antrajam svarstymui pateiktas rekomendacijas (A6-0334/2008),
1. pritaria bendrajai pozicijai su pakeitimais;
  2. paveda Pirmininkui perduoti Parlamento poziciją Tarybai ir Komisijai.

### **Pakeitimas 1**

**Tarybos bendroji pozicija – iš dalies keičiantis aktas  
6 konstatuojamoji dalis**

*Tarybos bendroji pozicija*

(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

*Pakeitimas*

(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

---

<sup>1</sup> Priimti tekstai, 2007 04 25, P6\_TA(2007)0146.

AIS 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. Vykdam Europos žuvininkystės fondo veiklą finansinė pagalba gali būti teikiama saugumo įrangos, pavyzdžiui, AIS, įrengimui žvejybos laivuose.

AIS 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. Vykdam 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 (automatinės identifikacijos sistemos) duomenų paskelbimas komerciniais tikslais visuotiniame žiniatinklyje ar kitur gali kelti grėsmę laivų ir uostų saugai ir saugumui, ir primygtinai ragina, jog valstybių narių vyriausybės, taikydamos nacionalinės teisės nuostatas, imtųsi priemonių ir užkirstų kelią asmenų, teikiančių AIS duomenis trečiosioms šalims, kad jie būtų skelbiami visuotiniame žiniatinklyje arba kitur, veiklai. Be to, AIS informacijos apie laivų maršrutus ir krovinius teikimas neturėtų kelti grėsmės sąžiningai laivybos pramonės veikėjų konkurencijai.***

#### *Pagrindimas*

*1 pakeitimas (EP pirmasis svarstymas). Viskas paašškinta pačiame tekste.*

#### **Pakeitimas 2**

**Tarybos bendroji pozicija – iš dalies keičiantis aktas  
8 konstatuojamoji dalis**

##### *Tarybos bendroji pozicija*

***(8) Būtų naudinga ištirti galimą AIS ir padėties nustatymo bei ryšio sistemų, naudojamų įgyvendinant bendrą žuvininkystės politiką, pvz., palydovinę laivų stebėjimo sistemą, sąveiką. Šiuo tikslu Komisija, bendradarbiaudama su***

##### *Pakeitimas*

***8) Komisijos vardu atlikti tyrimai aiškiai parodo, kad AIS įtraukimas į padėties nustatymo bei ryšio sistemas, naudojamas įgyvendinant bendrą žuvininkystės politiką, nebūtų nei naudingas, nei įgyvendinamas.***

*valstybėmis narėmis, turėtų ištirti, kokios yra AIS ir padėties nustatymo bei ryšio sistemų, naudojamų įgyvendinant bendrą žuvininkystės politiką, integravimo galimybes ir tam reikalingos išsamios taisyklės. Tiriant, kaip būtų galima integruoti šias sistemas, turėtų būti atsižvelgiama į žvejybos laivynų kontrolės poreikius ir reikalavimus, ypač dėl perduodamų duomenų saugumo ir slaptumo.*

#### *Pagrindimas*

*8 konstatuojamoji dalis turi būti patikslinta. AIS ir „mėlynosios dėžės“ įtraukimo į Bendrijos žuvininkystės politiką tyrimus jau atliko Europos jūrų saugumo agentūra (EMSA) (Galimos AIS ir padėties nustatymo bei ryšio sistemų, naudojamų įgyvendinant bendrą žuvininkystės politiką, sąveikos tyrimas). Tyrimo išvada ta, kad dviejų sistemų integravimo privalumus nusveria dideli trūkumai (sąnaudos, integruotai sistemai išplėtoti skiriamas laikas, abejonės dėl rezultatų ir t. t.).*

### **Pakeitimas 3**

**Tarybos bendroji pozicija – iš dalies keičiantis aktas  
8 a konstatuojamoji dalis (nauja)**

*Tarybos bendroji pozicija*

*Pakeitimas*

***8a) Pagal Direktyvą 2002/59/EB valstybė narė, jei pageidauja, turi teisę prašyti kitos valstybės narės pateikti informaciją apie laivą ir jo gabenamą pavojingą arba aplinką teršiantį krovinį. Reikėtų pabrėžti, kad tai nereiškia, jog valstybės narės gali prašyti viena kitos suteikti tokią informaciją kitais nei jūrų saugumo, laivybos apsaugos ir jūrų aplinkos apsaugos tikslais.***

#### *Pagrindimas*

*Pranešėjas išskaidė 64 pakeitimą (EP pirmasis svarstymas) į konstatuojamosios dalies ir straipsnio pakeitimus (žr. 28 pakeitimą).*

## Pakeitimas 4

### Tarybos bendroji pozicija – iš dalies keičiantis aktas 10 konstatuojamoji dalis

#### *Tarybos bendroji pozicija*

(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 kapitonams, kurių laivai yra jos kompetencijos zonoje arba ketina įplaukti į toje zonoje esantį (-čius) uostą (-us) ar iš jo (jų) išplaukti. Šiai institucijai turėtų būti suteiktos galimybės imtis visų reikiamų priemonių siekiant užtikrinti žmonių gyvybės saugumą jūroje ir apsaugoti aplinką.

#### *Pakeitimas*

(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 kapitonams, kurių laivai yra jos kompetencijos zonoje arba ketina įplaukti į toje zonoje esantį (-čius) uostą (-us) ar iš jo (jų) išplaukti. Šiai institucijai turėtų būti suteiktos galimybės imtis visų reikiamų priemonių siekiant užtikrinti žmonių gyvybės saugumą jūroje ir apsaugoti aplinką. ***Pagal 1974 m. Tarptautinės konvencijos dėl žmogaus gyvybės apsaugos jūroje (SOLAS 74) II-1 skyriaus A-1 dalies 3.1 taisyklę valstybės narės yra atsakingos už tai, kad su jų vėliava plaukiojantys laivai būtų suprojektuoti, pastatyti ir prižiūrimi laikantis laivų konstrukcijos, mechaninės ir elektros įrangos reikalavimų, kuriuos nustatė valstybių narių administracijų pripažintos klasifikavimo bendrovės. Todėl valstybės narės, remdamosi pagal 1994 m. lapkričio 22 d. Direktyvą 94/57/EB dėl laivų apžiūros ir tikrinimo organizacijų ir atitinkamos jūrų administracijų veiklos bendrųjų taisyklių ir standartų<sup>1</sup> pripažintų organizacijų nustatytais reikalavimais arba lygiaverčiais nacionaliniais standartais, turėtų nustatyti laivybos užšlančiuose vandenyse reikalavimus. Valstybės narės turėtų turėti galimybę patikrinti, ar laive esama būtinų dokumentų, įrodančių, kad***



**laivas atitinka atsparumo ir pajėgumo reikalavimus, būtinus atsižvelgiant į ledo būklę atitinkamoje zonoje.**

<sup>1</sup> OL L 319, 1994 12 12, p. 20.

#### *Pagrindimas*

*4 pakeitimu (EP pirmasis svarstymas, pataisytas variantas) siekiama išvengti bet kokių prieštaravimų, susijusių su skirtingomis navigacijos susidarius ledui taisyklėmis.*

### **Pakeitimas 5**

#### **Tarybos bendroji pozicija – iš dalies keičiantis aktas 11 konstatuojamoji dalis**

##### *Tarybos bendroji pozicija*

(11) Direktyvoje 2002/59/EB numatyta, kad valstybės narės turi parengti planus, pagal kuriuos prireikus 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, **kai tai nesusiję su žmonių gyvybės saugumu**, o ne nelaimės ištikti laivai, ta direktyva turėtų būti atitinkamai iš dalies pakeista.

##### *Pakeitimas*

(11) Direktyvoje 2002/59/EB numatyta, kad valstybės narės turi parengti planus, pagal kuriuos prireikus 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 negali nukrypti nuo gelbėjimo operacijoms taikomų nuostatų, pvz., Tarptautinės jūrų paieškos ir gelbėjimo konvencijos nuostatų. Taigi ir toliau taikomos visos šios konvencijos nuostatos.**

#### *Pagrindimas*

*Remdamasi TJO gairėmis dėl prieglobsčio vietų laivams, kuriems reikia pagalbos, Taryba*

*nori pakeisti šios direktyvos terminą „nelaimės ištikti laivai“ terminu „laivai, kuriems reikia pagalbos“. Pranešėjas tam pritaria, bet mano, kad reikėtų numatyti aiškesnę sąsają su Tarptautine jūrų paieškos ir gelbėjimo konvencija. Tarybos formuluotė sudaro įspūdį, kad žmonių gyvybių gelbėjimas nėra labai svarbus. TJO gairėse siekiama paaiškinti, kad žmonių gyvybių gelbėjimas yra svarbiausias prioritetas, bet kad taikomos Tarptautinės jūrų paieškos ir gelbėjimo konvencijos (1979 m.) nuostatos.*

## **Pakeitimas 6**

### **Tarybos bendroji pozicija – iš dalies keičiantis aktas 13 a konstatuojamoji dalis (nauja)**

*Tarybos bendroji pozicija*

*Pakeitimas*

***13a) Siekiant aktyvaus laivų kapitonų ir įgulos bendradarbiavimo ir jų pasitikėjimo, reikia užtikrinti, kad šie laivų kapitonai ir įgula galėtų pasikliauti tinkamu ir sąžiningu atitinkamos valstybės narės kompetentingų institucijų elgesiu. Siekiant šio tikslo, pageidautina, kad valstybės narės, laikydamosi nacionalinių teisės aktų, taikytų Tarptautinės jūrų organizacijos sąžiningo elgesio su jūrininkais įvykus nelaimingam atsitikimui jūroje gaires.***

*Pagrindimas*

*10 pakeitimas (EP pirmasis svarstymas, šiek tiek pataisytas). Ryškėjanti tendencija laivų įgulų narius laikyti nusikaltėliais neprives prie laivybos saugumo. Laivų kapitonai, siekdami išvengti arešto, dažnai neprašo pagalbos ir kartais stengiasi pasiekti ne tokios griežtos pakrantės valstybės teritorinius vandenis, taip padidindami žalos laivams ir nelaimingų atsitikimų jūroje tikimybę. TJO priimtos gairės yra žingsnis teisinga linkme.*

## **Pakeitimas 7**

### **Tarybos bendroji pozicija – iš dalies keičiantis aktas 14 konstatuojamoji dalis**

*Tarybos bendroji pozicija*

*Pakeitimas*

***(14) Laivo, kuriam reikia pagalbos, atveju gali reikėti priimti sprendimą dėl to laivo priėmimo į prieglobsčio vietą. Šiuo tikslu atitinkama institucija turėtų atlikti***

***(14) Laivo, kuriam reikia pagalbos, atveju gali reikėti priimti sprendimą dėl to laivo priėmimo į prieglobsčio vietą. Tai itin svarbu, kai įvyksta nelaimė jūroje, t. y. kai***

preliminarų padėties įvertinimą remdamasi atitinkamame laivų priėmimo į prieglobsčio vietą plane pateikiama informacija.

*iškyla aplinkybė, kurios gali lemti laivo sudužimą arba pavojų aplinkai ar laivybai. Visais šiais atvejais būtina galimybė kreiptis į nepriklausomą kiekvienos valstybės narės arba regiono – atsižvelgiant į valstybės narės vidaus struktūrą – kompetentingą instituciją, kuri turėtų atitinkamus įgaliojimus ir kompetenciją priimti reikiamus sprendimus ir padėti nelaimės ištiktiems laivams, siekiant apsaugoti žmonių gyvybes ir aplinką bei kuo labiau sumažinti finansinę žalą. Pageidautina, kad ši kompetentinga institucija būtų nuolatinė. Minėta institucija visų pirma turėtų būti įgaliota savarankiškai priimti sprendimą dėl nelaimės ištikto laivo priėmimo į prieglobsčio vietą. Šiuo tikslu ji turėtų atlikti preliminarų padėties įvertinimą remdamasi atitinkamame laivų priėmimo į prieglobsčio vietą plane pateikiama informacija.*

#### *Pagrindimas*

*5 pakeitimas (EP pirmasis svarstymas, šiek tiek pataisytas). Šiuo pakeitimu paaiškinama, kuri institucija turi įgaliojimus priimti laivus, kuriems reikia pagalbos.*

### **Pakeitimas 8**

#### **Tarybos bendroji pozicija – iš dalies keičiantis aktas 15 konstatuojamoji dalis**

##### *Tarybos bendroji pozicija*

(15) Laivų, kuriems reikia pagalbos, priėmimo planuose turėtų būti tiksliai aprašytas sprendimų priėmimo procesas, susijęs su pranešimu apie šias situacijas ir jų 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 *patirtimi* ir kompetentingos institucijos turima reikiama informacija.

##### *Pakeitimas*

(15) Laivų, kuriems reikia pagalbos, priėmimo planuose turėtų būti tiksliai aprašytas sprendimų priėmimo procesas, susijęs su pranešimu apie šias situacijas ir jų keliamomis problemomis. Turėtų būti aiškiai apibūdintos atitinkamos institucijos ir jų kompetencija, taip pat suinteresuotųjų šalių ryšio priemonės. Taikoma tvarka turėtų užtikrinti, kad *tais atvejais, kai galima tikėtis didelių žalingų pasekmių*, tinkamas sprendimas galėtų būti priimtas greitai, remiantis *specialiomis laivybos*

*ekspertų žiniomis* ir kompetentingos institucijos turima reikiama informacija.

*Pagrindimas*

*6 pakeitimas (EP pirmasis svarstymas).*

**Pakeitimas 9**

**Tarybos bendroji pozicija – iš dalies keičiantis aktas  
17 b konstatuojamoji dalis (nauja)**

*Tarybos bendroji pozicija*

*Pakeitimas*

***17b) Tuo atveju, kai laivas neturi finansinių garantijų arba draudimo, valstybė narė neatleidžiama nuo pareigos jam padėti ir priimti jį į prieglobsčio vietą, jei taip gali būti sumažintas pavojus įgulai ir aplinkai. Kompetentingos institucijos gali patikrinti, ar laivas yra apdraustas arba ar turi kokią kitą finansinę garantiją, kuria galima pasinaudoti ir tinkamai kompensuoti su laivo priėmimu į prieglobsčio vietą susijusias išlaidas ir žalą, tačiau gelbėjimo darbai dėl šios informacijos užklausos neturi būti vilkinami.***

*Pagrindimas*

*8 pakeitimas (EP pirmasis svarstymas). Taryba neįtraukė nei EP pakeitimų, nei Komisijos pasiūlymo nuostatų, susijusių su finansinėmis garantijomis. Pranešėjas jas įtraukė į šį pakeitimą. Pakeitimu siekiama pabrėžti, kad tuo atveju, kai nelaimės ištiktas laivas neturi draudimo, valstybė narė nėra atleidžiama nuo pareigos jį priimti. Tačiau tuo atveju, kai neapdraustą laivą ištinke nelaimė prie Europos valstybės pakrantės ir gresia katastrofa, šis laivas turi būti priimtas, kaip ir bet kuris kitas laivas.*

**Pakeitimas 10**

**Tarybos bendroji pozicija – iš dalies keičiantis aktas  
17 c konstatuojamoji dalis (nauja)**

*Tarybos bendroji pozicija*

*Pakeitimas*

***17c) Turi būti užtikrinama, kad laivus,***

**kuriems reikia pagalbos, priimančių uostų išlaidos bus greitai kompensuotos ir atlyginta su gelbėjimo operacija susijusi žala. Atsižvelgiant į tai, svarbu, kad būtų taikomos ne tik Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 2007/.../EB ... [dėl laivų savininkų civilinės atsakomybės ir finansinių garantijų] ir tarptautinių taršos nafta padarytos žalos kompensavimo fondų nuostatos, bet ir 1996 m. Tarptautinės konvencijos dėl atsakomybės ir kompensacijos už žalą, susijusią su pavojingų ir potencialiai kenksmingų medžiagų vežimu jūra (HNS konvencija), 2001 m. Tarptautinės konvencijos dėl civilinės atsakomybės už laivų bunkeriuose vežamos naftos padarytą žalą (Bunkerių naftos konvencija) ir 2007 m. Laivų nuolaužų pašalinimo konvencijos nuostatos. Taigi valstybės narės turi kuo skubiau ratifikuoti šias konvencijas. Ypatingais atvejais valstybės narės laiduoja, kad bus atlygintos uosto išlaidos ir ekonominiai nuostoliai, patirti priimant laivą, ypač jeigu laivo savininkų finansinės garantijos netaikomos tokioms išlaidoms ir ekonominiams nuostoliams ir nėra galimybės taikyti kitų esamų kompensavimo priemonių.**

#### *Pagrindimas*

*Tuo atveju, kai priimamas nelaimės ištiktas laivas, dalinė kompensacija už uostų patirtą žalą gali būti išmokėta pagal HNS konvenciją (priimta 1996 m., kol kas ją ratifikavo tik trys valstybės narės), pagal Bunkerių naftos konvenciją (ratifikavo 12 valstybių narių), iš tarptautinių taršos nafta padarytos žalos kompensavimo fondų ir pagal neseniai patvirtintą Laivų nuolaužų pašalinimo konvenciją. Tačiau net taikant visas šias konvencijas tam tikri ekonominiai nuostoliai (pvz., užimta priepilauka, apribota prieiga įplaukti į uostą) neatlyginami. Šiais atvejais atitinkama valstybė narė turi preliminariai kompensuoti nuostolius patyrusiems žalą veikėjams, o vėliau gali išieškoti sumokėtą sumą iš atsakingų asmenų.*

## Pakeitimas 11

### Tarybos bendroji pozicija – iš dalies keičiantis aktas 19 konstatuojamoji dalis

#### *Tarybos bendroji pozicija*

(19) 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 etaloniniu tinklu.

#### *Pakeitimas*

(19) 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 etaloniniu tinklu. ***Svarbu užtikrinti, kad dėl to nepadidėtų sektoriui tenkanti administracinė našta arba išlaidos, būtų užtikrinta darna su tarptautinėmis taisyklėmis ir būtų atsižvelgiama į konfidencialumą, susijusį su visais galimais komerciniais aspektais.***

#### *Pagrindimas*

*12 pakeitimas (EP, pirmasis svarstymas). Tinklas SafeSeaNet yra svarbus žingsnis į priekį, tačiau svarbu užtikrinti komercinį konfidencialumą ir atitiktį tarptautinėms taisyklėms, taip pat neužkrauti sektoriui pernelyg didelės naštos.*

## Pakeitimas 12

### Tarybos bendroji pozicija – iš dalies keičiantis aktas 20 konstatuojamoji dalis

#### *Tarybos bendroji pozicija*

(20) 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 vandenų, ***taip pat ir naudojantis tolimojo identifikavimo ir sekimo (LRIT) sistemomis. Norint užtikrinti visišką šių priemonių***

#### *Pakeitimas*

(20) Pažanga naujų technologijų srityje, ypač jas taikant palydovinėse sistemose, pvz., laivų stebėsenos sistemose, kuriose naudojami ***palydovai***, vaizdo gavimo sistemose arba ***sistemoje Galileo***, šiandien suteikia galimybę stebėti laivų eismą dar toliau nuo kranto ir taip aprėpti didesnę dalį Europos vandenų. ***Be to, Tarptautinė jūrų organizacija, siekdama plėtoti visuotinę tolimojo identifikavimo ir sekimo (LRIT) sistemas, iš dalies pakeitė SOLAS konvenciją jūrų saugumo,***

*integravimą į laivų eismo stebėsenos ir informacijos sistemą, nustatytą Direktyva 2002/59/EB, būtinas visapusiškas bendradarbiavimas Bendrijos lygiu.*

*laivybos apsaugos ir jūrų aplinkos apsaugos tikslais. Atsižvelgiant į Tarptautinės jūrų organizacijos patvirtintą struktūrą, pagal kurią numatyta galimybė sukurti regioninius LRIT duomenų centrus, taip pat atsižvelgiant į patirtį, sukauptą vykdant SafeSeaNet projektą, Europos LRIT duomenų centrai turėtų būti steigiami siekiant kaupti ir valdyti LRIT sistemos informaciją. Valstybės narės turės susisiekti su Europos LRIT duomenų centru, kad gautų LRIT duomenis.*

#### *Pagrindimas*

*13 pakeitimas (EP pirmasis svarstymas).*

#### **Pakeitimas 13**

**Tarybos bendroji pozicija – iš dalies keičiantis aktas  
20 a konstatuojamoji dalis (nauja)**

*Tarybos bendroji pozicija*

*Pakeitimas*

*20a) Siekiant sutaupyti lėšų ir išvengti bereikalingo įrangos montavimo laivuose, kurie plaukioja AIS stebėjimo stočių aptarnaujamose jūrų teritorijose, AIS duomenys turėtų būti integruoti į LRIT sistemą. Šiuo tikslu valstybės narės ir Komisija turėtų imtis atitinkamų iniciatyvų, visų pirma Tarptautinėje jūrų organizacijoje.*

#### *Pagrindimas*

*Šis pakeitimas susijęs su 14 pakeitimu (EP pirmasis svarstymas), tačiau jame labiau atsižvelgiama į dabartinę padėtį. Nėra prasmės nustatyti privalomą reikalavimą įdiegti LRIT sistemas laivuose, kurie plaukioja tik AIS sistemos aptarnaujamose jūrų teritorijose.*

## **Pakeitimas 14**

### **Tarybos bendroji pozicija – iš dalies keičiantis aktas 22 a konstatuojamoji dalis (nauja)**

*Tarybos bendroji pozicija*

*Pakeitimas*

**22a) Vadovaujantis šia direktyva surinkta informacija gali būti skleidžiama ir naudojama tik siekiant užkirsti kelias situacijoms, kurios kelia pavojų žmonių gyvybei jūroje, ir apsaugoti jūrų aplinką. Todėl pageidautina, kad Komisija, bendradarbiaudama su Europos tinklų ir informacijos saugumo agentūra, ištirtų, kaip ji galėtų išspręsti tinklų ir informacijos saugumo problemas.**

*Pagrindimas*

*15 pakeitimas (EP pirmasis svarstymas, pataisytas). Nuostatos, susijusios su AIS ir SafeSeaNet sistemomis sukels daug su konfidencialumu susijusių klausimų, tiems, kurie nuogaustauja, kad šiais tinklais perduodama informacija nėra pakankamai apsaugota nuo piktnaudžiavimo siekiant komercinių tikslų ir nuo šnipinėjimo. Pranešėjas pageidauja, kad Komisija nuodugniau išnagrinėtų šią problemą.*

## **Pakeitimas 15**

### **Tarybos bendroji pozicija – iš dalies keičiantis aktas 25 b konstatuojamoji dalis (nauja)**

*Tarybos bendroji pozicija*

*Pakeitimas*

**25b) Šiai direktyvai įgyvendinti reikalingas priemonės reikėtų priimti pagal 1999 m. birželio 28 d. Tarybos sprendimą 1999/468/EB, nustatantį Komisijos naudojimosi jai suteiktais įgyvendinimo įgaliojimais tvarką. Visų pirma Komisija turėtų būti įgaliota iš dalies keisti I, III ir IV priedus vadovaujantis įgyta patirtimi, išdėstyti LRIT įrangos montavimo laivuose, plaukiojančiuose valstybių narių AIS stacionarinių stočių aptarnaujamose teritorijose, reikalavimus ir nustatyti taisykles ir principus, kuriais**



*vadovaujantis suteikiama prieiga prie LRIT Europos duomenų centro informacijos, ir iš dalies keisti apibrėžtis, nuorodas arba priedus siekiant juos suderinti su Bendrijos arba tarptautinės teisės nuostatomis. Kadangi šios priemonės yra bendro pobūdžio ir jomis iš dalies keičiamos neesminės direktyvos dalys, jos turi būti priimtos pagal Sprendimo 1999/468/EB 5d straipsnyje numatytą reguliavimo procedūrą su tikrinimu.*

*Pagrindimas*

*57 pakeitimas (EP pirmasis svarstymas): nuoroda į naująją reguliavimo procedūrą su tikrinimu.*

**Pakeitimas 16**

**Tarybos bendroji pozicija – iš dalies keičiantis aktas  
28 konstatuojamoji dalis**

*Tarybos bendroji pozicija*

*Pakeitimas*

*(28) Pagal Tarpinstitucinio susitarimo dėl geresnės teisėkūros 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.*

*Išbraukta.*

*Pagrindimas*

*Kaip Komisija siūlė pradžioje, valstybės narės turi būti įpareigos sudaryti atitikmenų lentelę, kurioje būtų tiksliai nurodyta, į kurių nacionalinių teisės aktų nuostatą buvo perkeltas kiekvienas direktyvoje numatytas reikalavimas. Komisijai šios lentelės reikalingos tam, kad būtų galima patikrinti, ar direktyva perkelta teisingai ir ar valstybės narės ją įgyvendina.*

**Pakeitimas 17**

**Tarybos bendroji pozicija – iš dalies keičiantis aktas  
1 straipsnio -1 punktas (naujas)  
Direktyva 2002/59/EB  
Pavadinimas**

**-1) Pavadinimas pakeičiamas taip:**

**„2002 m. birželio 27 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2002/59/EB, pagal kurią įdiegiama Bendrijos laivų eismo stebėsenos ir informacijos sistema bei nustatomos laivų savininkų civilinės atsakomybės ir finansinių garantijų taisyklės ir panaikinanama Tarybos direktyva 93/75/EEB.“**

*Pagrindimas*

*Komisijos pasiūlymai dėl Bendrijos laivų eismo stebėsenos ir laivų savininkų civilinės atsakomybės sistemos – du trečiojo saugios laivybos paketo elementai ir šie pasiūlymai yra tarpusavyje susiję.*

*Remiantis Parlamento darbo tvarkos taisyklių 62 straipsnio 2 dalimi, šiuo pakeitimu siekiama atsižvelgti į po pirmojo svarstymo susidariusią naują teisinę situaciją: Europos Bendrijų Teisingumo Teismo 2008 m. birželio 24 d. sprendimas byloje C-188/07.*

**Pakeitimas 18**

**Tarybos bendroji pozicija – iš dalies keičiantis aktas**

**1 straipsnio -2 punktas (naujas)**

Direktyva 2002/59/EB

1 straipsnio 1 dalis

**-2) 1 straipsnio 1 dalis turėtų būti pakeičiama taip:**

**„Šios direktyvos tikslas – įdiegti Bendrijoje tokių laivų eismo stebėsenos ir informacijos sistemą, kuri pagerintų jūrų laivų judėjimo saugumą bei efektyvumą, uostų ir laivybos saugumą, o tarnybos galėtų tinkamiau reaguoti į incidentus, avarijas ar potencialiai pavojingas situacijas jūroje, įskaitant paieškos ir gelbėjimo operacijas, kad būtų gerinama prevencija ir geriau aptinkama tarša iš laivų.“**

*Pagrindimas*

*16 pakeitimas (EP pirmasis svarstymas).*

**Pakeitimas 19**

**Tarybos bendroji pozicija – iš dalies keičiantis aktas**

**1 straipsnio -3 punktas (naujas)**

Direktyva 2002/59/EB

1 straipsnio 1 a pastraipa (nauja)

*Tarybos bendroji pozicija*

*Pakeitimas*

**-3) 1 straipsnis po pirmosios pastraipos papildomas šia pastraipa:**

**„Šioje direktyvoje taip pat nustatomos kai kuriems jūrų transporto sistemos dalyvių civilinės atsakomybės įsipareigojimų aspektams taikomos taisyklės ir numatoma likimo valiai paliktų jūrininkų finansinė apsauga.“**

*Pagrindimas*

*Komisijos pasiūlymai dėl Bendrijos laivų eismo stebėsenos ir laivų savininkų civilinės atsakomybės sistemos – du trečiojo saugios laivybos paketo elementai ir šie pasiūlymai yra tarpusavyje susiję.*

*Remiantis Parlamento darbo tvarkos taisyklių 62 straipsnio 2 dalimi, šiuo pakeitimu siekiama atsižvelgti į po pirmojo svarstymo susidariusią naują teisinę situaciją: Europos Bendrijų Teisingumo Teismo 2008 m. birželio 24 d. sprendimas byloje C-188/07.*

**Pakeitimas 20**

**Tarybos bendroji pozicija – iš dalies keičiantis aktas**

**1 straipsnio -1 a punktas (naujas)**

Direktyva 2002/59/EB

2 straipsnio 1 dalis

*Tarybos bendroji pozicija*

*Pakeitimas*

**-1a) 2 straipsnio 1 dalis pakeičiama taip:**

**„1. Ši direktyva taikoma:**

**– ne mažesnio kaip 300 tonų bendrojo įregistruoto tonažo laivams, jei nenustatyta kitaip, ir  
– valstybių narių jurisdikcijai priklausančioms jūrų zonoms, laikantis tarptautinės teisės.“**

*Pagrindimas*

*Komisijos pasiūlymai dėl Bendrijos laivų eismo stebėsenos ir laivų savininkų civilinės atsakomybės sistemos – du trečiojo saugios laivybos paketo elementai ir šie pasiūlymai yra tarpusavyje susiję.*

*Remiantis Parlamento darbo tvarkos taisyklių 62 straipsnio 2 dalimi, šiuo pakeitimu siekiama atsizvelgti į po pirmojo svarstymo susidariusią naują teisinę situaciją: Europos Bendrijų Teisingumo Teismo 2008 m. birželio 24 d. sprendimas byloje C-188/07.*

## **Pakeitimas 21**

**Tarybos bendroji pozicija – iš dalies keičiantis aktas**

**1 straipsnio 1 a punktas (naujas)**

Direktyva 2002/59/EB

2 straipsnio 2 dalies c punktas

*Tarybos bendroji pozicija*

*Pakeitimas*

**1a) 2 straipsnio 2 dalies c punktas pakeičiamas taip:**

**„c) laivuose naudojamos laivų saugyklos ir įranga.“**

*Pagrindimas*

*62 pakeitimas (EP pirmasis svarstymas). Bunkeriniam mazutui, kurio kiekis ne didesnis kaip 5000 tonų, taip pat turi būti taikomos šios direktyvos nuostatos.*

## **Pakeitimas 22**

**Tarybos bendroji pozicija – iš dalies keičiantis aktas  
1 straipsnio 2 dalies a punkto i a papunktis (naujas)**

Direktyva 2002/59/EB

3 straipsnio a punkto įtrauka (nauja)

*Tarybos bendroji pozicija*

*Pakeitimas*

***ia) į 3 straipsnio a punktą įrašoma ši nauja įtrauka:***

***„– „1996 m. Konvencija“ – tai Tarptautinės jūrų organizacijos 1976 m. Konvencijos dėl atsakomybės pagal jūrinius reikalavimus ribojimo, su pakeitimais, padarytais 1996 m. protokolu, suvestinis tekstas;“***

*Pagrindimas*

*Komisijos pasiūlymai dėl Bendrijos laivų eismo stebėsenos ir laivų savininkų civilinės atsakomybės sistemos – du trečiojo saugios laivybos paketo elementai ir šie pasiūlymai yra tarpusavyje susiję.*

*Remiantis Parlamento darbo tvarkos taisyklių 62 straipsnio 2 dalimi, šiuo pakeitimu siekiama atsižvelgti į po pirmojo svarstymo susidariusią naują teisinę situaciją: Europos Bendrijų Teisingumo Teismo 2008 m. birželio 24 d. sprendimas byloje C-188/07.*

## **Pakeitimas 23**

**Tarybos bendroji pozicija – iš dalies keičiantis aktas  
1 straipsnio 2 dalies a punkto i b papunktis (naujas)**

Direktyva 2002/59/EB

3 straipsnio a punkto įtrauka (nauja)

*Tarybos bendroji pozicija*

*Pakeitimas*

***ia) į 3 straipsnio a punktą įrašoma ši nauja įtrauka:***

***„– „TJO Rezoliucija A930(22)“ – tai Tarptautinės jūrų organizacijos asamblėjos ir Tarptautinės darbo organizacijos valdybos rezoliucija pavadinimu „Gairės dėl finansinės garantijos suteikimo likimo valiai paliktų***

## ***jūrininkų atveju“.***

### *Pagrindimas*

*Komisijos pasiūlymai dėl Bendrijos laivų eismo stebėsenos ir laivų savininkų civilinės atsakomybės sistemos – du trečiojo saugios laivybos paketo elementai ir šie pasiūlymai yra tarpusavyje susiję.*

*Remiantis Parlamento darbo tvarkos taisyklių 62 straipsnio 2 dalimi, šiuo pakeitimu siekiama atsižvelgti į po pirmojo svarstymo susidariusią naują teisinę situaciją: Europos Bendrijų Teisingumo Teismo 2008 m. birželio 24 d. sprendimas byloje C-188/07.*

### **Pakeitimas 24**

**Tarybos bendroji pozicija – iš dalies keičiantis aktas**

**1 straipsnio 2 punkto a papunkčio ii dalis**

Direktyva 2002/59/EB

3 straipsnio a punkto įtrauka (nauja)

*Tarybos bendroji pozicija*

*Pakeitimas*

***Į 3 straipsnio a punktą įrašoma ši nauja įtrauka:***

***„– 2006 m. balandžio 27 d. TJO Teisės komiteto rezoliucija LEG. 3(91) dėl sąžiningo elgesio su jūrininkais įvykus nelaimingam atsitikimui jūroje gairių priėmimo;“***

### *Pagrindimas*

*18 pakeitimas (EP pirmasis svarstymas, patikslintas). Ryškėjanti tendencija laivų įgulų narius laikyti nusikaltėliais neprives prie laivybos saugumo. Laivų kapitonai, siekdami išvengti arešto, dažnai neprašo pagalbos ir taip laivui gali padaryti dar daugiau žalos bei padidinti nelaimingo atsitikimo jūroje tikimybę. TJO priimtose gairėse yra žingsnis teisinga linkme.*

### **Pakeitimas 25**

**Tarybos bendroji pozicija – iš dalies keičiantis aktas**

**1 straipsnio 2 dalies b a punktas (naujas)**

Direktyva 2002/59/EB

3 straipsnio k a punktas (naujas)

**ba) Įterpiamas šis punktas:**

**„ka) „laivo savininkas“ – tai laivo savininkas arba bet kuri kita organizacija ar asmuo, pavyzdžiui, valdytojas arba laivo be įgulos frachtuotojas, kurį laivo savininkas įgaliojo eksploatuoti laivą ir kuris, prisiimdamas tokią atsakomybę, sutiko prisiimti visas su laivu susijusias pareigas bei įsipareigojimus;**

*Pagrindimas*

*Komisijos pasiūlymai dėl Bendrijos laivų eismo stebėsenos ir laivų savininkų civilinės atsakomybės sistemos – du trečiojo saugios laivybos paketo elementai ir šie pasiūlymai yra tarpusavyje susiję.*

*Remiantis Parlamento darbo tvarkos taisyklių 62 straipsnio 2 dalimi, šiuo pakeitimu siekiama atsivėlgti į po pirmojo svarstymo susidariusią naują teisinę situaciją: Europos Bendrijų Teisingumo Teismo 2008 m. birželio 24 d. sprendimas byloje C-188/07.*

**Pakeitimas 26**

**Tarybos bendroji pozicija – iš dalies keičiantis aktas**

**1 straipsnio 2 punktas**

Direktyva 2002/59/EB

3 straipsnio v punktas

*Tarybos bendroji pozicija*

*Pakeitimas*

(v) „laivas, kuriam reikia pagalbos“ – laivas, esantis tokioje padėtyje, dėl kurios jis gali būti prarastas arba gali kilti pavojus aplinkai ar laivybai, ***išskyrus situaciją, kai reikia gelbėti laive esančius žmones;***“;

(v) „laivas, kuriam reikia pagalbos“ – laivas, esantis tokioje padėtyje, dėl kurios jis gali būti prarastas arba gali kilti pavojus aplinkai ar laivybai. ***Kai būtina, laive esančių žmonių gelbėjimą reglamentuoja Tarptautinė jūrų paieškos ir gelbėjimo konvencija, kuri turi viršenybę prieš šios direktyvos nuostatas.***

*Pagrindimas*

*Taryba, remdamasi TJO gairėmis dėl prieglobsčio vietų laivams, kuriems reikia pagalbos, pradėjo naudoti naują šiose gairėse vartojamą apibrėžtį „laivai, kuriems reikia pagalbos“. Pranešėjas tam pritaria, bet mano, kad Tarybos pasirinkta formuluotė nelabai tinka, nes*

sukuria įspūdį, kad laive esančių žmonių gelbėjimas yra nesvarbus. Iš tikrųjų šiuo pakeitimu ketinama paaiškinti, kad laive esančių žmonių gelbėjimą visų pirma reglamentuoja Tarptautinė jūrų paieškos ir gelbėjimo konvencija (1979 m.).

## **Pakeitimas 27**

**Tarybos bendroji pozicija – iš dalies keičiantis aktas**

**1 straipsnio 2 dalies c punktas**

Direktyva 2002/59/EB

3 straipsnio v a punktas (naujas)

*Tarybos bendroji pozicija*

*Pakeitimas*

**(va) „civilinė atsakomybė“ – 1996 m. Konvencijos tikslais yra atsakomybė, kurios pagrindu trečiasis asmuo jūrų transporto veiksmė, dėl kurio kaltės buvo padaryta žala, turi teisę į reikalavimą, laikantis tos konvencijos 2 straipsnyje numatyto apribojimo, išskyrus Europos Parlamento ir Tarybos reglamente (EB) Nr. .../2008 [dėl keleivių vežėjų jūra ar vidaus vandenimis atsakomybės nelaimingų atsitikimų atveju] numatytus reikalavimus;”**

*Pagrindimas*

*Komisijos pasiūlymai dėl Bendrijos laivų eismo stebėsenos ir laivų savininkų civilinės atsakomybės sistemos – du trečiojo saugios laivybos paketo elementai ir šie pasiūlymai yra tarpusavyje susiję.*

*Remiantis Parlamento darbo tvarkos taisyklių 62 straipsnio 2 dalimi, šiuo pakeitimu siekiama atsižvelgti į po pirmojo svarstymo susidariusią naują teisinę situaciją: Europos Bendrijų Teisingumo Teismo 2008 m. birželio 24 d. sprendimas byloje C-188/07.*

## **Pakeitimas 28**

**Tarybos bendroji pozicija – iš dalies keičiantis aktas**

**1 straipsnio 2 punkto c papunktis**

Direktyva 2002/59/EB

3 straipsnio u a punktas (naujas)



*Tarybos bendroji pozicija*

*Pakeitimas*

**ua) „LRIT“ – tai sistema, kuri pagal SOLAS konvencijos V skyriaus 19 taisyklę automatiškai perduoda tolimojo identifikavimo ir sekimo informaciją laivybos saugos ir saugumo bei jūrų aplinkos apsaugos tikslais.**

*Pagrindimas*

*20 pakeitimas (EP pirmasis svarstymas).*

## **Pakeitimas 29**

**Tarybos bendroji pozicija – iš dalies keičiantis aktas  
1 straipsnio 2 a punktas (naujas)  
Direktyva 2002/59/EB  
4 a straipsnis (naujas)**

*Tarybos bendroji pozicija*

*Pakeitimas*

**2a) Naujas 2aa punktas įterpiamas po 2a punkto:**

**Įterpiamas šis straipsnis**

**„4a straipsnis**

***Atleidimas nuo reikalavimo vykdymo***

**1. Valstybės narės gali atleisti nuo 4 straipsnyje nurodyto reikalavimo laivus, teikiančius reguliarias paslaugas tarp jų teritorijoje esančių uostų, jeigu laikomasi šių sąlygų:**

**a) bendrovė, teikianti pirmiau minėtas reguliarias paslaugas, rengia ir atnaujina tokių laivų sąrašą ir siunčia jį reikiamai kompetentingai institucijai;**

**b) I priedo 1 punkte nurodyta informacija apie kiekvieną atliktą reisą pateikiama kompetentingos institucijos reikalavimu. Bendrovė privalo nustatyti vidaus sistemą, užtikrinančią, kad gavus prašymą ši informacija būtų elektroniniu būdu**

*išsiųsta kompetentingai institucijai bet kuriuo paros metu ir nedelsiant, kaip nurodyta 4 straipsnio 1 dalyje;*

*c) remiantis 4 straipsniu pranešama paskirties uostui, jei nuo tikėtino atvykimo į paskirties uostą ar į locmanų punktą laiko nukrypstama 6 valandas arba daugiau;*

*d) nuo minėtojo reikalavimo atleidžiami tik atskiri laivai, teikiantys konkrečią paslaugą;*

*e) paslauga laikoma reguliaria tik tada, jei numatyta ją teikti ne mažiau kaip mėnesį;*

*f) atleidžiama nuo 4 straipsnyje numatytų reikalavimų tik tada, kai numatomi ne ilgesni kaip dvylikos valandų reisai.*

*2. Kai tarptautinės reguliarios paslaugos teikiamos tarp dviejų ar daugiau valstybių, iš kurių bent viena yra valstybė narė, bet kuri iš dalyvaujančių valstybių narių gali prašyti kitų valstybių narių atleisti nuo reikalavimo laivus, teikiančius tokias paslaugas. Visos dalyvaujančios valstybės narės, įskaitant pakrantės valstybes, bendradarbiauja siekdamos nuo reikalavimo vykdymo atleisti laivus, teikiančius tokias paslaugas, 1 dalyje nustatytomis sąlygomis.*

*3. Valstybės narės periodiškai tikrina, ar laikomasi 1 ir 2 dalyse nurodytų sąlygų. Kai nebesilaikoma bent vienos iš šių sąlygų, valstybės narės nedelsdamos panaikina leidimą nevykdyti reikalavimo atitinkamai šaliai.*

*4. Valstybės narės perduoda Komisijai bendrovių ir laivų, kurie atleidžiami nuo reikalavimo vykdymo pagal šį straipsnį, sąrašą ir bet kokius šio sąrašo pakeitimus.“*

#### *Pagrindimas*

*Direktyvos 4 straipsnyje numatyta, kad laivai, vykstantys į valstybės narės uostą, privalo iki atvykimo į šį uostą pateikti I priedo 1 punkte numatytą informaciją. Laivams, kurie teikia*

*reguliaris paslaugas valstybėje narėje, ši pareiga – pernelyg didelė našta. Neprotinga versti uosto valdžią parsisiųsdinti į nacionalinę valstybių narių laivų eismo stebėsenos sistemą išankstinį pranešimą apie laivų, teikiančių reguliaris paslaugas, atvykimą į uostus, kad paskui ta informacija būtų perduota Bendrijos sistemai SafeSeaNet.*

## **Pakeitimas 30**

### **Tarybos bendroji pozicija – iš dalies keičiantis aktas**

#### **1 straipsnio 3 a punktas (naujas)**

Direktyva 2002/59/EB

6 b straipsnis (naujas)

*Tarybos bendroji pozicija*

*Pakeitimas*

**3a) Įterpiamas šis 6b straipsnis:**

**„6b straipsnis**

***Laivų tolimojo identifikavimo ir sekimo  
(LRIT) sistemos naudojimas***

***1. Vadovaujantis SOLAS konvencijos  
V skyriaus 19 taisykle ir TJO patvirtintais  
veikimo standartais bei funkciniais  
reikalavimais, tarptautiniais maršrutais  
plaukiojančiuose laivuose,  
įplaukiančiuose į valstybės narės uostą,  
įdiegiama LRIT sistema.***

***Komisija, bendradarbiaudama su  
valstybėmis narėmis ir vadovaudamasi 28  
straipsnio 2 dalyje nurodyta reguliavimo  
procedūra su tikrinimu, nustato LRIT  
įrangos montavimo laivuose, kurie  
plaukioja valstybių narių AIS  
stacionarinių stočių aptarnaujamuose  
vandenyse, sąlygas ir reikalavimus bei  
Tarptautinei jūrų organizacijai pateikia  
atitinkamas priemones.***

***2. Valstybės narės ir Komisija  
bendradarbiauja, siekdamos įsteigti LRIT  
Europos duomenų centrą, kuriam būtų  
pavesta tvarkyti tolimojo identifikavimo ir  
sekimo informaciją.***

***LRIT Europos duomenų centras yra  
sudedamoji Europos laivybos  
informacijos ir keitimosi sistemos  
SafeSeaNet dalis. Valstybės dengia***

*išlaidas, susijusias su nacionalinių SafeSeaNet sistemos elementų keitimu siekiant įtraukti LRIT informaciją.*

*Valstybės narės užmezga ryšius su LRIT Europos duomenų centru ir juos palaiko.*

*3. Komisija nustato priegios prie LRIT Europos duomenų centro saugomos informacijos tvarką ir principus pagal 28 straipsnio 2 dalyje nurodytą reguliavimo procedūrą su tikrinimu.“*

#### *Pagrindimas*

*Iš naujo pateiktas 59 pakeitimas (EP pirmasis svarstymas) su keletu pataisymų, padarytų siekiant atsižvelgti į naujausius pokyčius. Siekiama, kad Bendrijos teisės aktuose atsispindėtų Tarptautinės jūrų organizacijos pažanga, padaryta LRIT sistemų srityje.*

#### **Pakeitimas 31**

**Tarybos bendroji pozicija – iš dalies keičiantis aktas**

**1 straipsnio 4 punktas**

Direktyva 2002/59/EB

12 straipsnio 1 dalies įžanginė dalis

#### *Tarybos bendroji pozicija*

Valstybių narių uostuose **bet kokio dydžio laivams siūlyti** vežti **arba pakrauti į juos** pavojingus ar aplinką teršiančius krovinius **leidžiama tik pateikus jo** kapitonui ar valdytojui deklaraciją su šia informacija:

#### *Pakeitimas*

**Krovinio siuntėjai**, valstybių narių uostuose **siūlantys** vežti pavojingus ar aplinką teršiančius krovinius, **prieš tai, kai kroviniai pakraunami į laivą, pateikia bet kokio dydžio laivo** kapitonui ar valdytojui deklaraciją su šia informacija:

#### *Pagrindimas*

*25 pakeitimas (EP pirmasis svarstymas). Svarbu paaiškinti, jog krovinio siuntėjui tenka didžiausia atsakomybė už tai, kad laivo kapitonui ar valdytojui būtų pateikiama teisinga informacija apie krovinį*

## Pakeitimas 32

### Tarybos bendroji pozicija – iš dalies keičiantis aktas

#### 1 straipsnio 4 punktas

Direktyva 2002/59/EB

12 straipsnio 1 dalies b punktas

#### *Tarybos bendroji pozicija*

(b) MARPOL konvencijos I priede nurodytų medžiagų atveju – saugos duomenų lapas, kuriame išsamiai išdėstytos produktų fizinės ir cheminės savybės, įskaitant klampumą, išreikštą cSt 50°C temperatūroje, ir tankį 15°C temperatūroje;

#### *Pakeitimas*

(b) MARPOL konvencijos I priede išvardytoms medžiagoms – saugos duomenų lapą, kuriame išsamiai išdėstytos produktų fizinės ir cheminės savybės (**kai taikoma**), įskaitant klampumą, išreikštą cSt, 50°C temperatūroje ir tankį 15°C temperatūroje **bei kitus duomenis, pateikiamus saugos duomenų lape pagal TJO rezoliuciją MSC.150(77)**;

#### *Pagrindimas*

*26 pakeitimas (EP pirmasis svarstymas, šiek tiek pataisytas). Pageidautina užtikrinti, kad duomenys atitiktų tai, dėl ko šiuo atžvilgiu susitarta su TJO.*

## Pakeitimas 33

### Tarybos bendroji pozicija – iš dalies keičiantis aktas

#### 1 straipsnio 4 punktas

Direktyva 2002/59/EB

12 straipsnio 1 a dalis (nauja)

#### *Tarybos bendroji pozicija*

#### *Pakeitimas*

**Po c punkto įterpiama ši nauja 1a dalis:**

**„1a. Laivuose, kurie atplaukia iš trečiosios šalies uosto, plaukia į valstybių narių uostą ar valstybės narės teritoriniuose vandenyse esančią stovėjimo vietą ir veža pavojingas ar aplinką teršiančias medžiagas, turi būti krovinio siuntėjo deklaracija su šia informacija:**

**a) I priedo 3 skirsnyje nurodyta informacija;**

**b) informacija, kurią reikia pateikti pagal šio straipsnio 1 dalies b ir c punktus.“**

## Pagrindimas

27 pakeitimas (EP pirmasis svarstymas). Krovinio siuntėjas privalo pateikti laivo kapitonui ar valdytojui duomenų lapą, kuriame būtų nurodytos jų vežamo mineralinio kuro fizinės ir cheminės savybės bei klampumas. Pasikonsultavus su laivybos sektoriaus atstovais, paaiškėjo, kad ši informacija labai svarbi, jei kiltų su laivu susijusių problemų. Taigi pranešėjas pageidauja, kad tokia informacija taip pat būtų laivuose, kurie atplaukia iš trečiųjų šalių ir plaukia į Europos uostus.

### Pakeitimas 34

**Tarybos bendroji pozicija – iš dalies keičiantis aktas**

**1 straipsnio 4 punktas**

Direktyva 2002/59/EB

12 straipsnio 1 dalis baigiamoji formuluotė

*Tarybos bendroji pozicija*

*Pakeitimas*

Krovinio siuntėjas privalo **pateikti tokią deklaraciją kapitonui ar valdytojui ir** užtikrinti, kad siūlomas vežti kroviny iš tikrųjų yra tas, kuris buvo deklaruotas pagal **pirmosios pastraipos** nuostatas.

**12 straipsnio 1 dalies baigiamoji formuluotė tampa 1b dalimi ir pakeičiama taip:**

„Krovinio siuntėjas privalo užtikrinti, kad siūlomas vežti kroviny iš tikrųjų yra tas, kuris buvo deklaruotas pagal **1 ir 2 dalių** nuostatas, **ir yra už tai atsakingas.**“

## Pagrindimas

28 pakeitimas (EP pirmasis svarstymas). Taip pat reikia paaiškinti, kad valdytojas ar kapitonas negali būti atsakingi, jei krovinio siuntėjas netinkamai įvertina krovinį ir pateikia standartų neatitinkančią ar klaidinančią informaciją. Atsižvelgiant į tai, kad paskutinėje pastraipoje daroma nuoroda į dvi ankstesnes 12 straipsnio dalis, ji turėtų tapti atskira šio straipsnio dalimi.

### Pakeitimas 35

**Tarybos bendroji pozicija – iš dalies keičiantis aktas**

**1 straipsnio 4 a punktas (naujas)**

Direktyva 2002/59/EB

14 straipsnio 2 dalies c punktas

*Tarybos bendroji pozicija*

*Pakeitimas*

**4a) 14 straipsnio 2 dalies c punktas**

*pakeičiamas taip:*

*„c) paprašius visos valstybės narės 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, tačiau tik jūrų saugumo, laivybos apsaugos ir jūrų aplinkos apsaugos tikslais.“*

#### *Pagrindimas*

*64 pakeitimas (EP pirmasis svarstymas, šiek tiek pataisytas). Dabartinio Direktyvos 2002/59/EB 14 straipsnio apimtis yra neaiški. Šiuo pakeitimu pranešėjas nori paaiškinti, kad laivui neprivaloma sistemingai pateikti informacijos ir kad to reikia tik iškilus atitinkamoms situacijoms. Taip pat žr. su tuo susijusį 3 pakeitimą.*

#### **Pakeitimas 36**

**Tarybos bendroji pozicija – iš dalies keičiantis aktas**

**1 straipsnio 5 punktas**

Direktyva 2002/59/EB

16 straipsnio 1 dalies d punktas

#### *Tarybos bendroji pozicija*

(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;

#### *Pakeitimas*

(d) laivai, apie kurių draudimo pažymėjimą arba finansines garantijas, reikalingas pagal **šios direktyvos nuostatas** ir tarptautines taisykles, nebuvo pranešta arba kurie jų neturi;

#### *Pagrindimas*

*Taryba neįtraukė nuorodos į pasiūlymą dėl direktyvos (COM(2005)0593 ir COM(2007)0674), kadangi ji pasiūlymui nepritarė. Atsižvelgiant į tai, kad Europos Parlamentas siekia, kad ši direktyva būtų priimta, pageidautina, kad nuoroda į šią direktyvą liktų tekste.*

## Pakeitimas 37

### Tarybos bendroji pozicija – iš dalies keičiantis aktas

#### 1 straipsnio 6 punktas

Direktyva 2002/59/EB

18 a straipsnio 1 dalies b punktas

#### *Tarybos bendroji pozicija*

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

#### *Pakeitimas*

(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 dokumentus, įrodančius, kad jis atitinka** atsparumo ir pajėgumo reikalavimus, būtinus atsižvelgiant į su ledu susijusią padėtį atitinkamame rajone.

#### *Pagrindimas*

*30 pakeitimas (EP pirmasis svarstymas). Institucijoms neturėtų būti leidžiama neleisti laivams įplaukti į uostą, iš jo išplaukti ir t. t. vadovaujantis nepagrįsta nuomone. Tam užtikrinti pakaktų pateikti reikiamus dokumentus.*

## Pakeitimas 38

### Tarybos bendroji pozicija – iš dalies keičiantis aktas

#### 1 straipsnio 7 punktas

Direktyva 2002/59/EB

19 straipsnio 3 a dalis (nauja)

#### *Tarybos bendroji pozicija*

#### *Pakeitimas*

**19 straipsnyje įterpiama 3a dalis:**

**„3a. Remdamosi nacionalinės teisės aktais, valstybės narės laikosi TJO sąžiningo elgesio su jūrininkais įvykus nelaimingam atsitikimui jūroje gairių, ypač nuostatų, susijusių su jų jurisdikcijai priklausančiuose vandenyse plaukiojančio laivo, kuriam reikia pagalbos, kapitonu arba įgula.“**



## Pagrindimas

35 pakeitimas (EP pirmasis svarstymas, šiek tiek pataisytas). Šios gairės parengtos siekiant kovoti su ryškėjančia tendencija laivų kapitonų ir įgulas laikyti nusikaltėliais. Laivų „Erika“ ir „Prestige“ kapitonai buvo suimti nepateikus jų neteisėtos veiklos įrodymų. Kartais įvykus nelaimingam atsitikimui jūroje baimė būti suimtiems verčia laivo kapitonus plukdyti apgadintus laivus į kitos valstybės narės vandenį, ir dėl to kyla pavojus padaryti laivui dar daugiau žalos.

### Pakeitimas 39

**Tarybos bendroji pozicija – iš dalies keičiantis aktas**

**1 straipsnio 7 a dalis (nauja)**

(Direktyva 2002/59/EB)

19 a straipsnis (naujas)

*Tarybos bendroji pozicija*

*Pakeitimas*

**7a) Pridedamas šis 19a straipsnis:**

**„19a straipsnis**

**Laivus, kuriems reikia pagalbos,  
priimanti kompetentinga institucija:**

**1. Kiekviena valstybė narė paskiria reikiamą kompetenciją turinčią kompetentingą instituciją, kuri būtų savarankiška tuo požiūriu, kad gelbėjimo operacijos metu turėtų įgaliojimus savo iniciatyva priimti sprendimus dėl nelaimės ištyktų laivų priėmimo siekiant:**

- išsaugoti žmonių gyvybes,
- apsaugoti pakrantę,
- apsaugoti jūrų aplinką,
- užtikrinti saugą jūroje,
- sumažinti ekonominę žalą.

**2. 1 dalyje nurodyta institucija prisiima atsakomybę už 20a straipsnyje nurodytų planų vykdymą.**

**3. 1 dalyje nurodyta institucija, inter alia, gali:**

- a) *apriboti laivo judėjimą ar nurodyti jam laikytis tam tikro kurso. Toks reikalavimas nepanaikina laivo kapitono atsakomybės už saugų savo laivo valdymą;*
- b) *išsiųsti oficialų pranešimą laivo kapitonui pašalinti grėsmę aplinkai ir laivybos saugai;*
- c) *atvykti į laivą arba nusiųsti į jį vertinimo grupę laivui padarytos žalos dydžiui ir pavojui įvertinti, padėti kapitonui pagerinti padėtį ir pranešti apie tai kompetentingai pakrantės stočiai;*
- d) *prireikus pačiai iškviešti ir nusiųsti gelbėtojus;*
- e) *palydėti arba nutempti laivą.*

#### *Pagrindimas*

*31, 32 ir 33 pakeitimai (EP, pirmasis svarstymas). Šiuo pakeitimu siekiama paaiškinti, kiek kompetentinga institucija turi būti savarankiška ir kokie yra kiti, ne tik nuspręsti priimti laivą prieglobsčio vietoje, jos įgaliojimai. Daug šių įgaliojimų išvardyta sąraše, kuris pateikiamas dabartinės Stebėsenos direktyvos 2002/59/EB IV priede ir yra neišsamus. Pranešėjo nuomone, pageidautina, kad minėtasis sąrašas būtų įtrauktas į šį straipsnį.*

#### **Pakeitimas 40**

##### **Tarybos bendroji pozicija – iš dalies keičiantis aktas**

##### **1 straipsnio 8 dalis**

(Direktyva 2002/59/EB)

20 straipsnio 1 dalis

#### *Tarybos bendroji pozicija*

**1. Priimti į prieglobsčio vietą ar atsisakyti priimti laivą, kuriam reikia pagalbos, galima** tik prieš tai atlikus padėties įvertinimą remiantis 20a straipsnyje nurodytu planu **ir tik esant kompetentingos institucijos sprendimui.**

#### *Pakeitimas*

**1. 19a straipsnyje nurodyta institucija nusprendžia, ar priimti laivą prieglobsčio vietoje. Ši įstaiga užtikrina, kad dėl avarinėje padėtyje atsidūrusio laivo būtų sprendžiama** tik prieš tai atlikus padėties įvertinimą remiantis 20a straipsnyje nurodytu planu, **ir laivas priimamas prieglobsčio vietoje tuo atveju, kai yra galimybė, kad bus sumažintas susijęs pavojus arba jo bus išvengta.**

## Pagrindimas

*Pranešėjo nuomone, laivai turėtų būti priimami prieglobsčio vietoje tais atvejais, kai yra galimybė sumažinti galimą žalą. Tačiau tam tikrais atvejais, pvz., kai kyla sprogimo pavojus, šio įvykio pasekmės žmonėms ir aplinkai būtų mažesnės, jei tai įvyktų ne prieglobsčio vietoje, bet jūroje. Taigi neturėtume manyti, kad laivo priėmimas prieglobsčio vietoje savaime yra pats geriausias sprendimas.*

### Pakeitimas 41

#### Tarybos bendroji pozicija – iš dalies keičiantis aktas

##### 1 straipsnio 9 dalis

(Direktyva 2004/49/EB)

20 a straipsnio 1 dalis

#### *Tarybos bendroji pozicija*

1. Valstybės narės parengia planus, kuriuose išdėstomi veiksmai pavojaus, keliamo nelaimės ištikto laivo, esančio jų jurisdikcijai priklausančiuose vandenyse, atveju.

#### *Pakeitimas*

1. Valstybės narės parengia planus, kuriuose išdėstomi veiksmai pavojaus, keliamo nelaimės ištikto laivo, esančio jų jurisdikcijai priklausančiuose vandenyse, atveju ***ir kuriuose užtikrinamas laivų priėmimas bei žmonių gyvybių gelbėjimas.***

## Pagrindimas

*36 pakeitimas (EP, pirmasis svarstymas).*

### Pakeitimas 42

#### Tarybos bendroji pozicija – iš dalies keičiantis aktas

##### 1 straipsnio 9 punktą

Direktyva 2002/59/EB

20 a straipsnio 2 dalies c punktas

#### *Tarybos bendroji pozicija*

(c) informacija apie valstybių narių pakrantę, ***kuri padės*** įvertinti laivą, kuriam reikia pagalbos prieglobsčio ***vietoje***, įskaitant aplinkos, ekonominių ir socialinių veiksnių bei gamtos sąlygų aprašymą;

#### *Pakeitimas*

(c) informacija apie valstybių narių pakrantę ***ir duomenys, kurie padėtų greitai*** įvertinti laivą, kuriam reikia pagalbos, ***ir nedelsiant priimti sprendimą dėl*** prieglobsčio ***vietos***, įskaitant aplinkos, ekonominių ir socialinių veiksnių bei gamtos sąlygų aprašymą;

## Pagrindimas

Taryba pakeitė Komisijos tekstą. Šiame pakeitime pranešėjas nori paaiškinti tekstą. Visi pakrantės duomenys turi būti aiškiai ir analitiškai išdėstyti žemėlapyje siekiant, kad, jei reikia, galima būtų nedelsiant pasirinkti prieglobsčio vietą. Nepakanka vien tik informacijos apie pakrantę.

### Pakeitimas 43

#### Tarybos bendroji pozicija – iš dalies keičiantis aktas

##### 1 straipsnio 9 dalis

(Direktyva 2002/59/EB)

20 a straipsnio 3 dalies 1 pastraipa

#### *Tarybos bendroji pozicija*

3. Valstybės narės paskelbia **20 straipsnio 1 dalyje** nurodytos kompetentingos institucijos ir institucijų, paskirtų priimti pavojaus signalus ir į juos reaguoti, pavadinimus.

#### *Pakeitimas*

3. Valstybės narės paskelbia **19a straipsnyje** nurodytos kompetentingos institucijos ir institucijų, paskirtų priimti pavojaus signalus ir į juos reaguoti, pavadinimus **ir adresus**.

## Pagrindimas

Šiame pakeitime iš dalies atkuriamas Komisijos pirminis tekstas, kuris suderinamas su 32 pakeitimo tekstu.

### Pakeitimas 44

#### Tarybos bendroji pozicija – iš dalies keičiantis aktas

##### 1 straipsnio 9a punktas (naujas)

Direktyva 2002/59/EB

20 b straipsnis (naujas)

#### *Tarybos bendroji pozicija*

#### *Pakeitimas*

**9a) Įterpiamas šis straipsnis:**

**„20b straipsnis**

**Civilinės atsakomybės ir finansinių garantijų tvarka**

**Valstybės narės nustato laivų savininkų civilinės atsakomybės tvarką ir užtikrina, kad laivų savininkų teisę riboti atsakomybę reglamentuotų visos 1996 m. Konvencijos nuostatos.**

*Kiekviena valstybė narė imasi reikalingų priemonių, kad visi su jos vėliava plaukiojančių laivų savininkai teiktų finansines civilinės atsakomybės garantijas atsižvelgiant į 1996 m. konvencijoje nustatytas ribas.*  
*Kiekviena valstybė narė imasi reikalingų priemonių, kad visi su trečiosios šalies vėliava plaukiojančių laivų savininkai teiktų finansines garantijas pagal pirmos pastraipos reikalavimus iš karto, kai toks laivas įplaukia į tos valstybės narės išskirtinę ekonominę arba jai lygiavertę zoną. Šios finansinės garantijos turi galioti ne mažiau kaip tris mėnesius nuo jų pateikimo pareikalavimo datos.“*

#### *Pagrindimas*

*Komisijos pasiūlymai dėl Bendrijos laivų eismo stebėsenos ir laivų savininkų civilinės atsakomybės sistemos – du trečiojo saugios laivybos paketo elementai ir šie pasiūlymai yra tarpusavyje susiję.*

*Remiantis Parlamento darbo tvarkos taisyklių 62 straipsnio 2 dalimi, šiuo pakeitimu siekiama atsižvelgti į po pirmojo svarstymo susidariusią naują teisinę situaciją: Europos Bendrijų Teisingumo Teismo 2008 m. birželio 24 d. sprendimas byloje C-188/07.*

#### **Pakeitimas 45**

**Tarybos bendroji pozicija – iš dalies keičiantis aktas**

**1 straipsnio 9 b punktas (nauja)**

Direktyva 2002/59/EB

20 c straipsnis (naujas)

*Tarybos bendroji pozicija*

*Pakeitimas*

**9b) Įterpiamas šis straipsnis:**

**„20c straipsnis**

***Finansinės garantijos likimo valiai paliktiems jūrininkams apsaugoti***  
***Kiekviena valstybė narė imasi reikalingų priemonių, kad visų su jos vėliava plaukiojančių laivų savininkai teiktų finansines garantijas, apsaugančias tame laive įdarbintus ar pasamdytus jūrininkus jų palikimo likimo valiai atveju, kaip***

*numatyta TJO rezoliucijoje A 930(22).  
Kiekviena valstybė narė imasi reikalingų  
priemonių, kad kiekvienas su trečiosios  
šalies vėliava plaukiojančio laivo  
savininkas teiktų finansines garantijas  
pagal pirmos pastraipos reikalavimus iš  
kartu, kai toks laivas įplaukia į tos  
valstybės narės jurisdikcijai priklausantį  
uostą ar jūros terminalą arba nuleidžia  
inkarą jos jurisdikcijoje esančioje zonoje.  
Pagal TJO rezoliuciją A 930(22) valstybės  
narės užtikrina, kad likimo valiai paliktų  
jūrininkų atveju būtų įmanoma  
pasinaudoti finansinių garantijų  
sistema.“*

#### *Pagrindimas*

*Komisijos pasiūlymai dėl Bendrijos laivų eismo stebėsenos ir laivų savininkų civilinės atsakomybės sistemos – du trečiojo saugios laivybos paketo elementai ir šie pasiūlymai yra tarpusavyje susiję.*

*Remiantis Parlamento darbo tvarkos taisyklių 62 straipsnio 2 dalimi, šiuo pakeitimu siekiama atsižvelgti į po pirmojo svarstymo susidariusią naują teisinę situaciją: Europos Bendrijų Teisingumo Teismo 2008 m. birželio 24 d. sprendimas byloje C-188/07.*

#### **Pakeitimas 46**

**Tarybos bendroji pozicija – iš dalies keičiantis aktas**

**1 straipsnio 9 c dalis (nauja)**

Direktyva 2002/59/EB

20 d straipsnis (naujas)

*Tarybos bendroji pozicija*

*Pakeitimas*

**9c) Įterpiamas šis straipsnis:**

**„20d straipsnis**

**Finansinės garantijos pažymėjimas**

**1. 20b ir 20c straipsniuose numatytų finansinių garantijų buvimas ir galiojimo laikas turi būti patvirtinti vienu ar keliais pažymėjimais.**

**2. Pažymėjimus išduoda kompetentingos valstybių narių institucijos, įsitikinusios, kad laivo savininkas atitinka šios direktyvos reikalavimus. Be to,**

*išduodamos pažymėjimus, kompetentingos institucijos turi atsižvelgti ir į tai, ar garantiją teikiantis asmuo turi verslo buveinę Europos Sąjungoje.*

*Kai laivas registruotas valstybėje narėje, pažymėjimus išduoda arba patvirtina valstybės, kurioje įregistruotas laivas, kompetentinga institucija.*

*Kai laivas registruotas trečiojoje šalyje, pažymėjimus gali išduoti arba patvirtinti bet kurios valstybės narės kompetentinga institucija.*

*3. Komisija nustato pažymėjimų išdavimo ir galiojimo sąlygas, ypač jų išdavimo kriterijus ir tvarką, taip pat finansinių garantijų teikėjams taikomas priemonės. Šios priemonės, skirtos neesminėms šios direktyvos nuostatomis iš dalies pakeisti, taip pat ją papildant, priimamos laikantis 28 straipsnio 2 dalyje nustatytos reguliavimo procedūros su tikrinimu.“*

*4. Pažymėjimuose nurodoma tokia informacija:*

*a) laivo pavadinimas ir registravimo uostas;*

*b) laivo savininko pavadinimas ir pagrindinė veiklos vykdymo vieta;*

*c) garantijos tipas;*

*d) draudiko ar kito garantiją suteikiančio subjekto pavadinimas ir pagrindinė veiklos vykdymo vieta ir, jei reikia, veiklos vykdymo vieta, kurioje buvo įgytas draudimas arba garantija;*

*e) pažymėjimo galiojimo laikotarpis, kuris negali būti ilgesnis už draudimo ar garantijos galiojimo laikotarpį.*

*5. Pažymėjimai išduodami išduodančiosios valstybės narės oficialiaja (-iosiomis) kalba (-omis). Jei vartojama ne anglų ar prancūzų kalba, pateikiamas vertimas į vieną iš šių kalbų.“*

#### *Pagrindimas*

*Komisijos pasiūlymai dėl Bendrijos laivų eismo stebėsenos ir laivų savininkų civilinės atsakomybės sistemos – du trečiojo saugios laivybos paketo elementai ir šie pasiūlymai yra tarpusavyje susiję.*

*Remiantis Parlamento darbo tvarkos taisyklių 62 straipsnio 2 dalimi, šiuo pakeitimu siekiama atsižvelgti į po pirmojo svarstymo susidariusią naują teisinę situaciją: Europos Bendrijų Teisingumo Teismo 2008 m. birželio 24 d. sprendimas byloje C-188/07.*

## **Pakeitimas 47**

**Tarybos bendroji pozicija – iš dalies keičiantis aktas**

**1 straipsnio 9 d punktas (naujas)**

Direktyva 2002/59/EB

20 e straipsnis (naujas)

*Tarybos bendroji pozicija*

*Pakeitimas*

**9d) Įtraukiamas šis straipsnis:**

**„20e straipsnis**

**Pranešimas apie finansinės garantijos pažymėjimą**

**1. Pažymėjimas turi būti laikomas laive, o jo kopija perduodama laivų registrą tvarkančiai institucijai arba, jei laivas registruotas ne valstybėje narėje, valstybės, išdavusios ar patvirtinusios pažymėjimą, institucijai. Atitinkama institucija perduoda pažymėjimo išdavimo bylos kopiją 20i straipsnyje numatytam Bendrijos biurui, kad pastarasis įtrauktų ją į registrą.**

**2. Į valstybės narės išimtinę ekonominę ar jai lygiavertę zoną įplaukiančio laivo valdytojas, įgaliotinis arba kapitonas 20b straipsnyje nurodytais atvejais praneša tos valstybės narės institucijoms apie laive esantį finansinės garantijos pažymėjimą.**

**3. Į valstybės narės jurisdikcijai priklausančią uostą ar jūros terminalą įplaukiančio arba jos jurisdikcijoje esančioje zonoje inkarą nuleidžiančio laivo valdytojas, įgaliotinis arba kapitonas 20c straipsnyje nurodytais atvejais praneša tos valstybės narės institucijoms apie laive esantį finansinės garantijos pažymėjimą.**

**4. Valstybių narių kompetentingos institucijos gali keistis 1 dalyje nurodyta informacija, naudodamosi Bendrijos jūrų**



**informacijos keitimosi sistema  
SafeSeaNet.**

*Pagrindimas*

*Komisijos pasiūlymai dėl Bendrijos laivų eismo stebėsenos ir laivų savininkų civilinės atsakomybės sistemos – du trečiojo saugios laivybos paketo elementai ir šie pasiūlymai yra tarpusavyje susiję.*

*Remiantis Parlamento darbo tvarkos taisyklių 62 straipsnio 2 dalimi, šiuo pakeitimu siekiama atsižvelgti į po pirmojo svarstymo susidariusią naują teisinę situaciją: Europos Bendrijų Teisingumo Teismo 2008 m. birželio 24 d. sprendimas byloje C-188/07.*

**Pakeitimas 48**

**Tarybos bendroji pozicija – iš dalies keičiantis aktas**

**1 straipsnio 9 e punktas (naujas)**

Direktyva 2002/59/EB

20 f straipsnis (naujas)

*Tarybos bendroji pozicija*

*Pakeitimas*

**9e) Iterpiamas šis straipsnis:**

**„20f straipsnis**

**Sankcijos**

**Valstybės narės užtikrina, kad būtų laikomasi šioje direktyvoje numatytų taisyklių, ir numato sankcijas už šių taisyklių pažeidimus. Sankcijos turi būti veiksmingos, proporcingos ir atgrasančios.“**

*Pagrindimas*

*Komisijos pasiūlymai dėl Bendrijos laivų eismo stebėsenos ir laivų savininkų civilinės atsakomybės sistemos – du trečiojo saugios laivybos paketo elementai ir šie pasiūlymai yra tarpusavyje susiję.*

*Remiantis Parlamento darbo tvarkos taisyklių 62 straipsnio 2 dalimi, šiuo pakeitimu siekiama atsižvelgti į po pirmojo svarstymo susidariusią naują teisinę situaciją: Europos Bendrijų Teisingumo Teismo 2008 m. birželio 24 d. sprendimas byloje C-188/07.*

## **Pakeitimas 49**

**Tarybos bendroji pozicija – iš dalies keičiantis aktas**

**1 straipsnio 9 f punktas (naujas)**

Direktyva 2002/59/EB

20 g straipsnis (naujas)

*Tarybos bendroji pozicija*

*Pakeitimas*

**9f) Įterpiamas šis straipsnis:**

**„20g straipsnis**

***Abipusis finansinės garantijos pažymėjimų pripažinimas valstybėse narėse***

***Kiekviena valstybė narė pripažįsta kitos valstybės narės taikant 20d straipsnį visiems šios direktyvos tikslams išduotus arba patvirtintus pažymėjimus ir laiko juos lygiaverčiais savo pačios išduotiems arba patvirtintiems pažymėjimams net ir tais atvejais, kai laivas nėra registruotas valstybėje narėje.***

***Valstybė narė gali bet kada paprašyti pažymėjimą išdavusios ar patvirtinusios valstybės pasikeisti nuomonėmis, jei mano, kad draudikas ar pažymėjime nurodytas garantas yra finansiškai nepajėgus įvykdyti šioje direktyvoje nustatytas pareigas.“***

*Pagrindimas*

*Komisijos pasiūlymai dėl Bendrijos laivų eismo stebėsenos ir laivų savininkų civilinės atsakomybės sistemos – du trečiojo saugios laivybos paketo elementai ir šie pasiūlymai yra tarpusavyje susiję.*

*Remiantis Parlamento darbo tvarkos taisyklių 62 straipsnio 2 dalimi, šiuo pakeitimu siekiama atsižvelgti į po pirmojo svarstymo susidariusią naują teisinę situaciją: Europos Bendrijų Teisingumo Teismo 2008 m. birželio 24 d. sprendimas byloje C-188/07.*

## **Pakeitimas 50**

**Tarybos bendroji pozicija – iš dalies keičiantis aktas**

**1 straipsnio 9 g punktas (naujas)**

Direktyva 2002/59/EB

20 h straipsnis (naujas)

**9g) Įterpiamas šis straipsnis:**

**„20h straipsnis**

***Tiesioginis ieškinys prieš finansinės civilinės atsakomybės garantijos teikėją  
Bet kuris prašymas atlyginti laivo padarytą žalą gali būti pateikiamas tiesiogiai laivo savininko civilinės atsakomybės finansinę garantiją suteikusiam subjektui.***

***Finansinės garantijos teikėjas gali naudotis tomis pačiomis gynybos priemonėmis kaip ir laivo savininkas, išskyrus bankroto ir savininko likvidavimo priemones.***

***Finansinės garantijos teikėjas taip pat gali pasinaudoti faktu, kad žala buvo padaryta dėl tyčinės savininko kaltės. Tačiau jis negali pasinaudoti jokiais gynybos priemonėmis, kuriomis jis būtų galėjęs pasinaudoti, jei savininkas jam būtų pareiškęs ieškinį.***

***Bet kuriuo atveju finansinės garantijos teikėjas gali paprašyti, kad savininkas būtų įtrauktas į procesą.***

#### *Pagrindimas*

*Komisijos pasiūlymai dėl Bendrijos laivų eismo stebėsenos ir laivų savininkų civilinės atsakomybės sistemos – du trečiojo saugios laivybos paketo elementai ir šie pasiūlymai yra tarpusavyje susiję.*

*Remiantis Parlamento darbo tvarkos taisyklių 62 straipsnio 2 dalimi, šiuo pakeitimu siekiama atsižvelgti į po pirmojo svarstymo susidariusią naują teisinę situaciją: Europos Bendrijų Teisingumo Teismo 2008 m. birželio 24 d. sprendimas byloje C-188/07.*

#### **Pakeitimas 51**

**Tarybos bendroji pozicija – iš dalies keičiantis aktas**

**1 straipsnio 9 h punktas (naujas)**

Direktyva 2002/59/EB

20 i straipsnis (naujas)

*Tarybos bendroji pozicija*

*Pakeitimas*

**9h) Įterpiamas šis straipsnis:**

**„20i straipsnis**

***Bendrijos biuras***

***Įkuriamas Bendrijos biuras, kuris tvarko išsamų išduodamų pažymėjimų registrą, prižiūri ir atnaujina šių pažymėjimų galiojimą ir tikrina trečiųjų šalių įregistruotų garantijų tikrumą.“***

*Pagrindimas*

*Komisijos pasiūlymai dėl Bendrijos laivų eismo stebėsenos ir laivų savininkų civilinės atsakomybės sistemos – du trečiojo saugios laivybos paketo elementai ir šie pasiūlymai yra tarpusavyje susiję.*

*Remiantis Parlamento darbo tvarkos taisyklių 62 straipsnio 2 dalimi, šiuo pakeitimu siekiama atsizvelgti į po pirmojo svarstymo susidariusią naują teisinę situaciją: Europos Bendrijų Teisingumo Teismo 2008 m. birželio 24 d. sprendimas byloje C-188/07.*

## **Pakeitimas 52**

**Tarybos bendroji pozicija – iš dalies keičiantis aktas**

**1 straipsnio 9 a dalis (nauja)**

(Direktyva 2002/59/EB)

20 j straipsnis (naujas)

*Tarybos bendroji pozicija*

*Pakeitimas*

**9a) Įterpiamos šios 20 j straipsnio 1 ir 2 dalys:**

**„20j straipsnis**

***Finansinės garantijos ir kompensacija***

***1. Jei nepateikiama draudimo pažymėjimo ar finansinės garantijos, tai neatleidžia valstybių narių nuo pareigos atlikti išankstinį padėties vertinimą ir priimti 20 straipsnyje nurodytą sprendimą ir nesudaro pakankamos priežasties valstybei narei atsisakyti priimti laivą į prieglobsčio vietą.***

*2. Nepažeisdama 1 dalies nuostatų, prieš priimdama laivą į prieglobsčio vietą, valstybė narė gali pareikalauti, kad laivo valdytojas, atstovas arba kapitonas pateiktų draudimo pažymėjimą arba finansinę garantiją, kaip apibrėžta šioje direktyvoje, pagal kuriuos užtikrinama atsakomybė už laivo padarytą žalą. Dėl reikalavimo pateikti šią pažymą nelaimės ištikto laivo priėmimas negali būti atidėtas.*

#### *Pagrindimas*

*39 ir 40 pakeitimai (EP, pirmasis svarstymas). Taryba visiškai neįtraukė 20 b straipsnio dėl finansinių garantijų ir Parlamento padarytų jo pakeitimų. Pranešėjas iš naujo pateikė 20 straipsnį ir pabrėžia tai, kad negalima nesuteikti pagalbos nelaimės ištiktam laivui ar nepriimti jo į prieglobsčio vietą dėl to, jog nepateikiama draudimo pažymėjimo. Valstybė narė gali paprašyti pateikti draudimo pažymėjimą arba įrodymą tam, kad galėtų užpildyti dokumentus, tačiau dėl šio reikalavimo negalima atidėti gelbėjimo darbų siekiant išsaugoti žmonių gyvybes ir išvengti žalos aplinkai.*

#### **Pakeitimas 53**

**Tarybos bendroji pozicija – iš dalies keičiantis aktas**

**1 straipsnio 9 b dalis (nauja)**

(Direktyva 2002/59/EB)

20 k straipsnis (naujas)

*Tarybos bendroji pozicija*

*Pakeitimas*

**9a) Įterpiama ši 20k straipsnio 3 dalis:**

**„20k straipsnis**

**3. Valstybė narė užtikrina, kad būtų kompensuojamos išlaidos ir atlyginama galima ekonominė žala, kurių uostas patyrė priėmus sprendimą pagal 20 straipsnio 1 punktą, jei šių išlaidų arba žalos, laikydamasis šios direktyvos ir galiojančių tarptautinių kompensavimo mechanizmų, per pagrįstą laikotarpį nekompensuoja laivo savininkas arba valdytojas.“**

## *Pagrindimas*

*41 pakeitimas (EP, pirmasis svarstymas). Pranešėjas iš naujo pateikia Parlamento pirmojo svarstymo metu pataisytą 20 b straipsnį. Priimdamas laivą uostas gali patirti žalos arba išlaidų. Parlamentas keletą kartų ragino nustatyti uostų ir prieglobsčio vietų kompensavimo sistemą.*

*Pagal esančius fondus ir konvencijas (dauguma iš jų dar neįsigaliojo) daugeliu atveju nekompensuojama uosto patirta žala. Pranešėjas ragina nustatyti kompensavimo sistemą, kuri būtų taikoma šiais išskirtiniais atvejais.*

### **Pakeitimas 54**

#### **Tarybos bendroji pozicija – iš dalies keičiantis aktas**

##### **1 straipsnio 10 dalis**

(Direktyva 2002/59/EB)

22 a straipsnio 3 dalis

#### *Tarybos bendroji pozicija*

3. Siekdamas garantuoti veiksmingą keitimąsi šioje direktyvoje nurodyta informacija valstybės narės užtikrina, kad nacionalinės arba vietos sistemos, sukurtos kaupti, apdoroti ir saugoti tokią informaciją, galėtų būti sujungtos su Bendrijos keitimosi informacija laivybos klausimais sistema *SafeSeaNet*.“ Komisija užtikrina, kad *SafeSeaNet* veiktų visą parą.

#### *Pakeitimas*

3. Siekdamas garantuoti veiksmingą keitimąsi šioje direktyvoje nurodyta informacija valstybės narės užtikrina, kad nacionalinės arba vietos sistemos, sukurtos kaupti, apdoroti ir saugoti tokią informaciją, galėtų būti sujungtos su Bendrijos keitimosi informacija laivybos klausimais sistema *SafeSeaNet*.“ Komisija užtikrina, kad *SafeSeaNet* veiktų visą parą.  
***Pagrindiniai sistemos SafeSeaNet principai yra nurodyti 3 priede.***

## *Pagrindimas*

*58 pakeitimas (EP pirmasis svarstymas, pakeista redakcija). Pasitarus buvo nuspręsta, jog geriau pataisyti 22 a straipsnį, o ne sistemos SafeSeaNet apibrėžtį (žr. 58 pakeitimą). Sistemos SafeSeaNet principai įtraukiami į 3 priedą, kuris bus sudarytas konsultuojantis su Komisija.*

### **Pakeitimas 55**

#### **Tarybos bendroji pozicija – iš dalies keičiantis aktas**

##### **1 straipsnio 10 dalis**

(Direktyva 2002/59/EB)

22 a straipsnio 3 a dalis (nauja)

*Tarybos bendroji pozicija*

*Pakeitimas*

***Į 22a straipsnį įterpiama ši 3a dalis:***

***„3a dalis***

***Veikdamos pagal regioninius susitarimus arba pagal tarpvalstybinius, tarpregioninius ir tarptautinius projektus, valstybės narės užtikrina, kad plėtojamos informacijos sistemos ir tinklai atitiktų šios direktyvos reikalavimus, būtų suderintos ir sujungtos su Europos keitimosi informacija laivybos klausimais sistema SafeSeaNet“.***

*Pagrindimas*

*42 pakeitimas (EP, pirmasis svarstymas).*

## **Pakeitimas 56**

**Tarybos bendroji pozicija – iš dalies keičiantis aktas**

**1 straipsnio 12 a dalis (nauja)**

(Direktyva 2002/59/EB)

24 straipsnio 1 a dalis (nauja) ir 1 b dalis (nauja)

*Tarybos bendroji pozicija*

*Pakeitimas*

***12a) Į 24 straipsnį įterpiamos šios 1a ir 1b dalys:***

***„1a. Valstybės narės, vadovaudamosi savo nacionaliniais teisės aktais, patikrina, kad dėl iš laivų perduodamų AIS ir NIST duomenų nekiltų pavojus saugai, saugumui ir aplinkos apsaugai arba nebūtų daromas poveikis laivų valdytojų konkurencijai. Ypač jos neleidžia skleisti visuomenei informacijos apie krovinio ypatumus arba laive esančius asmenis, nebent su tuo sutinka laivo kapitonas arba valdytojas.***

***1b. Komisija tiria, kokių problemų tinklų ir informacijos saugumo srityje gali kilti taikant šioje Direktyvoje ir ypač jos 6, 6a, 14 ir 22a straipsniuose numatytas***

**priemonės, ir siūlo atitinkamų III priedo pakeitimų siekdama didinti tinklo apsaugą.“**

#### *Pagrindimas*

66 ir 49 pakeitimai (EP, pirmasis svarstymas, pakeista redakcija). Dėl šios direktyvos ir ypač dėl jos nuostatų dėl AIS ir SafeSeaNet susijusioms šalims kyla daug klausimų dėl informacijos slaptumo. Jos baiminasi, kad tinklais perduodama informacija yra nepakankamai apsaugota nuo jos panaudojimo komerciniais tikslais ir nuo šnipinėjimo. Svarbu, kad valstybės narės imtųsi būtinių priemonių kovai su netinkamu informacijos panaudojimu.

#### **Pakeitimas 57**

**Tarybos bendroji pozicija – iš dalies keičiantis aktas**

**1 straipsnio 12 b dalis (nauja)**

(Direktyva 2002/59/EB)

27 straipsnis

*Tarybos bendroji pozicija*

*Pakeitimas*

**27 straipsnis pakeičiamas taip:**

***Pakeitimo procedūra***

***1. 3 straipsnio apibrėžtys, nuorodos į Bendrijos ir Tarptautinės jūrų organizacijos priemones bei priedai gali būti iš dalies keičiami laikantis 28 straipsnio 2 dalyje numatytos reguliavimo procedūros su tikrinimu siekiant juos suderinti su priimta, pakeista ir įsigaliojusia Bendrijos ir tarptautine teise, jei dėl šių pakeitimų neišplečiama šios direktyvos taikymo sritis.***

***2. Be to, šios direktyvos I, III ir IV priedai gali būti iš dalies keičiami atsižvelgiant į patirtį ir laikantis 28 straipsnio 2 dalyje nurodytos reguliavimo procedūros su tikrinimu, jei dėl šių pakeitimų neišplečiama šios direktyvos taikymo sritis.***

#### *Pagrindimas*

*Priedų pakeitimai atsižvelgiant į įgytą patirtį turėtų būti daromi laikantis naujos tikrinimo procedūros, kad prareikvus Parlamentas galėtų paprieštarauti.*



## Pakeitimas 58

### Tarybos bendroji pozicija - iš dalies keičiantis aktas

#### 1 straipsnio 13 a dalis (nauja)

(Direktyva 2002/59/EB)

I priedo 4 dalies X įtrauka

*Tarybos bendroji pozicija*

*Pakeitimas*

***I priedo 4 punkto X įtrauka pakeičiama taip:***

***„–X. Kitos nuostatos:***

***– nustatytas bunkerinio mazuto kiekis ir jo ypatybės visiems jį gabenantiems laivams,***

***– navigacinė padėtis.“***

## Pakeitimas 59

### Tarybos bendroji pozicija - iš dalies keičiantis aktas

#### 2 straipsnio 1 dalis

*Tarybos bendroji pozicija*

*Pakeitimas*

1. Valstybės narės ***iki ...*** priima įstatymus ir kitus teisės aktus, būtinus šiai direktyvai įgyvendinti. Jos ***nedelsdamos*** perduoda Komisijai šių nuostatų tekstus.

1. Valstybės narės priima įstatymus ir kitus teisės aktus būtinus šiai direktyvai įgyvendinti ***ne vėliau kaip per [12 mėnesių nuo šios direktyvos įsigaliojimo dienos]***. Jos perduoda Komisijai šių nuostatų tekstus ***bei tų nuostatų ir šios direktyvos atitikmenų lentelę.***

#### *Pagrindimas*

*Kaip Komisija siūlė pradžioje, valstybė narės turi būti įpareigosos sudaryti atitikmenų lentelę, kurioje būtų tiksliai nurodyta, į kurių nacionalinių teisės aktų nuostatą buvo perkeltas kiekvienas direktyvoje numatytas reikalavimas. Komisijai šios lentelės reikalingos tam, kad būtų galima patikrinti, ar direktyva perkelta teisingai ir ar valstybės narės ją įgyvendina.*

## AIŠKINAMOJI DALIS

### Ivadas

Viena po kitos įvykusios tanklaivių „Erika“ (1999 m. gruodžio mėn.) ir „Prestige“ (2002 m. lapkričio mėn.) avarijos buvo skaudūs įvykiai, atskleidę silpną Europos politiką ir netinkamą valstybių narių požiūrį į nelaimės jūroje.

Todėl Komisija, Taryba ir Europos Parlamentas pastaraisiais metais deda daug pastangų sustiprinti saugumo jūroje politiką. Per mažiau nei trejus metus buvo priimti du priemonių rinkiniai.

2005 m. lapkričio 23 d. Komisija patvirtino trečiąjį septynių priemonių rinkinį. Viena iš jų – stebėsenos direktyvos persvarstymas. Siekiant paaiškinti, kodėl taip svarbu persvarstyti stebėsenos direktyvą, visų pirma glaustai aptariami ankstesni veiksmai.

2002 m. buvo priimta pirmoji Stebėsenos direktyva po to, kai prie Prancūzijos krantų avariją patyrė naftos tanklaivis „Erika“. Atsižvelgdama į tai, kad laivui „Erika“ kilo problemų bandant gauti prieglobstį uoste, Komisija išplėtojo Europos politiką dėl prieglobsčio uostų ir sukūrė sistemą, pagerinusią laivų, plaukiojančių prie mūsų krantų, stebėseną.

Vykstant debatams dėl stebėsenos sistemos pranešėjas pasisakė *visų pirma* už privalomą laivų draudimą ir, *antra*, už kompensacijų sistemą, pagal kurią būtų atlyginamos išlaidos ir bet kokia padaryta žala uostams, priėmusiems nelaimės ištiktus laivus. Tuo metu atrodė dar per anksti siūlyti teisinės priemonės šiuo klausimu, tačiau buvo nutarta apsvarstyti abu pasiūlymus. Pagaliau 2002 m. birželio 27 d., pirmininkaujant Ispanijai, buvo priimta direktyva. Valstybės narės iki 2004 m. vasario mėn. privalėjo perkelti priimtas priemones į nacionalinę teisę.

2002 m. lapkričio mėn., tepraėjus pusei metų nuo tada, kai Taryba patvirtino šią prieglobsčio suteikimo nelaimės ištiktiems laivams teisinę sistemą, avariją patyrė tanklaivis „Prestige“. Ispanijos valdžios institucijos, nepaisydamos neseniai patvirtintos teisinės sistemos, liepė nuvilkti laivą tolyn į jūrą. Išsiliejo 77 000 tonų žalios naftos, užteršusios daugiausia Ispanijos pakrantę.

Po šios ekologinės katastrofos valstybės narės nusprendė nustatyti terminus, per kuriuos privaloma pateikti nelaimės ištiktų laivų priėmimo planus. Europos Parlamentas nutarė įsteigti Saugumo jūroje gerinimo laikinąjį komitetą (MARE). Galiausiai 2004 m. balandžio 21 d. buvo priimta rezoliucija, kurioje Parlamentas ragino:

- visas valstybes nares visapusiškai įgyvendinti galiojančias taisykles dėl nelaimės ištiktų laivų priėmimo;
- sukurti aiškią sprendimų priėmimo ir vadovavimo ištikus katastrofoms jūroje struktūrą ir įsteigti nepriklausomą instituciją, įgaliotą ir kompetentingą priimti būtinius sprendimus, visų pirma dėl laivo švartavimosi vietos ar uosto ištikus nelaimei parinkimo ir privalomo paskyrimo;
- Komisiją teikti pasiūlymus dėl finansinių kompensacijų prieglobsčio vietoms;

- ištirti galimybę įvesti privalomąjį draudimą laivams, plaukiojantiems Europos vandenyse.

2005 m. lapkričio 23 d. **Komisija** patvirtino **pasiūlymą**, kuriuo buvo iš dalies pakeista Direktyva 2002/59/EB, atsižvelgdama į Europos Parlamento, Tarybos, Komisijos ir įvairių suinteresuotųjų šalių pozicijas šiais klausimais:

- dėl nelaimės ištiktų laivų priėmimo politikos griežtinimo;
- dėl valstybių narių nepriklausomų kompetentingų institucijų, atsakingų už nelaimės ištiktų laivų priėmimą, paskyrimo;
- dėl taikomų priemonių tais atvejais, kai jūroje yra ledo;
- dėl sprendimo, ką daryti su neapdraustais laivais;
- dėl Europos keitimosi laivybos informacija sistemos *SafeSeaNet* sukūrimo.

Komisija pateikė ir kelis naujus pasiūlymus:

- naudoti privalomas automatinio identifikavimo sistemas (AIS) ilgesniuose nei 15 m žvejybos laivuose;
- sugriežtinti krovinio siuntėjo įpareigojimus teikti informaciją.

**Per pirmąjį svarstymą Europos Parlamentas** visiškai pritarė Komisijos pasiūlymui.

Parlamentas savo pakeitimais siekė tik patikslinti Komisijos pasiūlymą ir labiau atsižvelgti į kai kuriuos principus, visų pirma:

- ekspertų nepriklausomumą ir institucijų, atsakingų už nelaimės ištiktų laivų priėmimą, vykdomas užduotis;
- Tarptautinės jūrų organizacijos (TJO) gairių dėl teisingo elgesio su avarijos ištikto laivo kapitonu ir įgula įgyvendinimą;
- neapdraustų laivų priėmimą į prieglobsčio vietas. Neapdrausti laivai laikomi įtartinais laivais, tačiau draudimo neturėjimas – nepakankama priežastis atsisakyti suteikti laivui prieglobstį;
- informaciją, kurią krovinio siuntėjas turi pateikti apie kiekvieną laivą, įplaukiantį į Europos uostą. Siuntėjas privalo suteikti tikslią informaciją ir yra už ją atsakingas;
- kompensaciją uostams ir prieglobsčio vietoms, jei ši nesuteikiama pagal galiojančias tarptautines konvencijas;
- AIS ir *SafeSeaNet* sistemų informacijos slaptumo reikalavimus ir poreikius atlikti tolesnį tyrimą, siekiant geriau apsaugoti nuo neteisėto duomenų naudojimo.

Europos Parlamentas siūlė lanksčiau pažvelgti į vieną klausimą – dėl AIS įdiegimo žvejybos laivuose. Parlamentas nepritarė AIS diegimui trumpesniuose nei 24 m laivuose ir siekė, kad būtų priimtas lankstesnis tvarkaraštis bei garantijos dėl AIS duomenų slaptumo ir naudojimo su saugumu nesusijusiems tikslams.

### **Tarybos bendrosios pozicijos vertinimas**

Taryba 2006 m. birželio 8–9 d. vykusiame Transporto tarybos posėdyje priėmė bendrą nuomonę dėl savo pasiūlymo, apimančio visus į dabartinę Tarybos bendrąją poziciją įtrauktus elementus.

Europos Parlamentas pateikė savo nuomonę per pirmąjį svarstymą 2007 m. balandžio 25 d. Taigi yra akivaizdu, kad Taryba jokioje etape neatsižvelgė į Parlamento nuomonę. Ji patvirtino tik penkis iš visų Parlamento pakeitimų.

### **Pranešėjo pasiūlymai per antrąjį svarstymą**

Pranešėjas yra įsitikinęs, kad pradinis Komisijos pasiūlymas kartu su Parlamento per pirmąjį svarstymą pasiūlytais pakeitimais yra geras pagrindas tolesniam Europos politikos dėl nelaimės ištiktų laivų priėmimo tobulinimui. Kadangi Taryba neatsižvelgė į Parlamento per pirmąjį svarstymą pateiktą nuomonę ir į kai kuriuos Komisijos pasiūlymus, pranešėjas rekomenduoja beveik visais atžvilgiais grįžti į pradinį *status quo*, remiantis Parlamento pozicija pirmojo svarstymo metu.

#### **- Nepriklausomos kompetentingos institucijos paskyrimas**

Parlamentas visada manė, kad labai svarbu paskirti nepriklausomą kompetentingą instituciją, atsakingą už nelaimės ištiktų laivų priėmimą; jam visiškai pritarė Komisija. Viena po kitos įvykusios ar vos neįvykusios katastrofos parodė, kad dažnai veltui prarandama daug laiko, kai neaišku, kas už ką atsakingas, arba kai sprendimą galintys priimti asmenys turi konsultuotis su dažnai tam tikslui suburta ekspertų grupe.

Tarybos nuostatos šiuo klausimu yra nepakankamai aiškios, ir jas priėmus padėtis iš esmės nepagerėtų.

Priėmus pranešėjo siūlomus pakeitimus, valstybėms narėms nereikėtų visiškai atsisakyti savo vidaus sistemos. Jais siekiama užtikrinti, kad kompetentingai institucijai būtų prieinami nepriklausomi (laivybos) tiriamieji duomenys, taigi, įvykus nelaimei, ji galėtų savarankiškai spręsti, kaip geriausia veikti, kad būtų išvengta katastrofos arba kuo labiau sumažintos jos pasekmės.

#### **- „Laivo, kuriam reikia pagalbos“ samprata priešpriešinama „nelaimės ištikto laivo“ sampratai**

Komisija, palaikoma Europos Parlamento, vartojo sąvoką „nelaimės ištiktas laivas“. Tačiau Taryba, remdamasi TJO gairėmis dėl prieglobsčio suteikimo laivams, kuriems reikia pagalbos, pasirinko vartoti sąvoką „laivas, kuriam reikia pagalbos“. Pranešėjas norėtų pritarti Tarybai, tačiau jo netenkina Tarybos pateiktas apibrėžimas, kuriame neatsižvelgiama į būtinybę suteikiant prieglobstį sunkumų patiriantiems laivams kartu gelbėti žmonių gyvybes. Dėl žmonių gyvybių gelbėjimo būtina patikslinti ryšį su 1979 m. Konvencija dėl paieškos ir gelbėjimo (*angl. SAR*).

#### **- Teisingas elgesys su kapitonais ir įgula ištikus avarijai**

Pranešėjas ragina valstybes nares įgyvendinti TJO gaires dėl teisingo elgesio su laivų įgulomis. Taryba nemini šio klausimo. Tai, kad laivų įgulas dažnai linkstama vertinti kaip nusikaltėlius, trukdo didinti saugumą jūroje. Bijodami arešto kapitonai dažnai delsia kreiptis pagalbos; taip švaistomas brangus laikas.

## **- Draudimo pažymėjimo ar finansinės garantijos neturėjimo pasekmės**

Jei nepateikiama įrodymų, kad laivui suteikta finansinė garantija, į tai būtina atsižvelgti atliekant vertinimą ir priimant sprendimą dėl nelaimės ištikto laivo priėmimo. Jei nelaimės ištiktas laivas nėra tinkamai apdraustas, neišvengiamai kyla problemų. Tačiau nėra pageidautina, kad tik apdrausti laivai būtų priimami į prieglobsčio vietą.

Taryba nusprendė neatsižvelgti į Komisijos pasiūlymo 20b straipsnį ir praleisti visas nuorodas į direktyvą dėl laivų savininkų finansinės atsakomybės (COM(2005)0593 ir COM(2007)0674, Savary pranešimas).

## **- Prieglobsčio vietoms ir uostams skirtos kompensacijų sistemos**

Išimtiniais atvejais laivą priimančio uostas gali patirti žalos ir išlaidų, kurios nekompensuojamos iš esamų fondų ar pagal konvencijas. Parlamentas pastaraisiais metais ne kartą ragino sukurti kompensacijų sistemą, kuri būtų taikoma tokiais atvejais. Tokia kompensacijų sistema gali padėti sušvelninti uostų, kurių prieglobsčio prašoma, pasipriešinimą.

## **- Automatinio identifikavimo sistemos diegimas žvejybos laivuose**

Per pirmąjį svarstymą Parlamentas ragino taikyti ne tokį griežtą tvarkaraštį žvejybos laivams. Taryba tam nepritarė. Tai vienas iš keleto atvejų, kai Tarybos siūlomos nuostatos yra griežtesnės nei Parlamento. Pranešėjas šiuo klausimu pritaria Tarybai. Akivaizdu, kad AIS yra naudinga mažiems žvejybos laivams, ypač todėl, kad dažnai įvyksta šios kategorijos laivų susidūrimai, kuriuose žūsta įgulos nariai.

## **Išvada**

Nepaisant to, kad prieglobsčio nesuteikimas sunkumų patiriančiam laivui buvo viena didžiausių problemų įvykus tanklaivių „Erika“ ir „Prestige“ avarijoms, Taryba nesutinka tiksliai apibrėžti, kas yra institucija, kompetentinga priimti sprendimus ištikus nelaimėi. Pranešėjas dar kartą ragina valstybes nares parodyti deramą politinę drąsą ir žengti dar vieną žingsnį saugesnės Europos jūrų saugumo politikos link. Nelaukime, kol tai padaryti mus privers dar viena laivo katastrofa.

## PROCEDŪRA

<b>Pavadinimas</b>	Bendrijos laivų eismo stebėsenos ir informacijos sistema		
<b>Nuorodos</b>	05719/3/2008 – C6-0225/2008 – 2005/0239(COD)		
<b>Pirmojo svarstymo EP data - P numeris</b>	25.4.2007	T6-0146/2007	
<b>Komisijos pasiūlymas</b>	COM(2005)0589 - C6-0004/2006		
<b>Paskelbimo, kad gauta bendroji pozicija, plenariniame posėdyje data</b>	19.6.2008		
<b>Atsakingas komitetas</b> Paskelbimo plenariniame posėdyje data	TRAN 19.6.2008		
<b>Pranešėjas(-ai)</b> Paskyrimo data	Dirk Sterckx 24.6.2008		
<b>Svarstymas komitete</b>	14.7.2008	25.8.2008	4.9.2008
<b>Priėmimo data</b>	4.9.2008		
<b>Galutinio balsavimo rezultatai</b>	+: -: 0:	40 0 0	
<b>Posėdyje per galutinį balsavimą dalyvavę nariai</b>	Gabriele Albertini, Etelka Barsi-Pataky, Paolo Costa, Michael Cramer, Luis de Grandes Pascual, Arūnas Degutis, Petr Duchoň, Saïd El Khadraoui, Robert Evans, Emanuel Jardim Fernandes, Francesco Ferrari, Brigitte Fouré, Mathieu Grosch, Georg Jarzembowski, Stanisław Jałowiecki, Timothy Kirkhope, Dieter-Lebrecht Koch, Jaromír Kohlíček, Sepp Kusstatscher, Jörg Leichtfried, Bogusław Liberadzki, Marian-Jean Marinescu, Erik Meijer, Reinhard Rack, Gilles Savary, Brian Simpson, Renate Sommer, Dirk Sterckx, Ulrich Stockmann, Silvia-Adriana Țicău, Yannick Vaugrenard, Roberts Zile		
<b>Posėdyje per galutinį balsavimą dalyvavęs (-ę) pavaduojantis (-ys) narys (-iai)</b>	Luigi Cocilovo, Zita Gurmai, Lily Jacobs, Anne E. Jensen, Rosa Miguélez Ramos, Vladimír Remek, Dominique Vlasto, Corien Wortmann-Kool		