



EIROPAS KOMISIJA

Briselē, 28.4.2011
COM(2011) 232 galīgā redakcija

KOMISIJAS ZIŅOJUMS EIROPAS PARLAMENTAM UN PADOMEI

Novērtējuma ziņojums par tādu pasākumu īstenošanu un ietekmi, kuri ieviesti saskaņā ar Direktīvu 2002/59/EK, ar ko izveido Kopienas kuģu satiksmes uzraudzības un informācijas sistēmu

KOMISIJAS ZIŅOJUMS EIROPAS PARLAMENTAM UN PADOMEI

Novērtējuma ziņojums par tādu pasākumu īstenošanu un ietekmi, kuri ieviesti saskaņā ar Direktīvu 2002/59/EK, ar ko izveido Kopienas kuģu satiksmes uzraudzības un informācijas sistēmu

1. IEVADS

Eiropas Parlamenta un Padomes 2002. gada 27. jūnija Direktīvas 2002/59/EK, ar ko izveido Kopienas kuģu satiksmes uzraudzības un informācijas sistēmu¹, mērķis ir izveidot Kopienā kuģu satiksmes uzraudzības un informācijas sistēmu, lai palielinātu jūras satiksmes drošību un efektivitāti, uzlabojot iestāžu gatavību reaģēt uz starpgadījumiem jūrā, jūras negadījumiem vai iespējamām bīstamām situācijām jūrā, ieskaitot meklēšanas un glābšanas operācijas, un veicinātu kuģu izraisītā piesārņojuma labāku novēršanu un noteikšanu.

Šajā sakarā direktīvā ir iekļautas vairākas jaunas prasības attiecībā uz kuģu satiksmes uzraudzības un informācijas vadības jomu, ņemot vērā starptautiskus noteikumus par kuģu ziņošanas sistēmām, kuģu satiksmes dienestiem un tehnoloģisko attīstību kuģu identifikācijas un uzraudzības jomā.

Lai uzlabotu kuģu satiksmes uzraudzības un informācijas sistēmas ieviešanu visā ES, direktīvā ir noteikts pienākums izveidot dalībvalstu un Komisijas sadarbības shēmu.

Direktīva paredz dalībvalstīm pienākumu izstrādāt plānus avarējušu kuģu uzņemšanai, lai šādiem kuģiem būtu pieejamas patvēruma vietas.

Šī direktīva galvenokārt attiecas uz kuģiem, kuru bruto tilpība ir vismaz 300 tonnas, un tvertnēm, kuru ietilpība ir lielāka par 5000 tonnām un kuras izmanto uz kuģiem. Direktīvas darbības jomā ietilpst visi kuģi, kas piestāj Eiropas Savienības ostās, kuģi, kas ieiet obligātās ziņošanas sistēmas apgabalā, kuru apstiprinājusi SJO un izmanto dalībvalstis, un kuģi, kas iesaistīti starpgadījumos un negadījumos kādas dalībvalsts meklēšanas un glābšanas reģionā/ekskluzīvajā ekonomiskā zonā vai līdzvērtīgos ūdeņos.

Direktīvas panākumi ir atkarīgi no tā, cik rezultatīvi dalībvalstīm un Komisijai izdosies īstenot un ieviest pasākumus. Tāpēc 26. panta 1. punktā ir noteikts, ka līdz 2007. gada 5. februārim dalībvalstīm jāziņo Komisijai par šīs direktīvas un jo īpaši 9., 10., 18., 20., 22., 23. un 25. panta noteikumu īstenošanas gaitu, savukārt līdz 2009. gada 31. decembrim dalībvalstīm jāziņo Komisijai par šīs direktīvas īstenošanu pilnībā. Direktīvas 26. panta 2. punktā noteikts, ka Komisijai jāziņo Eiropas Parlamentam un Padomei par šīs direktīvas īstenošanu² nolūkā galvenokārt noskaidrot, cik lielā mērā direktīva palīdz palielināt jūras transporta drošību un efektivitāti un novērst jūras piesārņošanu. Komisijas novērtējuma pamatā ir iepriekšminētie dalībvalstu ziņojumi.

¹ OV L 208, 5.8.2002., 10. lpp.

² Direktīvā 2002/59/EK grozījumi izdarīti ar Eiropas Parlamenta un Padomes 2009. gada 23. aprīļa Direktīvu 2009/17/EK, ar kuru groza Direktīvu 2002/59/EK, ar ko izveido Kopienas kuģu satiksmes uzraudzības un informācijas sistēmu (OV L 131, 28.5.2009., 101. lpp.). Sastādot šo ziņojumu, ir ņemti vērā visi vajadzīgie grozījumi.

Šajā ziņojumā ir novērtēts direktīvas īstenošanas darbs un ieviesto pasākumu ietekme.

2. NOVĒRTĒŠANAS METODE

Dalībvalstīm jāīsteno šī direktīva gan no tiesiskā, gan no tehniskā viedokļa. Ar īstenošanu tiesiskajā jomā saprot direktīvas formālu transponēšanu valstu tiesību aktos un to ieviešanu. Īstenošana tehniskajā jomā savukārt attiecas uz vajadzīgās krasta infrastruktūras izveidošanu un darbību nolūkā saņemt datus un apmainīties ar tiem.

Direktīvu īsteno ne tikai ar dalībvalstu veiktajiem pasākumiem, bet arī ES līmenī, šajā nolūkā ieviešot informācijas sistēmu *SafeSeaNet*. Sistēmu izstrādāja Komisija ciešā sadarbībā ar dalībvalstīm un Eiropas Jūras drošības aģentūru (*EMSA*)³, apvienojoties kopīgā *SafeSeaNet* grupā.

EMSA nodrošina centrālās *SafeSeaNet* sistēmas darbību un uzrauga tās darba efektivitāti un datu kvalitāti visu diennakti. Dalībvalstīm nekavējoties tiek paziņots par problēmām, kurām ir vajadzīgs tūlītējs risinājums. Vispārīgos jautājumus, kas saistīti ar datu plūsmu, iekļauj ziņojumos par datu kvalitāti, ko reizi ceturksnī nosūta dalībvalstīm. Šie ziņojumi ir lietderīgs instruments, ar ko novērtēt direktīvas tehnisko īstenošanu dalībvalstīs, jo tajos sniegts pārskats par datu plūsmu no valstu sistēmām uz centrālo *SafeSeaNet* sistēmu un par datu apmaiņu *SafeSeaNet* sistēmā.

No 2009. gada *EMSA* pārziņā ir Komisijas pārbaūžu programma, ar kuras palīdzību novērtē direktīvas īstenošanu dalībvalstīs. Programmas gaitā līdz 2010. gada decembrim *EMSA* jau ir paveikusi astoņas pārbaudes, kuru rezultātus nosūtījusi Komisijai. *EMSA* pārbaūžu ziņojumos ir sniegta sīkāka informācija par dalībvalstu īstenošanas pasākumu administratīvajiem, norišu un darbības aspektiem. Tā kā pārbaūžu rezultātos iekļauta tikai daļa dalībvalstu, šajā ziņojumā ir sniegts tikai vispārīgs secinājumu atspoguļojums.

Novērtējums par Direktīvas 2002/59/EK īstenošanu šajā ziņojumā ir izstrādāts, pamatojoties uz dalībvalstu ziņojumiem par direktīvas īstenošanu pilnībā. Lai novērtētu faktisko datu apmaiņu dalībvalstu starpā, ir izmantoti *EMSA* ceturkšņa ziņojumi par *SafeSeaNet* datu kvalitāti.

3. DIREKTĪVAS ĪSTENOŠANA

Direktīvas īstenošana un Kopienas kuģu satiksmes uzraudzības un informācijas sistēmas tehniskā izstrāde bija jāsāk teju no pašiem pamatiem, tāpēc tas tiek veikts pakāpeniski no direktīvas pieņemšanas brīža 2002. gadā. Pirmais uzdevums bija transponēt direktīvu valstu tiesību aktos, un tas dalībvalstīm bija jāpaveic līdz 2004. gada 5. februārim.

Nākamais direktīvas īstenošanas uzdevums bija līdz 2007. gada beigām izveidot krasta iekārtu, lai ne vēlāk kā pēc gada (t. i., līdz 2008. gada beigām) varētu sākt darboties datu apmaiņa starp valstu sistēmām.

³ Eiropas Parlamenta un Padomes 2002. gada 27. jūnija Regula (EK) Nr. 1406/2002 par Eiropas Jūras drošības aģentūras izveidošanu (OV L 208, 5.8.2002., 1. lpp.) ar grozījumiem.

Lai novērtētu notiekošos īstenošanas pasākumus, līdz 2007. gada 5. februārim dalībvalstīm bija jāziņo Komisijai par to, kā tām sokas direktīvas īstenošana.

Visbeidzot, līdz 2009. gada 31. decembrim dalībvalstīm bija jāziņo par direktīvas īstenošanu pilnībā.

3.1. Transponēšana valstu tiesību aktos

Lielākā daļa dalībvalstu informēja, ka transponēšana valstu tiesību aktos ir paveikta laikus, t. i., līdz 2004. gada 5. februārim, vai arī ar dažu nedēļu novēlošanos. Tomēr dažas dalībvalstis kavējās, un pēdējais dalībvalsts ziņojums tika saņemts tikai 2005. gada decembrī.

Pamatojoties uz dalībvalstu ziņojumiem, Komisija iesāka vairākas pienākumu neizpildes procedūras par konstatētām neatbilstībām. Visas procedūras jau ir pabeigtas, 2008. gadā noslēdzot pēdējo no tām.

3.2. Dalībvalstu ziņojumi par īstenošanu

Komisija izdeva aptaujas veidlapu, lai dalībvalstīm būtu vieglāk ziņot par šīs direktīvas un jo īpaši 9., 10., 18., 20., 22., 23. un 25. panta noteikumu īstenošanas gaitu. Šo progresa ziņojumu mērķis bija panākt, lai līdz 2007. gada beigām dalībvalstis būtu sagādājušas visu direktīvas īstenošanai vajadzīgo aprīkojumu un krasta iekārtas un lai ne vēlāk kā pēc gada varētu sākt darboties ierīces informācijas nosūtīšanai dalībvalstu valsts sistēmām un datu apmaiņa starp tām.

Lielākā daļa dalībvalstu laikus iesniedza atbildes uz aptaujas jautājumiem. Tika iesāktas dažas pienākumu neizpildes procedūras, kuras vēlāk pabeidza, 2009. gadā noslēdzot pēdējo no tām.

Trīs dalībvalstis laikus, t. i., līdz 2009. gada 31. decembrim, iesniedza ziņojumu par direktīvas īstenošanu pilnībā. Lielākā daļa dalībvalstu iesniedza ziņojumus līdz 2010. gada jūnija vidum, un daži pēdējie ziņojumi tika saņemti 2010. gada septembrī.

Dažos dalībvalstu ziņojumos ir norādīta samērā vispārīga informācija, un Komisija attiecīgajām dalībvalstīm nosūtīja vēstuli ar prasību sniegt sīkākas ziņas.

3.3. Sadarbība nolūkā izstrādāt tehnisko infrastruktūru un standartus

Direktīvu iespējams pareizi īstenot tikai tad, ja ir nodrošināta efektīva datu apkopošana elektroniskā veidā un datu apmaiņa starp dalībvalstīm. Lai to panāktu, direktīvā ir noteikts pienākums gan dalībvalstīm, gan Komisijai izveidot elektroniskas datu pārraides kanālus starp krasta stacijām, lai apmainītos datiem par kuģu pārvietošanos, piestāšanu ostās un kravu.

Par Kopienas kuģu satiksmes uzraudzības sistēmas (*SafeSeaNet*) izstrādāšanas un ieviešanas procesu rūpējas *SafeSeaNet* grupa, kuras sastāvā ir dalībvalstu eksperti. Sākotnēji šo grupu vadīja Komisija, bet kopš 2004. gada vadību ir pārņēmusi *EMSA*, kas ir izstrādājusi visu vajadzīgo dokumentāciju, tehnisko specifikāciju un darba kārtību attiecībā uz *SafeSeaNet* sistēmas ieviešanu visā ES.

SafeSeaNet sistēmā ietilpst valstu sistēmas un centrālā *SafeSeaNet*, kuras darbību nodrošina *EMSA*. Visas minētās sistēmas ir izveidotas un darbojas saskaņā ar *SafeSeaNet* grupas izstrādāto tehnisko specifikāciju un kārtību.

Izstrādājot trešo tiesību aktu kopumu kuģošanas drošībai, ņēma vērā *SafeSeaNet* izveidošanas darba praktisko pusi un sistēmas darbības gaitā gūto pieredzi. Šajā sakarā Direktīvā 2002/59/EK izdarīja grozījumus ar Direktīvu 2009/17/EK, kura *SafeSeaNet* sistēmai piešķir nepārprotamu tiesisku statusu un nosaka tai vispārīgas tehniskās prasības. Tāpat grozījumi paredz noteikumus par *SafeSeaNet* vadību, darbību, izstrādi un uzturēšanu. Komisija sadarbībā ar dalībvalstīm atbild par *SafeSeaNet* sistēmas vadību, izstrādi un pārraudzību politikas līmenī. *EMSA* sadarbībā ar dalībvalstīm un Komisiju atbild par sistēmas īstenošanu no tehniskā viedokļa.

Komisija ar 2009. gada 31. jūlija Lēmumu 2009/584/EK izveidoja augsta līmeņa vadības grupu *SafeSeaNet* jautājumos⁴, kuras uzdevums ir vadīt *SafeSeaNet*. Šī grupa sastāv no dalībvalstu un Komisijas pārstāvjiem, savukārt *EMSA* grupā piedalās novērotāja statusā un aktīvi iesaistās grupas darbā.

4. DIREKTĪVAS ĪSTENOŠANAS BŪTISKĀKIE JAUTĀJUMI

Direktīvas īstenošanas būtiskākie jautājumi ir kuģu paziņošanas pienākumu transponēšana un ieviešana, administratīvā un tehniskā infrastruktūra šādu paziņojumu saņemšanai un kuģu satiksmes uzraudzībai ar tehniskiem palīgīdzekļiem (piemēram, automātiskā identifikācijas sistēma (AIS)), *SafeSeaNet* izveidošana un darbība, kā arī iestāžu spēja iejaukties gadījumā, ja notiek starpgadījumi un negadījumi.

4.1. Kuģu paziņojumi

Paziņošanas pienākumu nolūks ir palīdzēt dalībvalstu glābšanas un reaģēšanas iestādēm identificēt kuģus, kas piestāj ES ostās, izsekot bīstamām un piesārņojošām kravām, ko pārvadā ar kuģi, un nekavējoties informēt par starpgadījumiem, negadījumiem un citām bīstamām situācijām jūrā.

Paziņošana pirms ieiešanas ostā

Paziņošana pirms ieiešanas ostā notiek kuģa identificēšanas nolūkā. Paziņojumā jāiekļauj vispārīga informācija par kuģi (nosaukums, identifikācijas numurs, galamērķa osta, paredzamais ierašanās laiks, paredzamais atiešanas laiks no ostas un cilvēku skaits uz kuģa), un kuģa, kas iet uz dalībvalsts ostu, operatoram, aģentam vai kapteinim tas parasti ir jāiesniedz ostas iestādei vismaz 24 stundas iepriekš (4. pants).

Paziņošana par bīstamām un piesārņojošām kravām

Kuģa, kas iet uz dalībvalsts ostu, operatoram, aģentam vai kapteinim jāziņo kompetentajai iestādei par bīstamām vai piesārņojošām kravām (*HAZMAT*), ja šādas kravas iekrauj kuģī vai pārvadā ar to (13. pants). Kravas nosūtītāja pienākums ir pirms kravas iekraušanas kuģī sniegt tā kapteinim vai operatoram tehnisko informāciju par bīstamām vai piesārņojošām kravām, kuras paredzēts pārvadāt vai iekraut kuģī Eiropas Savienībā (12. pants). Tādējādi, sniedzot šādus paziņojumus, glābšanas un reaģēšanas iestādēm ir pieejama informācija par bīstamām kravām uz kuģiem.

Paziņošana par starpgadījumiem un negadījumiem jūrā

⁴ OV L 201, 1.8.2009., 63. lpp.

Kuģu kapteiņu pienākums ziņot par starpgadījumiem un negadījumiem (piemēram, sadursmi, kravas pārvietošanos, stūres mehānisma defektiem, risku piesārņojošām vielām izplūst jūrā) kalpo kā agrīnās brīdināšanas sistēma, ko izmanto krasta dalībvalstu glābšanas un reaģēšanas iestādes, un palīdz uzturēt gatavībā glābšanas un reaģēšanas pasākumus (17. pants).

Secinājumi par kuģu paziņojumiem

Visas dalībvalstis ir transponējušas savos tiesību aktos paziņošanas pienākumu. Var secināt, ka tiesību akti par paziņošanas pienākumu ir ieviesti un kalpo tiem paredzētajiem nolūkiem.

Runājot par paziņošanu par starpgadījumiem un negadījumiem jūrā, *EMSA SafeSeaNet* datu kvalitātes ziņojums liecina, ka dalībvalstis neziņo par visiem starpgadījumiem un ka tām ne vienmēr ir skaidrs, kāds ziņojums ir jāiesniedz. Acīmredzot ir radušies arī tehniski sarežģījumi, sniedzot paziņojumus elektroniskā formātā, jo bieži vien tiek izmantoti citi sakaru līdzekļi, piemēram, telefakss.

4.2. Kuģu kustības un bīstamu kuģu uzraudzība

Galvenais kuģu kustības uzraudzības rīks ir krasta iekārtas, kas paredzētas tādas informācijas apkopošanai un izmantošanai, kuru saņem kuģu automātiskās identifikācijas sistēmas (AIS) un dalībvalstu pārvaldītās obligātās kuģu ziņošanas sistēmas un kuģu satiksmes dienesti.

Automātiskā identifikācijas sistēma (AIS)

Kuģa AIS sistēmas raidītos radio signālus parasti var uztvert 60–80 km attālumā no raidstacijas. Tāpēc AIS sistēmu plaši izmanto arī kuģu uzraudzīšanai krasta stacijās, neskatoties uz to, ka tā sākotnēji bija paredzēta kā navigācijas ierīce, kurai obligāti jābūt uz kuģiem, lai neizraisītu sadursmes.

Dalībvalstīm ir jāuzstāda krasta iekārtas, kas paredzētas tādas informācijas apkopošanai un izmantošanai, kuru saņem AIS (9. pants). Šīs iekārtas bija jāpabeidz līdz 2007. gada beigām, un ne vēlāk kā pēc gada bija jāsāk darboties ierīcēm informācijas nosūtīšanai dalībvalstu valsts sistēmām un datu apmaiņai starp tām.

Visas krasta dalībvalstis ir paziņojušas par 9. panta īstenošanu.

Obligātās kuģu ziņošanas sistēmas

Obligāto kuģu ziņošanas sistēmu mērķis ir identificēt, novirzīt un apgādāt kuģus ar informāciju. Dalībvalstīm ir jāveic uzraudzība un jāraugās, lai tai atbilstu visi kuģi, kas iekļauti SJO pieņemtajā un vienas vai vairāku dalībvalstu pārvaldītajā obligātajā kuģu ziņošanas sistēmā. Dalībvalstīm un Komisijai ir jāsadarbojas un pēc vajadzības jāievieš obligātās ziņošanas sistēmas, vispirms iesniedzot priekšlikumu SJO apstiprināšanai (5. pants).

Obligātās ziņošanas sistēmas, kas minētas 5. pantā, šobrīd darbojas 13 krasta dalībvalstīs. Tās visas ir paziņojušas par 5. pantā minēto pienākumu īstenošanu. Sešās dalībvalstīs darbojas Rietumeiropas tankkuģu ziņošanas sistēma (*WETREP*), kuru SJO pieņēma 2004. gada decembrī un kura ir obligāta tiem tankkuģiem, kas pārvadā smagās eļļas, bitumenu un darvu. Šīs dalībvalstis ir paidušas šaubas sakarā ar pienākumu *SafeSeaNet* sistēmā apmainīties *WETREP* datiem ar citām dalībvalstīm, tāpēc dati līdz šim nav pieejami *SafeSeaNet* sistēmā. Dalībvalstis ir vairākkārt tikušās ar Komisiju/*EMSA*, un rezultātā drīzumā vajadzētu būt

rastam praktiskam risinājumam, kā *SafeSeaNet* sistēmā apmainīties *WETREP* datiem. Komisija cieši uzrauga šo situāciju.

Informācija par iespējami bīstamiem kuģiem

Viens no starpgadījumu un negadījumu profilakses galvenajiem nosacījumiem ir prasme identificēt un uzraudzīt iespējami bīstamus kuģus un valsts iestāžu rīcībspēja, piemēram, ierobežot šādu kuģu kustību. Šajā sakarā direktīvā (16. pantā) ir definēti kritēriji kuģiem, kas rada iespējamu risku kuģošanai. Par iespējami bīstamiem kuģiem uzskata tādus kuģus, kas iesaistīti starpgadījumos vai negadījumos jūrā, kas neievēro paziņošanas, informēšanas, kuģu kustības vai *VTS* noteikumus un kas izraisījuši tīšu naftas noplūdi vai pārkāpuši citus *MARPOL* konvencijas noteikumus. Dalībvalstīm ir pienākums sniegt pārējo dalībvalstu attiecīgajām iestādēm informāciju par šādiem kuģiem.

Visas krasta dalībvalstis ir paziņojušas par šā pienākuma ievērošanu.

4.3. Kopienas kuģu satiksmes uzraudzības sistēma *SafeSeaNet*

Īstenojot šo direktīvu, ir izveidots *SafeSeaNet* — unikāls rīks, kuru izmanto visā ES, lai apmainītos datiem, kas noteikti direktīvā. Šī sistēma ir labs piemērs Komisijas, dalībvalstu un *EMSA* savstarpējai sadarbībai.

Kā jau minēts, *SafeSeaNet* sistēmā ietilpst valstu *SafeSeaNet* sistēmu tīkls un centrālā *SafeSeaNet* sistēma, kuras darbību nodrošina centrālā pārvalde *EMSA*. Sistēma paredzēta datu saņemšanai, glabāšanai, izgūšanai un apmaiņai, tādējādi rūpējoties par jūras drošību, ostu un jūras aizsardzību, jūras vides aizsardzību un jūras satiksmes un transporta efektivitāti.

Ar sistēmas darba efektivitātes un datu kvalitātes uzraudzību un novērošanu galvenokārt nodarbojas *EMSA* jūras atbalsta dienesti sadarbībā ar dalībvalstu kompetentajām iestādēm.

SafeSeaNet sistēmā ir pieejama informācija par atsevišķiem kuģiem un vispārējas vai vietējas nozīmes kuģu satiksmes Eiropas ūdeņos attēlojums.

Kuģa informācijā ietilpst kuģa nosaukums un identifikācija, atrašanās vieta, statuss (pārgājienā vai ostā), kuģa veids un gabarīti, atiešanas laiks no ostas, ienākšanas laiks ostā, ziņas par bīstamu kravu un ziņas par starpgadījumiem, kuros kuģis iesaistīts. Šo informāciju glabā sistēmā, lai vēlāk varētu uzzināt pilnīgu kuģa vēsturi.

SafeSeaNet kuģu satiksmes attēlojums (*EMSA* izstrādāta grafiskā saskarne) ļauj ekrānā aplūkot visu kuģu pašreizējo atrašanās vietu ES ūdeņos. Izmantojot sistēmas mērogmainīgas rīku, var iegūt vienas ostas vai jūras apgabala attēlojumu. Tāpat iespējams attēlot tikai atsevišķu veidu kuģus, piemēram, tankkuģus vai kuģus, kas pārvadā bīstamas kravas. Ja ir vajadzīgs noskaidrot atsevišķa kuģa kustības vēsturi ES ūdeņos, to var izdarīt, norādot kuģa SJO numuru.

4.4. Iejaukšanās gadījumā, ja notiek starpgadījumi un negadījumi jūrā, un patvēruma vietas

Ja notiek starpgadījumi vai negadījumi jūrā, dalībvalstīm jāveic visi attiecīgie pasākumi, lai nodrošinātu kuģošanas un personu drošību un aizsargātu jūras un piekrastes vidi (19. pants). Šie pasākumi var būt ierobežota kuģa kustība, oficiāla prasība kuģa kapteinim pārtraukt jūras drošības vai vides apdraudējumu, novērtēšanas grupas nosūtīšana uz kuģi, lai novērtētu

situāciju, un palīdzība vai norādījumi kuģa kapteinim saistībā ar kuģa iebraukšanu patvēruma vietā.

Lai palīdzētu avarējušiem kuģiem, dalībvalstīm jāizstrādā plāni par avarējušu kuģu uzņemšanu, kuri atrodas šo valstu jurisdikcijā (20. pants). Plāniem jābūt pieejamiem pēc pieprasījuma.

2002. gada novembrī, tikai dažus mēnešus pēc direktīvas stāšanās spēkā, tankkuģis „Prestige” iekļuva negadījumā. Tas uzskatāmi liecināja, ka ir vajadzīgas tā dēvētās patvēruma vietas, tāpēc Padomes secinājumos⁵ dalībvalstis tiek mudinātas ātrāk izstrādāt plānus avarējušu kuģu uzņemšanai patvēruma vietās. Tādējādi plāni par patvēruma vietām Komisijai tika iesniegti līdz 2003. gada 1. jūlijam, nevis līdz 2004. gada 5. februārim, kā sākotnēji bija paredzēts direktīvā.

EMSA Komisijas vārdā provizoriski novērtēja valstu plānus. Pēc tam Komisija ar *EMSA* atbalstu apmeklēja dalībvalstis, lai novērtētu darba metodes un apkopotu vajadzīgo informāciju, kas nebija iekļauta plānos.

Pēc ES paplašināšanās 2005. un 2006. gadā *EMSA* Komisijas vārdā atjaunināja informāciju par īstenošanas un darba pasākumiem.

Kopumā ņemot, secinājumi bija iepriecinoši un liecināja, ka dalībvalstis ir transponējušas tiesību aktos un īstenojušas prasības par patvēruma vietām. Tomēr zināmas bažas viesa gan sasteigtais termiņš, gan neatkarīgā lēmumu pieņemšana, ko izraisīja atbildības jomu sadrumstalotība dažās dalībvalstīs, formālas sadarbības neesība starp daudzām ES krasta kaimiņvalstīm un pašreizējo kompensācijas mehānismu trūkumi. Pārskatot direktīvu un izstrādājot trešo tiesību aktu kopumu kuģošanas drošībai, 20., 20.a, 20.b un 20.c pantā tika sniegts minēto problēmu risinājums.

Komisija 2005. gada aprīlī iesniedza Eiropas Parlamentam un Padomei pētījumu par iespējamiem pasākumiem Kopienas līmenī, kuru mērķis ir veicināt tādu izmaksu segšanu un zaudējumu atlīdzināšanu un kompensāciju, kas radušies, uzņemot avarējušus kuģus.

Pētījuma galvenais secinājums ir tāds, ka noteikumi par atbildību un kompensāciju nedrīkst krasta dalībvalstīm radīt nesamērīgu finansiālu risku, kura dēļ tās nepiekrīstu uzņemt avarējušus kuģus. Tiesa, pašreizējos tiesību aktos šis standarts nav pietiekami ieviests.

Ja visas krasta dalībvalstis nekavējoties ratificētu pašreizējās SJO piesārņojuma atbildības konvencijas, jo īpaši *HNS* konvenciju, tā būtu gan efektīva, gan ar pašreizējo ES politiku saskaņota metode.

Komisija sīkāk izvērtēs jautājumu par patvēruma vietām, raugoties no iepriekšminēto pārskatītās direktīvas jauno pantu īstenošanas viedokļa un jo īpaši ņemot vērā dalībvalstu izstrādātos plānus par tādu kuģu uzņemšanu, kam vajadzīga palīdzība. Saskaņā ar direktīvas jauno 20.d pantu Komisija līdz 2011. gada beigām iesniedz Eiropas Parlamentam un Padomei ziņojumu par dalībvalstu pašreizējiem mehānismiem, ar kuriem ostai vai struktūrai kompensē iespējamus ekonomiskos zaudējumus, kas radušies, uzņemot kuģi, kam vajadzīga palīdzība.

⁵ Transporta, telekomunikāciju un enerģētikas padomes secinājumi par patvēruma vietu noteikšanu, Briselē, 2002. gada 5.–6. decembrī.

5. SECINĀJUMI

5.1. Īstenošanas pasākumu rezultāti

Direktīvas īstenošana un Kopienas kuģu satiksmes uzraudzības sistēmas izstrāde tika iesākta 2002. gadā. Šajā procesā ir ieguldīts pamatīgs darbs gan no tiesiskā, gan tehniskā viedokļa, kā arī vērā ņemami dalībvalstu un ES finanšu resursi. Darbs ir vainagojies ar direktīvas transponēšanu valstu tiesību aktos un Kopienas kuģu satiksmes uzraudzības un informācijas sistēmas *SafeSeaNet* pilnīgu ieviešanu un darbību.

Dalībvalstis ir ziņojušas par direktīvas īstenošanu pilnā apmērā, un tas lielā mērā ir apstiprināts arī pieejamajos *EMSA* pārbažu ziņojumos, kuri liecina, ka direktīva būtībā ir īstenota. Komisija laikus atrisinās nenozīmīgos tiesiskos, tehniskos un darbības trūkumus un konstatējumus, kas minēti ziņojumos.

SafeSeaNet sistēma ļauj iesaistītajām valstīm nekavējoties piekļūt visai svarīgajai informācijai par kuģu kustību Eiropas ūdeņos, par bīstamām un piesārņojošām kravām, ko pārvadā ar kuģiem, piemēram, naftu vai ķīmiskos izstrādājumus, un par kuģiem, kas apdraud kuģošanas un vides drošību. Centrālajai *SafeSeaNet* sistēmai ir pievienotas visu 22 krasta dalībvalstu, kā arī Norvēģijas un Islandes vietējās sistēmas.

Saskaņā ar *EMSA* datu kvalitātes ziņojumu pastāv zināmi tehniski sarežģījumi, apmainoties datiem elektroniskā formātā, jo nereti atsevišķu ziņojumu sūtīšanai tiek izmantoti citi sakaru līdzekļi, piemēram, fakss. Laikā no 2010. gada janvāra līdz jūnijam 10 no 22 krasta dalībvalstīm nosūtīja elektroniskā formātā *SafeSeaNet* sistēmai visus piecus obligātos ziņojumus (par piestāšanu ostās, *HAZMAT*, kuģu atrašanās vietu (AIS), paziņojumus par obligāto kuģu ziņošanu un ziņojumus par starpgadījumiem). Vairumam pārējo 12 dalībvalstu, kas to neizdarīja pilnībā, neizdevās nosūtīt ziņojumus par starpgadījumiem.

Par *SafeSeaNet* darba efektivitāti atbild gan augsta līmeņa vadības grupa *SafeSeaNet* jautājumos, gan *EMSA* ekspertu grupa, nolūkā novērst dažas atlikušās nepilnības. Datu apmaiņai elektroniskā formātā bija jābūt pilnībā ieviestai līdz 2010. gada 30. novembrim, t. i., līdz brīdim, kad bija jābūt transponētai Direktīvai 2009/17/EK, ar ko groza Direktīvu 2002/59/EK, un Komisija sadarbībā ar *EMSA* šobrīd vērtē šo situāciju.

5.2. Ietekme uz jūras drošību, jūras transporta efektivitāti un piesārņojuma novēršana

Izmantojot šo *SafeSeaNet* reāllaika informāciju par kuģiem un bīstamām kravām Eiropas ūdeņos, ir uzlabota lēmumu pieņemšana dalībvalstu attiecīgajās iestādēs, sadarbība starp tām, kā arī to glābšanas un reaģēšanas iespējas.

Dažās dalībvalstīs vairākas iestādes risina jautājumus, kas saistīti ar direktīvas īstenošanu. Galvenokārt kompetentās iestādes ir jūras administrācijas, ostas, krasta apsardzes un vides iestādes. Dalībvalstis apliecina, ka, īstenojot šo direktīvu, ir uzlabojusies šo valstu iestāžu savstarpējā sadarbība un informācijas apmaiņa.

Nosakot pienākumu sniegt paziņojumus citām dalībvalstīm un izveidot krasta iekārtas AIS informācijas saņemšanai, ir panākta labāka reģionālo iestāžu sadarbība, proti, izmantojot reģionālos AIS serverus.

EMSA 2009. gada pārskatā par negadījumiem jūrā ir minēts, ka ir vērā ņemami samazināties negadījumu skaits ES ūdeņos. Negadījumos ES ūdeņos 2009. gadā bija iesaistīti 626 kuģi salīdzinājumā ar 726 negadījumiem 2007. gadā. Tāpat 2009. gadā mazāk jūrnieku zaudējuši dzīvību — 52 cilvēki salīdzinājumā ar 82 personām 2007. gadā. Pēdējo 7 gadu laikā nav notikušas smagas naftas noplūdes.

5.3. Turpmākā attīstība

Īstenojot trešo tiesību aktu kopumu kuģošanas drošībai, tiks uzlabota kuģu satiksmes uzraudzība Eiropas ūdeņos un datu apmaiņa un sadarbība starp jūrniecības iestādēm. Šajos tiesību aktos ietilpst starptautiskas prasības par tāldarbības identifikācijas un kuģu datu uzraudzības sistēmu (*LRIT*), un tie ievieš ES tiesību aktos noteikumus par *LRIT* datu centru un sniedz ieskatu AIS izmantošanā zvejas kuģos. Vienlaikus tehniskie uzlabojumi paver jaunas iespējas turpināt uzraudzības sistēmu attīstību. Būtisks ieguldījums *SafeSeaNet* sistēmā būs datu apmaiņa saskaņā ar trešo tiesību aktu kopumu kuģošanas drošībai, jo īpaši saskaņā ar Direktīvu 2009/17/EK un Eiropas Parlamenta un Padomes 2009. gada 23. aprīļa Direktīvu 2009/16/EK par ostas valsts kontroli⁶. Turpinot pilnveidot *SafeSeaNet*, datu apmaiņa kļūs vēl efektīvāka, būs pieejamas daudzpusīgākas uzraudzības iespējas un panākta labāka sadarbība iestāžu starpā. Šeit kā konkrētu piemēru var minēt koncepciju *Blue Belt* un ar to saistīto izmēģinājuma projektu, ko atbalsta 2010. gada decembra Transporta padome, kuras mērķis ir ES iekšējo administratīvo formalitāšu mazināšanas sekmēšana. Šīs koncepcijas pamatā ir pašreizējo jūras transporta uzraudzības līdzekļu, jo īpaši *SafeSeaNet*, izmantošana.

Saskaņā ar ES jūras transporta politiku izstrādātās „e-jūrniecības” iniciatīvas mērķis ir izmantot modernas informācijas un komunikācijas sistēmas, lai atbalstītu darbu un lietīškos darījumus jūras nozarē. Tās uzdevums būs sekmēt jūrniecības iestāžu, ostu un rūpniecības izmantoto sistēmu sadarbību. „E-jūrniecības” iniciatīva tiks veidota, pamatojoties uz pašreizējām sistēmām, no kurām nozīmīgākā ir *SafeSeaNet*.

Saskaņā ar integrēto jūrniecības politiku izstrādātā integrētā jūras novērošanas iniciatīva ir paredzēta, lai izveidotu kopīgu informācijas apmaiņas vidi, savstarpēji sasaistot dažādas lietotāju grupas, ieskaitot militārpersonas. *SafeSeaNet* būs viens no šīs starpnozaru iniciatīvas galvenajiem elementiem, kas nodrošinās datus par jūras transporta nozari.

⁶ OV L 131, 28.5.2009., 57. lpp.