

Europar Batasuneko erakundeek ez dute itzulpen honen erantzukizunik eta ez du balio juridikorik

ITZULPENA¹

Araua:

2009/17/EE ZUZENTARAUA, EUROPAKO PARLAMENTUARENA ETA KONTSEILUARENA, 2009ko apirilaren 23koa, 2002/59/EE Zuzentaraua aldatzekoa, itsasoko trafikoaren jarraipenerako eta informaziorako Erkidegoko sistema bat ezartzeari buruzkoa

Ondorengo itzulpena Eusko Jaurlaritzak egin du Herri Arduralaritzaren Euskal Erakundeko (IVAP) Itzultzaile Zerbitzu Ofizialaren bidez eta Zerbitzu honen ziurtagiriarekin.

Europar Batasuneko erakundeek ez dute itzulpen honen erantzukizunik eta honek ez du inolako balio juridikorik.

¹ Jatorrizko testua, Europar Batasunaren Egunkari Ofizialean argitaratua, hauxe da: «*DIRECTIVA 2009/17/CE, DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO, de 23 de abril de 2009 , por la que se modifica la Directiva 2002/59/CE relativa al establecimiento de un sistema comunitario de seguimiento y de información sobre el tráfico marítimo*» (Diario Oficial de la Unión Europea, L 131 de 28/05/2009)

2009/17/EE ZUZENTARAUA, EUROPAKO PARLAMENTUARENA ETA KONTSEILUARENA,

2009ko apirilaren 23koa,

2002/59/EE Zuzentaraua aldatzekoa, itsasoko trafikoaren jarraipenerako eta informaziorako Erkidegoko sistema bat ezartzeari buruzkoa

(Testu egokia EEEren ondorioetarako)

EUROPAKO PARLAMENTUAK ETA EUROPAR
BATASUNAREN KONTSEILUAK,

Europako Erkidegoa eratzeko Tratatu eta, bereziki, horren 80.
artikuluaren 2. paragrafoa aztertu dute,

Batzordearen proposamena aztertu dute,

Europako Ekonomia eta Gizarte Komitearen irizpena aztertu dute

(¹)

Eskualdeetako Komitearen irizpena aztertu dute (²),

Tratatuaren 251. artikuluan(³) ezarritako prozedurari jarraiki,
Adiskidetzeko Komiteak 2009ko otsailaren 3an onarturiko testu
bateratua aztertuta,

Honako hau kontuan hartuta:

(1) Europako Parlamentuaren eta Kontseiluaren 2002/59/EE
zuzentaraua onartu ondoren(⁴), Europar Batasunak
itsasoan giza bizitzaren segurtasuna mehatxatzen duten
egoerak prebenitzeko eta itsasoa babesteko tresna
gehigarriak eskuratu ditu.

(2) Zuzentarau hau 2002/59/EE zuzentaraua aldatzekoa denez,
barneratzen diren betebeharrak ez dira aplikagarriak
izango kostarik eta itsas porturik gabeko estatu kideentzat.

Horrenbestez, Austria, Txekiar Errepublika, Hungaria,
Luxenburgo eta Eslovakian aplikagarri izango diren
betebeharrak estatu kide horien itsasontzi
banderadunei dagozkionak izango dira; hori, itsasoko
zerbitzuen eta trafikoa kudeatzeko beste moduetako
zerbitzuen (bereziki, ibaiei buruzko informazioa ematen
duten zerbitzuen) arteko jarraipena bermatzeko xedez,
estatu kideek lankidetzan aritzeko duten betebeharraren
kalterik gabe.

(3) Zuzentarau horren arabera, kostadun estatu kideek beren
eskumeneko zonaldeetan itsasoko trafikoaren jarraipena
egitea helburu duten misioetan jasotzen duten informazioa
trukatzeko aukera izan behar dute. Itsasoko informazio-
truckerako erkidegoko «SafeSeaNet» sistema, estatu kideen
akordioari esker Batzordeak sortuak, bere baitan ditu, alde
batetik, datuak trukatzeko sare bat, eta, beste alde batetik,
itsasontziei eta haien kargei buruz (iritsiera-aurreabisuak eta
jakinarazpenak) eskuragarri dauden datu nagusien bertsio
normalizatua. Horrela, iturria lokalizatzeaz gain,
eskumeneko agintaritzari Europako uretan nabigatzen duten
itsasontziei, haien mugimendu eta haien karga arriskutsu
edo kutsagarri buruzko informazio zehatza eta eguneratua
helaraztea ahalbidetzen da; era berean, itsasoan gertatzen
diren gorabeherekin lotutako informazioa helaraztea
ahalbidetzen da.

(4) Testuinguru horretan, jasotako informazioari etekin osoa
ateratzea bermatze aldera, ezinbestekoa da zuzentarau
honetan aipatzen diren datuak jaso eta trukatzeko
beharrezkoak diren azpiegiturak, administrazio nazionalak
ezarritakoak, SafeSeaNet sisteman barneraturik geratzea.

(5) 2002/59/EE Zuzentaruaren arabera jakinarazi eta
trukaturako datuen artean, bereziki garrantzitsuak dira
itsasoz garraiatzen diren merkantzia arriskutsu edo
kutsagarrien ezaugarri zehatzei buruzkoak. Ildo horretatik,
berriki itsasoan izandako istripuak aintzat hartuz,
ezinbestekoa da kostaldeko agintaritzei itsasoz garraiatutako
hidrokarburoen ezaugarri buruzko informaziorako
sarbidea ahalbidetzea, izan ere, hori funtsezko elementua da
kontrol-teknika egokienak aukeratzeko eta, era berean,
garraiatzen diren ekoizkinak hobeto ezagutzen dituzten
operadoreekin harreman zuzena izatea eskaintzeko.

¹ L 318 EO, 2006/12/23koa, 195. or.

² L 229 EO, 2006/09/22koa, 38. or.

³ Europako Parlamentuaren irizpena, 2007ko apirilaren 25ekoa (L 74 E EO,
2008/03/20koa, 533. or.), Kontseiluaren Jarrera Bateratua, 2008ko ekainaren
6koa (L C184 E EO, 2008/07/22koa, 1. or.) eta Europako Parlamentuaren
Jarrera, 2008ko irailaren 24koa (Egunkari Ofizialean oraindik ere argitaratu
gabea). Kontseiluaren 2009ko otsailaren 26ko Erabakia eta Europako
Parlamentuaren legegintzako ebazpena, 2009ko martxoaren 11koa
(Egunkari Ofizialean oraindik ere argitaratu gabea).

⁴ L 208 EO, 2002/08/05ekoa, 10. or.

Europar Batasuneko erakundeek ez dute itzulpen honen erantzukizunik eta ez du balio juridikorik

- (6) 1974ko azaroaren lehen sinatutako itsasoan giza bizitza segurtatzeko nazioarteko hitzarmenean itsasontziak automatikoki identifikatzeko sistemak aipatzen dira (AIS - Automatic Identification System). Sistema horiei esker, itsasontziak kontrolatzeko aukerak hobetzeaz gain, batez ere, gertuko nabigazioan itsasontzi horiei segurtasun gehiago ematea ahalbidetzen da. Horregatik barneratu dira 2002/59/EE Zuzentarauko xedapenetan. Arrantza-ontzi asko izan ohi dira abordatzeetan, merkataritza-ontziek ikusi ez dituzten arrantza-ontziak nahiz inguruan nabigatzen ari ziren merkataritza-ontziak ikusi ez dituzten arrantza-ontziak. Hori aintzat hartuz gero, desiragarria da neurri hori zabaltzea, 15 metrotik gorako luzera duten arrantza-ontziak barneratze aldera. Arrantzarako Europako Funtzaren testuinguruan, on litzateke arrantza-ontzien barnean segurtasun-ekipamenduak (AIS sistema kasu) instalatzeko laguntzak ematea. Nazioarteko Itsas Erakundeak (NIE) aitortu duenez, Interneten edo bestelako hedabide batzuetan, merkataritza asmoekin, itsasontziek helarazitako AIS datuak argitaratzea kaltegarria izan daiteke itsasontzien eta portuko instalazioen segurtasunerako; hala, NIEko kide diren Gobernuen eskatu die, legedi nazionalen xedatutakoa gorabehera, Interneten edo bestelako hedabide batzuetan argitaratzeko asmoz, beste batzuentzat AIS datuak eskuragarri jartzen dituztenei kentzeko horretarako asmoa. Halaber, Zuzentaru honi jarraiki, Estatu Kideei igorritako informazioaren konfidentzialtasuna bermatu egin behar da eta Estatu Kideek bertan xedatutakoa betez erabili behar dute informazio hori.
- (7) AIS sistema barneratzeko betebeharrak berekin darama AIS hori uneoro lanean edukitzea, nazioarteko arau edo irizpideek nabigazioari buruzko informazioa babestea ezartzen dutenean izan ezik.
- (8) Sistema hori eskatzen duen estatu kide orok beste estatu kide batek itsasontzi jakin bati eta hartan garraiatzen den karga arriskutsu edo kutsagarriari buruz duen informazioa jasotzeko baimena izan behar du. Informazio hori eskuragarri egon behar da SafeSeaNet erabiliz eta soilik itsas segurtasunarekin, itsas babesarekin eta itsas ingurunearen babesarekin lotutako arrazoiengatik eskatu beharko litzateke soilik. Hori dela eta, ezinbestekoa da Batzordeak sarearen eta informazioaren segurtasunean izan daitezkeen balizko arazoak aztertzea.
- (9) 2002/59/EE Zuzentaruaren ezartzen denez, estatu kideek neurri zehatzak hartu behar dituzte mugimendu arriskutsuak egiten dituzten edo egoera arriskutsuan diren itsasontziei dagokienez. Ildo horretatik, komenigarria dirudi itsasontzi horien zerrendan aseguru-estaldurarik edo finantza-berme egokirik ez duten itsasontziak barneratzea; edo, portuetako langile edo agintaritzen ohartarazpenen arabera, nabigazioaren segurtasuna mehatxa dezaketen edo ingurumena kalte dezaketen irregulartasun argiak dituztenak.
- (10) 2002/59/EE Zuzentaruari jarraiki, bereziki kontrakoak diren baldintza klimatikoek dagokienez, beharrezkoa dirudi izotza sortzeak nabigazioan eragin dezakeen arriskua aintzat hartzea. Horrela, meteorologiako informazio-zerbitzu kualifikatu batek izotzaren egoerari buruz emandako aurreikuspenetan oinarrituz, estatu kide batek izendatutako eskumeneko agintaritza batek nabigazioko baldintzek giza bizitzaren segurtasuna arriskuan jartzen dutela edo kutsadura izateko arrisku larria dagoela irizten duenean, agintaritza horrek bere eskumeneko zonan nabigatzen duten edota zonalde horretan kokatutako portu edo portuetatik sartu-irtena egiteko asmoa duten itsasontzietako kapitainei ohartarazi beharko die hori. Ezinbestekoa da agintaritza horrek itsasoan giza bizitzaren segurtasuna bermatzeko eta ingurumena babesteko neurri egokiak hartu ahal izatea. Era berean, estatu kideek eskumena izan behar dute froga bidez ziurtatzeko itsasontzi barneko dokumentazio ofizialak itsasontzi horrek dagokion zonaldeko izotzaren egoerari buruzko erresistentzia eta potentzialzko baldintzak betetzen dituela.
- (11) 2002/59/EE Zuzentaruaren aurreikusten denez, estatu kideek plan jakin batzuk eratu beharko dituzte, egoerak hala eskatzen duenean, beren portuetan edo ahalik eta baldintza onenetan babestutako bestelako lekuren batean arriskuan diren itsasontziak hartzeko, itsasoko istripuen ondorioak murrizteko asmoz. Dena den, laguntza behar duten itsasontziak hartzeko lekuei buruzko Zuzentaruak, 2003ko abenduaren 13ko Nazioarteko Itsas Erakundearen A.949(23) Ebazpena [«NIEren A.949 (23) Ebazpena»] atxikitakoak, 2002/59/EE zuzentaruaren onartu ondoren hartu ziren eta laguntza behar duten itsasontziei buruzkoak dira, arriskuan diren itsasontziei buruzkoak baino gehiago. Hori dela eta, komeni da zuzentaru hori aldatzea. Zuzentaru honetako xedapenak betetzekoak dira beti, baina betetzekoak izango dira, halaber, erreskate-operazioetan aplikagarriak diren arauak, eta, bereziki, itsasoko bilaketa eta laguntzari buruzko nazioarteko hitzarmeneko arauak, pertsonen bizitzak arriskuan izan daitezkeen heinean.
- (12) Laguntza behar duten itsasontzien kasua, NIEren A.949 (23) Ebazpenean azaltzen den eran, barneratzeko, eskumeneko agintaritza bat edo batzuk izendatu behar dira, itsas, giza bizitzaren eta ingurumenaren segurtasuneko arriskuak ahalik eta gehien murrizteko erabakiak har ditzaten.
- (13) NIEren A.949(23) Ebazpena eta Batzordeak, Itsas Segurtasuneko Europako Agentziak («Agentzia») eta Estatu Kideek elkarren artean egindako lana oinarritzat hartuz, ezinbestekoa da laguntza behar duten itsasontziak hartzeko planetan jaso beharreko funtsezko xedapenak zehaztea; modu horretan, neurri hori era harmonizatuan eta eraginkorrean aplikatzea bermatzeko eta estatu kideei ezarritako betebeharren irismena argitzea.

Europar Batasuneko erakundeek ez dute itzulpen honen erantzukizunik eta ez du balio juridikorik

- (14) NIEren A.949(23) Ebazpena oinarritzat hartu behar da estatu kideek prestatzen dituzten plan guztientzat, laguntza behar duten itsasontziek planteatzen dituzten mehatxuei erantzun eraginkorra emateko. Dena den, mehatxu horiekin zerikusia duten arriskuak ebaluatzerakoan, estatu kideek, beren baldintza bereziak kontuan izanez, beste faktore batzuk ere aintzat har ditzakete; esate baterako, ur edangarria ekoizteko edo elektrizitatea sortzeko itsasoko uraren erabilpena.
- (15) Itsas jendea langileen kategoria berezi batean sartu izan da eta, ontzi-industria globalizatua dagoenez eta jurisdikzio ugari aplika daitezkeenez, babes berezia behar dute, bereziki agintaritzaren publikoekiko harremanari dagokionez. Itsas segurtasuna handiagoa izan dadin, itsasoan lan egiten duten pertsonen istripuak izaten badituzte itsasoan, tratua ona jasoko dutelako ziurtasuna izan behar dute. Haien giza eskubideak eta haien duintasuna errespetatu behar da uneoro eta segurtasun arloko ikerketa guztiak modu justu eta arduratsuan egin behar dira. Horregatik, estatu kideek, bakoitzaren legedi nazionalaren arabera, neurri handiagoan hartu behar dituzte aintzakotzat NIEren zuzentarauetako dagozkion xedapenak, itsasoko istripuetan eskifaiari eman beharreko bidezko tratuari buruzkoak.
- (16) Itsasontzi batek laguntza behar duenean, itsasontzi hori babeserako leku batean hartzeari buruzko erabaki bat hartzeko aukera izan beharko da. Neurri horrek garrantzia berezia hartzen du naufragio bat ekar dezaketen egoeratan edo ingurumenarentzat edo nabigazioarentzat arriskua ekar dezaketen egoeratan. Kasu horietan ezinbestekoa da, bere barne-egituraren arabera, eskatutako esperientzia duen eta itsasontzi bat babeserako leku batean hartzeari buruz beharrezkoak diren erabakiak hartzeko eskumenak dituen estatu kide batek agintaritzaren batean errekurtsioa jartzeko aukera izatea. Halaber, garrantzitsua da erabakia egoerari buruz alde aurretiko ebaluazio bat egin ostean hartzea. Ebaluazio hori itsasontziak babeserako leku batean hartzeari buruzko plan aplikagarri batean jasotako informazioan oinarritu beharko da. Egokia litzateke eskumeneko agintaritzaren hori iraunkorra izatea.
- (17) Laguntza behar duten itsasontziak hartzeko planetan zehaztasunez deskribatu behar da aipatutako egoeren alertari eta kudeaketari dagozkion erabakiak hartzeko prozesua. Argi eta garbi zehaztu behar dira eskumeneko agintaritzaren erantzukizunak. Era berean, alde interesatuen artean hedabideak zehaztu egin behar dira. Prozedura aplikagarriek berehala erabaki egoki bat hartu ahal izatea bermatu behar dute, itsas peritutzaren zehatz batean eta eskumeneko agintaritzaren eskuragarri izan dezakeen informazio egokian oinarritua.
- (18) Itsasontzi bat hartzen dute portuek berehala operazio horretatik erator daitezkeen kostu eta galeren kalte-ordaina jasotzearen segurtasuna izan behar dute. Horretarako, garrantzitsua da dagozkion nazioarteko hitzarmenak aplikatzea. Estatu kideek saiatu behar dute esparru juridiko bat ezartzen, aukera emango diona egoera berezitan eta erkidegoko legedia betez, itsasontzi bat hartzearen ondorioz portu batek edo bestelako entitate batek jasan ditzakeen kostuen eta kalteen kalte-ordainei aurre egiten. Gainera, Batzordeak portu batek edo bestelako entitate batek jasan ditzakeen kalteengatik kalte-ordainari dagozkion mekanismoak aztertu behar ditu. Gero, azterketa horren arabera, politika ezberdinak aurkeztu eta ebaluatu behar ditu.
- (19) Halaber, komenigarria da estatu kideek planak taxutzen dituztenean, itsasertzean dauden babeserako balizko lekuei buruzko informazioa jasotzea; hala, itsasoan istripurik edo gorabeherarik gertatuz gero, eskumeneko agintaritzaren argiro eta berehala adieraz dezan laguntza behar duten itsasontziak hartzeko zona egokienak zein diren. Informazio horretan leku horietako ezaugarri jakin batzuen deskribaketa barneratu behar da, laguntza behar duten, istripu bat izan duten edo kutsagarriren bat isuri duten itsasontziak hartzea ahalbidetzeko ekipamendu eta instalazioen deskribaketarekin batera.
- (20) Garrantzitsua da itsasontzi bat babesleku batean hartzeko eskumena duten agintaritzaren zerrenda egoki bat argitaratzea. Era berean, garrantzitsua da alertak jaso eta emateko arduraren agintaritzaren zerrenda behar bezala kaleratzea. Halaber, lagungarria izan daiteke itsasoko laguntza operazio batean parte hartzen duten aldeek, laguntza- eta atoi-zerbitzuen konpainiak eta itsasoan egoera arriskutsuak igaro ditzaketen ondoko estatu kideetako agintaritzek barne, dagokion informazioa eskuratu ahal izatea.
- (21) Finantza-bermerik ez egoteak ez du salbuesten estatu kidea alde aurretiko ebaluazio bat egiteki eta itsasontzia babeserako leku batean onartzen duen erabakitzeke betebeharretik. Eskumeneko agintariek aukera dute egiaztatzeke ea itsasontziak aseguru-estaldura bat duen ala hura babesleku batean hartzeak dakartzen kostu eta galeren kalte-ordain egokia ahalbidetzen duen bestelako finantza-bermerik duen; hala ere, informazio hori egiaztatzeke egiten diren informazio-eskaerak ez dute salbamendu-lanak atzeratzeko arrazoi izan behar.
- (22) Itsasoko trafikoaren jarraipena egin eta hura antolatzeke neurrien funtzio espezifikoak da estatu kideek beren jurisdikziopeko uretan nabigatzen duten itsasontzien berri izatea, eta, hala, beharrezkoa denean balizko arriskuen prebentzio handiagoa zilegitzen da. Informazio-trukeari esker, jasotako informazioaren kalitatea hobetzen da, eta informazioa prozesatzen errazagoa bihurtzen da.
- (23) 2002/59/EE Zuzentarauak arautzen duena betez, estatu kideek eta Batzordeak aurrerapen handiak egin dituzte datuak bide elektronikoetatik trukatzeko gaiaren harmonizazioa lortzeko, eta, bereziki, merkantzia arriskutsu edo kutsagarrien garraioari dagozkion datuak trukatzeko. SafeSeaNet sistema 2002az geroztik garatzen da eta

Europar Batasuneko erakundeek ez dute itzulpen honen erantzukizunik eta ez du balio juridikorik

komenigarria da sistema hori erkidegoko erreferentziazko sarea izatea. Administrazio kargak eta sektorearen eta estatu kideen kostuak murriztea izan behar du SafeSeaNet sistemaren helburua. Halaber, sistema horren helburu izan behar da, hala dagokionean, txosten eta jakinarazpenei dagozkion nazioarteko arauak uniformeki aplikatzeko aukera ematea.

- (24) Teknologia berrien arloan hainbat aurrerapen egin dira, zehazki aplikazio espazialei dagokienez, esate baterako, itsasontziak jarraitzeko baliza bidezko gailuak, irudi bidezko sistemak edo satellite bidezko nabigazio-sistema (GNSS). Aurrerapen horiei esker, gaur egun itsasoko trafikoaren zainketa itsas zabalera heda daiteke eta horrek Europako uren estaldura handiagoa bermatzen du, besteak beste, itsasontzien irispide luzeko identifikazio- eta jarraipen- sistemaren (LRIT) bidez. Tresna horiek 2002/59/EE zuzentarauaren bidez ezarritako itsasoko trafikoari buruzko jarraipenerako eta informaziorako sisteman erabat txertatzea bermatzeko, ezinbestekoa da jarduera horiek Erkidegoaren lankidetzara osoaz gauzatzea.
- (25) Kostuak aurrezteko eta AIS sistema erabiliz base finkoko estazioen bidez instalatutako itsas zonaldeetan nabigatzen duten itsasontzietan beharrezkoak ez diren ekipamenduak instalatzea saihesteko, estatu kideak eta Batzordea lankidetzan aritu behar dira LRIT bidezko informazioa transmititzeko ekipamenduak instalatzeko baldintzak ezartze aldera eta, era berean, dagozkion neurriak aurkeztu behar dituzte Nazioarteko Itsas Erakundearen.
- (26) AIS sistemako datuak eta itsasontziek igorritako LRIT datuak ez dira arriskutsuak izan behar itsas segurtasun nahiz babeserako edo ingurumenaren babeserako.
- (27) Itsas segurtasunari buruzko 2002/59/EE zuzentarauaren arabera jasotako informazioa erkidegoan era egoki eta harmonizatuan erabiltzea bermatzeko, Batzordeak, hala dagokionean, datu horiek tratatu, erabili eta estatu kideek izendatutako agintaritzetara helarazteko baldintzak bete behar ditu.
- (28) Horren harira, «Equasis» sistemaren garapenak erakutsi duenez, ezinbestekoa da interesatuak itsas segurtasunaren garrantziaz kontzientziaraztea eta, batez ere, itsas garraioko operadoreak. Batzordeak itsas segurtasunari buruzko informazio oro helarazten lagundu behar du, batez ere sistema hori baliatuz.
- (29) Itsas segurtasunerako eta itsasontziek eragindako kutsaduraren prebentziorako Komitea (COSS) ⁽¹⁾ sortzeko

Europako Parlamentuaren eta Kontseiluaren 2009/2002 (EE) Erregelamenduan dagokion erkidegoko araudiaren barnean sortutako lantaldeetako lanak barneratzen dira, itsas segurtasunari, itsasontziek eragindako kutsaduraren prebentzioari eta itsasontzien barneko bizi- eta lanbaldintzak babesteari buruzkoak. Horrenbestez, egungo lantaldearen ordean COSS Lantaldea barneratu behar da.

- (30) Halaber, komeni da agertutako nazioarteko tresnetan egindako aldaketak aintzat hartzea.
- (31) Egokia da zuzentaru hau betetzeko premiazko neurriak onartzea, erabaki honi jarraiki: Kontseiluaren 1999/468/EE Erabakia, 1999ko ekainaren 28koa, Batzordeari eslelitutako betearazpen-eskumenak erabiltzeko prozedurak finkatzen dituen ⁽²⁾.
- (32) Komenigarria da, batez ere, Batzordeari 2002/59/EE zuzentaru aldatzeko eskumenak ematea, hari eragiten dien nazioarteko hitzarmenetan, protokoloetan, kodeetan eta ebazpenetan etorkizunean aldaketak aplikatze aldera. Adierazitako neurri horiek guztiak izaera orokorra dute eta ez dituzte aldatzen zuzentaru honen elementu funtsezkoak, eta aukera ematen dute hura osatzeko beste elementu ez funtsezko batzuekin; beraz, neurri horiek hartzeko, 1999/468/EE Erabakiko 5 bis artikuluan ezartzen den kontrol-dun arautze-prozedura erabili behar da.
- (33) Itsas Segurtasuneko Europako Agentzia ⁽³⁾ sortzeko Europako Parlamentuaren eta Kontseiluaren 2002ko ekainaren 27ko 1406/2002/EE Erregelamendua betetzeko, Agentziak 2002/59/EE zuzentaru aplikatzeko beharrezkoa den laguntza eskaintzen die Batzordeari eta estatu kideei.
- (34) Erakundeen arteko "Legegintza hobetu" ⁽⁴⁾ Akordioaren 34. paragrafoan arautzen denari jarraiki, estatu kideak animatu nahi dira beren taulak egin eta argitara ditzaten, zuzentaru hau eta transposizio-neurriak bat datozela erakusteko ahal den neurrian, hori onuragarria izango baita bai haientzat, bai Europar Batasunarentzat.
- (35) Horrenbestez, 2002/59/EE zuzentaru aldatu behar da.

HONAKO ZUZENTARAU HAU ONARTU DUTE:

1. artikulua

Aldaketak

2002/59/EE Zuzentaruaren honako aldaketa hauek egin dira:

- 1) 2. artikuluko 2. paragrafoa honela aldatzen da:

² L 184 EO, 1999/07/17koa, 23. or.

³ L 208 EO, 2002/08/05koa, 1. or.

⁴ L 321 EO, 2003/12/31koa, 1. or.

¹ L 324 EO, 2002/11/29koa, 1. or.

Europar Batasuneko erakundeek ez dute itzulpen honen erantzukizunik eta ez du balio juridikorik

a) sarrera-esaldia kendu, eta, horren ordean, testu hau jarriko da:

«Kontrakoa adierazten duen xedapenik egon ezean, Zuzentzarau hau ez da hurrengoetan aplikatuko»;

b) kendu c) idatz-zatia, eta, horren ordean, testu hau jarriko da:

«c) 1.000 tonaz azpiko tonaje gordina duten itsasontzietako tangei eta itsasontzietako zuzkidura eta ekipamenduak, itsasontzi guztietan erabiltzeko.».

2) 3. artikulua honela aldatuko da:

a) a) idatz-zatia honela aldatzen da:

i) sarrera-esaldia kendu, eta, horren ordean, testu hau jarriko da:

«"Nazioarteko tresna egokiak": tresna hauek, eguneratuta,».

ii) marra hauek gaineratzen dira:

«— "NIEren A.917(22) Ebazpena, Nazioarteko Itsas Erakundearen 917(22) Ebazpena, "Itsasontzian automatikoki identifikatzeko sistema (AIS) erabiltzeari buruzko Zuzentzarauak" izenburua duena, itsasontzi barrukoa, NIEren A.956(23) Ebazpenarekin zuzentzen dena,

— NIEren A.949(23) Ebazpena, Nazioarteko Itsas Erakundearen 949(23) Ebazpena, "laguntza behar duten itsasontziak babesteko lekuei buruzko Zuzentzarauak" izenburua duena,

— NIEren A.950(23) Ebazpena, Nazioarteko Itsas Erakundearen 950(23) Ebazpena, "Itsasoko laguntza Zerbitzua (ILZ)" izenburua duena,

— NIEren Zuzentzarauak, itsasoko istripua gertatuz gero eskifaiari eman beharreko bidezko tratuari buruzkoak": 2006ko apirilaren 27ko NIEren Batzorde Juridikoko LEG. 3(91) Ebazpenaren atxikitako Zuzentzarauak, LANEko administrazio-kontseiluak onartutakoak, 2006ko ekainaren 12tik 16ra bitarteko 296^a saioan.»;

b) k) idatz-zatia kendu, eta, horren ordean, testu hau jarriko da:

«k) "agintari eskudunak": Estatu kideek zuzentzarau honetatik eratortzen diren funtzioak betetzeko izendatutako agintaritzak eta erakundeak»;

c) honako idatz-zatiak eranstean dira:

«s) "SafeSeaNet", itsasoko informazioa trukatzeko erkidegoko sistema, Batzordeak estatu kideen lankidetzarekin eratutakoa, Erkidegoko araudia aplikatzea bermatzeko;

t) "zerbitzu erregularra", bi portu edo gehiagoren artean egindako ibilaldi kopuru jakin bat, ordutegi publiko batzuen arabera zein serie sistematiko hautemangarri gisa izendatzeko adina erregularitasun edo maiztasun duena;

u) "arrantzontzia", uretako baliabide bizien merkataritza-ustiapena egiteko hornitutako edozein itsasontzi;

v) "laguntza behar duen itsasontzia", bere naufragioa eragin dezakeen edo ingurumenari begira edo nabigatzeko arriskutsua izan daitekeen egoera batean dagoen itsasontzia; hori pertsonen erreskateari buruzko SAR hitzarmenean xedatutakoaren kalterik gabe ulertuko da;

w) "LRIT" itsasontzien irispide luzeko identifikazio- eta jarraipen- sistema, SOLAS hitzarmeneko V/19-1 araua betetz.».

3) Artikulu hauek sartuko dira:

«6 bis artikulua

Identifikazio-sistema automatikoa (AIS) erabiltzea arrantza-ontzietan

15 metro luze baino gehiago den arrantza-ontzi orok, estatu kide bateko bandera daramana eta Erkidegoan matrikulatuta dagoena, edo estatu kide baten barneko uretan edo haren itsas lurretan arrantzatzen duena, edo harrapatutakoa estatu kide bateko portu batean askatzen duena, NIEk ezarritako errendimenduzko arauak betetzen dituen AIS identifikazio-sistema automatiko bat (A motako) eraman beharko du II. eranskinean, I. zatian, 3. puntuan ezarritako egutegiaren arabera.

AIS sistemaz hornitutako arrantzontziek hura funtzionamenduan mantendu behar dute uneoro. Salbuespeneko egoeretan, kapitainak itsasontziaren segurtasunerako beharrezkotzat ikusten badu, AIS sistema deskonektatu egin daiteke.

6. artikulua ter

Itsasontzien irispide luzeko identifikazio- eta jarraipen-sistema (LRIT) erabiltzea

1. SOLAS hitzarmeneko V/19-1 Arauak eta NIEk ezarritako errendimenduari buruzko arauak eta operatzeko baldintzak bete behar dituzten itsasontziek, aipatu Arauaren arabera, LRIT ekipamendua eraman behar dute estatu kide bateko portu batera iristen direnean.

Estatu kideak eta Batzordea lankidetzan arituko dira estatu kideetako AIS sistemako base finkoko estazioen bidez instalatutako zonaldeetan nabigatzen duten itsasontzien barnean LRIT informazioa transmititzeko ekipamenduak instalatzeko

Europar Batasuneko erakundeek ez dute itzulpen honen erantzukizunik eta ez du balio juridikorik

baldintzak ezartze aldera, eta neurri egokiak aurkeztu dira NIEn.

2. Batzordea eta estatu kideak lankidetzan arituko dira LRIT Datuen Europako Zentro bat ezartzeko asmoz, irismen luzeko identifikazioari eta jarraipenari buruzko informazioa prozesatzeaz arduratuko dena.».

4) 12. artikulua ordez honako testu hau jarriko da:

«12. artikulua.

Merkantzia arriskutsuak garraiatzeko informazio-betekizunak

1. Estatu kide bateko portu batean ezingo da merkantzia arriskutsu edo kutsagarririk sartu itsasontzi batean garraiatu edo kargatzeko xedez, edozein delarik ere itsasontziaren tamaina, non eta, merkantziak itsasontziratzea onartu aurretik, kapitainari edo operadoreari informazio hau daraman deklarazio bat aurkezten ez bazaio:

a) I eranskineko 2. puntuan zerrendatutako informazioa;

b) Marpol Hitzarmeneko I. eranskinean aipatutako substantziei dagokionez, segurtasun-datuei buruzko fitxa aurkeztu beharko da produktuen ezaugarri fisiko eta kimikoekin, horien artean, hala dagokionean, likatasuna (cSt eran 50 °C-etara) eta dentsitatea (15 °C-etara); halaber, NIEren MSC. 150 (77) Ebazpenari jarraiki, segurtasun-datuei buruzko fitxan agertu beharreko gainerako datuak agertu beharko dira.

c) Bidaltzailearen larrialdietarako telefono zenbakia edo produktuen ezaugarri fisiko eta kimikoen ezaugarriei eta larrialdietan hartu beharreko neurriei buruzko informazioa duen edozein pertsona edo erakunderena.

2. Erkidegokoa ez den portu batetik datozen eta estatu kide bateko portuan barneratzen diren itsasontziek, merkantzia arriskutsuak edo kutsagarriak garraiatzen dituztenean, bidaltzailearen deklarazioa izan beharko dute, artikulua honetako a), b) eta c) idatz-zatietako 1 paragrafoaren arabera eskatzen den informazioa duena.

3. Bidaltzailearen eskumena eta erantzukizuna da deklarazio hori kapitainari edo operadoreari helaraztea eta garraiorako aurkeztutako karga eta 1. lerrokadaren arabera deklaraturakoa bat datozela bermatzea».

5) 14. artikuluko 2. paragrafoko c) idatz-zatiaren ordez, honako testu hau jarriko da:

«c) estatu kideek, aurrez hala eskatu ondoren, SafeSeaNet sistema erabiliz eta itsas segurtasuneko edo itsasoko ingurumena babesteko beharrezkoa bada, aukera izan behar dute beste estatu kide batean eskumena duten

tokiko edo nazioko agintaritzei itsasontziari eta bertan zamatzen den karga arriskutsu edo kutsagarriari buruzko informazioa helarazteko, inolako atzerapenik gabe».

6) 15. artikulua ordez honako testu hau jarriko da:

«15.

artikulua

salbuespena

k

1. Estatu kideek 4. eta 13. artikuluetan ezarritako baldintzak betetzetik salbuetsi ditzakete beren lurralde barnean kokatutako portuen artean egiten diren zerbitzu erregularrak, betiere, baldintza hauek betetzen direnean:

a) zerbitzu erregular horiek egiten dituen konpainiak zerbitzu hori gauzatzeko erabiltzen dituen itsasontzien zerrenda bat egin eta eguneratuta izatea eta eskumeneko agintaritzara helaraztea;

b) egindako ibilbide bakoitzari dagokionez, I. eranskineko 1 edo 3 zatietan (dagokion moduan) agertzen den informazioa eskumeneko agintaritzara helaraztea, azken horrek eskatzen duenean. Konpainiak egunean 24 orduz erabilgarri izango den barne-sistema bat ezarri beharko du, dagokion eskaera jaso ostean, informazio hori eskumeneko agintaritzara formatu elektronikoz eta atzerapenik gabe helaraztea bermatuko duena, 4. artikuluko lehen paragrafoa edo 13. artikuluko 4. paragrafoa betez, dagokion moduan.

c) helmugako portuari edo eskumeneko agintaritzari jakinaraztea helmugako portura edo estaziora iristeko behin-behineko orduarekiko hiru ordu edo gehiagoren arteko aldea dagoenean, 4. artikulua edo 13. artikulua betez, dagokion moduan;

d) salbuespenak soilik zerbitzu espezifiko bat egiteko itsasontziei onartzea.

Lehen lerrokadari jarraiki, zerbitzu bat erregularizat jotzen da soilik gutxienez hilabete batez ematea aurreikusten denean.

4. artikuluan eta 13. artikuluan agertzen diren baldintzen salbuespenak gehienez 12 orduko iraupeneko bidaietara (hala aurreikusitakoak) mugatuko dira.

2. Bi estatu edo gehiagok, gutxienez bat estatu kide izanik, nazioarteko zerbitzu erregular bat ustiatzen dutenean, zerbitzu horretan zerikusia duen edozein estatu kidek eskubidea du gainerako estatu kideei zerbitzu hori salbuesteko eskatzeko. Zerbitzuan parte hartzen duten estatu kide guztiek, kaltetutako itsasaldeko estatu kideak barne, aipatu zerbitzua salbuesteko lankidetzan aritu behar dute, 1. paragrafoan ezarritako baldintzak betez.

Europar Batasuneko erakundeek ez dute itzulpen honen erantzukizunik eta ez du balio juridikorik

3. Estatu kideek 1 eta 2 paragrafoetan ezarritako baldintzak betetzen direla egiaztatuko dute aldizkakotasun jakin batez. Baldintza horietakoren bat betetzen ez bada, bertan behera geratuko da interesatutako konpainiari onartutako salbuespena.

4. Estatu kideek artikulua honen arabera salbuetsitako konpainia eta itsasontzien zerrenda igorriko dute Batzordera eta zerrenda hori eguneratu egin beharko da».

7) 16. artikuluko 1. paragrafoan idatz-zati hauek erantsiko dira:

«d) segurtasun-ziurtagiria edo finantza-bermea helarazi ez duten edo halakorik ez duten itsasontziak, erkidegoko legediaren eta nazioarteko araudiaren arabera;

e) praktikoez edo portuko agintaritzek hala ohartarazita, nabigazioaren segurtasuna arriskuan jartzea eragin dezaketen edo ingurumenarentzat arriskutsuak izan daitezkeen irregulartasunak dituzten itsasontziak».

8) Honako artikulua sartuko da:

«18 bis artikulua

Izotzak eragindako arriskueta hartu beharreko neurriak

1. Eskumeneko agintaritzek, izotzaren egoera dela medio, itsasoan giza bizitzaren segurtasunarentzat arrisku larria dagoela, edo bere lurretako edo beste estatu batzuetako itsasoko zonalde nahiz itsasertzetan arrisku larria sor daitekeela irizten dutenean:

a) beren eskumeneko zonaldeetan dauden edo beren lurretako portu batetik sartu-irtenean dabilzan itsasontzietako kapitainei izotzaren egoerari, ibilbide gomendatuei eta beren eskumeneko zonaldean diren izotz-hausteko zerbitzuei buruzko informazioa helaraziko die;

b) laguntza behar duten itsasontzietan laguntza emateko betebeharraren eta nazioarteko araudi aplikagarritik eratorritako gainerako betebeharren kalterik gabe, aipatu zonaldeetan diren eta portu edo terminal batean sartu edo irten asmoan, edo ainguraleku batetik irten asmoan diren itsasontzietan eskatu al die, dagokion zonaldeko izotzaren egoerari dagozkion erresistentzia eta potentzia baldintzak betetzeko.

2. Estatu kideak onetsitako informazio meteorologikoko zerbitzu kualifikatu batek izotzaren egoerari eta baldintza

meteorologikoei buruz igorritako pronostikoan oinarrituko dira 1. paragrafoan xedatutakoa betez hartutako neurriak, izotzaren egoerari buruzko datuei dagozkionak».

9) 19. artikulua honela aldatuko da:

a) 2. paragrafoan lerrokada hau erantsiko da:

«Helburu horrekin, eskumeneko agintaritzak nazionalak, haiek hala eskatzen badute, 12. artikuluan barneratzen den informazioa helaraziko die»;

b) paragrafo hau gaineratuko da:

«4. Estatu Kideek, bakoitzaren legedi nazionalaren arabera, aintzat hartuko dituzte NIEren Zuzentarauetako dagozkion xedapenak, beren jurisdikzio barneko itsasoko istripuetan eskifaieri eman beharreko bidezko tratuari buruzkoak».

10) 20. artikulua ordez honako testu hau jarriko da:

«20. artikulua.

Laguntza behar duten itsasontziak hartzeko eskumeneko agintaritzak

1. Estatu kideek eskumeneko agintaritzak bat edo gehiago izendatuko dituzte, operazioak gertatzen direnean, berezko ekimenez, laguntza behar duten itsasontziak hartzei buruzko erabakiak hartzeko esperientzia eta eskumena dutenak.

2. 1. paragrafoan aipatzen diren agintaritzek (edo aipatzen den agintaritzak), dagokionean, eta bereziki itsas segurtasuna eta ingurumenaren babesa arriskuan jartzen denean, IV. eranskineko zerrendan (ez da osoa) sartzen den edozein neurri hartu ahal izango dute.

3. 1. paragrafoan aipatzen diren agintaritzek (edo aipatzen den agintaritzak) aldizkako bilerak egingo dituzte, esperientziak eta ezagutza espezializatuak partekatze eta artikulua honen arabera hartutako neurriak hobetzeko. Edozein unetan elkartu ahal dira, egoeraren berezitasunak hala eskatzen badu».

11) Artikulu hauek gaineratuko dira: «20

bis artikulua

Laguntza behar duten itsasontziak hartzeko planak

1. Estatu kideek itsasontziak hartzeko planak taxutuko dituzte, beren jurisdikzio barneko uretan egonik, laguntza behar duten itsasontziek eragindako arriskuari irtenbidea emateko; halaber, hala dagokionean, giza bizitzarentzat eta ingurumenarentzat eragindako arriskuak barneratuko dira planetan. 20. artikuluan aipatzen diren agintaritzek (edo aipatzen den agintaritzak), plan horien eraketan eta egikaritzean parte hartuko dute.

2. 1. paragrafoan barneratzen diren planak alde aurretik alderdi interesatuei kontsultatu ostean taxutuko dira eta NIEren A.949(23) eta A.950(23) Ebazpenetan oinarrituko dira. Plan horietan informazio hau barneratuko da gutxienez:

- a) alertak jaso eta emateaz arduratzen diren agintaritzen (edo agintaritzaren) identitatea;
- b) egoera ebaluatzeko eta laguntza behar duen itsasontzi bat babeserako lekuan onartu edo ukatzeari buruko erabakia hartzeko eskumena duen agintaritzaren identitatea;
- c) Estatu kideko itsasertzari buruzko informazioa eta, horrekin batera, itsasontzi bat babesteko lekuaren aurretiko ebaluazio egin eta erabaki azkar bat hartzea ahalbidetzen duten elementu guztiei buruzko informazioa, ingurumeneko faktoreak, faktore ekonomiko eta soziala eta baldintza naturalak barne;
- d) laguntza behar duen itsasontzi bat babeserako leku batean onartu edo ukatzeko ebaluazio-prozedurak;
- e) laguntzarako, salbamendurako eta kutsaduraren aurkako borrokarako bitarteko eta instalazio egokiak;
- f) nazioarteko koordinazio- eta erabakitze-prozedurak;
- g) finantza-bermerako eta erantzukizunerako prozedurak, babeserako leku batean hartutako itsasontziei dagokienez.

3. Estatu kideek 20. artikuluan aipatutako agintaritzen eta alertak jaso eta haietaz arduratzeko izendatutako agintaritzen izenak eta harremanetarako helbideak argitaratuko dituzte.

Estatu kideek, aurrez hala eskatu ostean, planei buruzko dagokion informazioa jakinarazi beharko diete honako estatu kideei.

Laguntza behar duten itsasontziak hartzeko planetan ezarritako prozedurak betez, estatu kideek dagokion informazioa operazioetan nahasitako alderdien eskuetara iritsiko dela bermatu beharko dute.

Estatu kideek hala eskatzen badute, bigarren eta hirugarren lerroketan adierazten den eran jasotako informazioa konfidentziala izango da.

4. Estatu kideek artikulua hau aplikatuz hartutako neurrien berri emango die Batzordeari, 2010eko azaroaren 30ean beranduenez.

20. artikulua ter

Itsasontziak hartzeari buruzko erabakia

20. artikuluan aipatzen diren agintaritzek (edo aipatzen den agintaritzak), alde aurretik, 20 *bis* artikuluan aipatutako planak oinarrituz hartuz, egoeraren ebaluazioa egin ostean, itsasontzi bat babeserako leku batean hartzeari buruzko erabakia hartu beharko dute. Giza bizitza eta ingurumena babesteko irtenbide egokiena harrera hori egitea dela irizten bada, agintaritz horiek (edo horrek) itsasontziak babeserako leku batean hartzea bermatu beharko dute.

20. artikulua quater

Finantza-bermea eta kalte-ordaina

1. Itsas zuzenbideko (*) erreklamazioetarako itsasontzien jabeen aseguruari buruzko 2009ko apirilaren 23ko Europako Parlamentuaren eta Kontseiluaren 2009/20/EE Zuzentarauko 6. artikuluan aipatzen den segurtasun-ziurtagirik ez izatea, ez da nahikoa arrazoi estatu kideak aurretiko ebaluazioa egitetik eta 20 *ter* artikuluan aipatzen den erabakia hartzetik salbuesteko; halaber, ez da nahikoa arrazoi izango estatu kide batek itsasontzi bat babeserako leku batean hartzea ukatzeko.

2. Betetzeko izango da 1. paragrafoan adierazitakoa, itsasontzi bat babeserako leku batean hartzerakoan, estatu kideak 2009/20/EE Zuzentarauko 6. artikuluan aipatzen den segurtasun-ziurtagiria aurkezteko eska diezaioke itsasontziaren operadoreari, agenteari edo kapitainari. Ziurtagiri hori eskatzeak ez du atzeratu behar laguntza behar duen itsasontziaren harrera.

Europar Batasuneko erakundeek ez dute itzulpen honen erantzukizunik eta ez du balio juridikorik

20. artikulua duodecies

Batzordearen azterketa

20. artikuluko 1. paragrafoari jarraiki hartutako erabaki baten ondorioz portu batek edo bestelako entitate batek jasan ditzakeen kalte ekonomikoengatik kalte-ordainei dagokienez estatu kideetan dauden mekanismoak aztertuko ditu Batzordeak. Azterketa hori oinarritzat hartuz, Batzordeak politika ezberdinak aurkeztu eta ebaluatuko ditu. Batzordeak azterketa horren ondorioen berri emango dio Europako Parlamentuari eta Kontseiluari, 2011ko abenduaren 31n beranduenez.

(*) L 131 EO, 2009/05/28koa, 128. or. »;

12) Honako artikulua sartuko da:

«22 bis artikulua

SafeSeaNet

1. Estatu kideek itsasoko informazioa kudeatzeko tokiko edo nazioko sistemak sortuko dituzte, Zuzentarau honetan aurreikusten den informazioaren trataera bermatzeko.

2. 1. paragrafoa aplikatuz sortutako sistemek jasotako informazioa oso-osorik erabiltzea zilegituko dute eta, bereziki, 14. artikuluan ezarritako baldintzak beteko dituzte.

3. Zuzentarau honetan barneratzen den informazioa modu eraginkorren truketzea bermatzeko, estatu kideek Zuzentarau honetan aipatzen den informazioa jaso, tratatu eta mantentzeko sortutako tokiko edo nazioko sistemek SafeSeaNet sistemarekin barne konexioa izatea bermatuko dute. Batzordeak SafeSeaNet sistema egunean 24 orduz operatibo izatea bermatuko du. SafeSeaNet sistemaren deskribapena eta oinarritzko printzipioak III. eranskinean jasotzen dira.

4. 3. paragrafoan xedatutakoaren kalterik gabe, erkidego barneko akordioen esparruan edo Batzordearen barnean eskualdeko akordioen edo mugaz haraindiko, eskualde arteko edo nazioz haraindiko proiektuen testuinguruan jarduten denean, estatu kideen betebeharrak izango da haietan garatzen diren informazio-sistema edo -sareek zuzentarau honetako baldintzak betetzen dituztela eta itsasoko informazio-trukearen erkidegoko sistemarekin (SafeSeaNet) bateragarri izan eta haiekin elkarlotzen direla bermatzea».

13) 23. artikulua honela aldatuko da:

2009/17/EE Zuzentaraua (EBren Egunkari Ofiziala, L 131, 2009/05/28koa)

a) kendu c) idatz-zatia, eta, horren ordez, testu hau jarriko da:

«c) itsasoko trafikoaren jarraipenerako eta informaziorako Erkidegoko sistemaren estaldura areagotu eta eguneratzea, itsasontzien identifikazioa eta jarraipena hobetze aldera; hori, informazioaren eta komunikazioen teknologietan egiten diren aurrerapenak kontuan hartuz. Horretarako, estatu kideak eta Batzordea lankidetzan arituko dira, beharrezkoa denean, jakinarazpenerako derrigorrezko sistemak, itsasoko trafikorako derrigorrezko zerbitzuak eta trafikoa antolatzeke sistema egokiak ezartzeko, gerora NIEn aurkeztu eta homologazioa jasotzeko; halaber, lankidetzan arituko dira dagozkion eskualdeko eta nazioarteko erakundeetan, irismen luzeko identifikaziorako eta jarraipenerako sistemak sortzeko»;

b) honako idatz-zatia gaineratuko da:

«e) I. eranskinean sartzen den informazioa kudeatzeko erabiltzen diren nazioko sistemen arteko konexioa eta elkarrengarritasuna bermatzea».

14) Honako artikulua sartuko da:

«23 bis artikulua

Itsas segurtasunari buruzko informazioaren trataera eta kudeaketa

1. Hala dagokionean, Batzordea arduratuko da Zuzentarau honen arabera jasotako informazioa tratatu, erabili eta estatu kideek izendatutako agintaritzetan hedatzea.

2. Hala dagokionean, Batzordeak itsas segurtasunari buruko datuak jaso eta hedatzeko sistemen sorkuntzan eta funtzionamenduan lagunduko du, bereziki "Equasis" sistemaren bidez edo izaera publikoa duen antzeko beste edozein sistemaren bidez».

15) 24. artikulua ordez honako testu hau jarriko da:

«24. artikulua.

Informazioaren konfidentzialtasuna

1. Erkidegoko Zuzenbideari edo beren legedi nazionalari jarraiki, estatu kideek Zuzentarau honen arabera igortzen zaien informazioaren konfidentzialtasuna bermatzeko beharrezkoak diren neurriak hartuko dituzte eta zuzentarau horretan xedatutakoaren arabera erabiliko dute bakarrik.

2. Batzordeak sareen eta informazioaren segurtasunari dagokionez sor daitezkeen arazoak aztertuko ditu, eta sarearen segurtasuna hobetze aldera, III. eranskina aldatzea proposatuko du egoki ikusten duen guztian».

16) 27. eta 28. artikulua kendu eta, horien ordean, testu hau paratuko da:

«27. artikulua

Aldaketak

1. NIEren eta erkidegoaren lanabesei egindako erreferentziak, 3. artikuluan jasotako definizioak eta eranskinak aldatu egin daitezke onartutako, aldatutako edo indarrean sartutako erkidegoko edo nazioarteko arauetara egokitze aldera, betiere, aldaketa horiek ez badute zuzentarau honetako aplikazio-eremua handitzen.

Zuzentarau honetan funtsezkoak ez diren elementuak aldatzeko neurri horiek, 28. artikuluan, 2. paragrafoan ezartzen den kontrol-dun arautze-prozeduraren arabera onartuko dira.

2. Zuzentarau honetan hartutako esperientzia baliagarri izango da I., III. eta IV. eranskinak aldatu ahal izateko, betiere, aldaketa horien bidez zuzentarau honen aplikazio-eremua handitzen ez bada.

Zuzentarau honetan funtsezkoak ez diren elementuak aldatzeko neurri horiek, 28. artikuluan, 2. paragrafoan ezartzen den kontrol-dun arautze-prozeduraren arabera onartuko dira.

28. Artikulua

Lantaldearen Prozedura

1. Batzordeak Europako Parlamentuaren eta Kontseiluaren 2099/2002 (EE) Erregelamenduari jarraiki ezarritako Itsas segurtasunerako eta itsasontziek eragindako kutsaduraren prebentziorako Lantaldearen (COSS) laguntza izango du.

2. Paragrafo honi erreferentzia egiten zaion kasuetan, 1999/468/EE Erabakiko 5 *bis* artikuluko 1etik 4ra bitarteko paragrafoak eta 7. artikulua aplikatuko dira, 8. artikuluan xedatutakoa betetz.

(*)2002/11/29ko EO L 324, 1. or. »;

17) I. eranskinean, 4. paragrafoko X marratxoaren ordean testu hau paratuko da:

«— X. bestelakoak:

- 1.000 tona edo gehiagoko tonaje gordina duten itsasontzietarako galdara-erregaiaren ezaugarriak eta aurreikusitako kopurua,

— nabigatzeko baldintzak».

18) II. eranskineko I. zatian testu hau gaineratuko da:

«3. Arrantza-ontziak

15 metro baino gehiagoko orotariko luzera duten arrantza-ontziek 6. *bis* artikuluan adierazten den ekipamendua eraman beharko dute, egutegi honi jarraiki:

— 24 eta 45 metro bitarteko orotariko luzera duten arrantza-ontziak, 2012ko maiatzaren 31n beranduenez,

— 18 eta 24 metro bitarteko orotariko luzera duten arrantza-ontziak, 2013ko maiatzaren 31n beranduenez,

— 15 eta 18 metro bitarteko orotariko luzera duten arrantza-ontziak, 2014ko maiatzaren 31n beranduenez,

Eraiki berri diren 15 metro baino gehiagoko arrantza-ontziek 6. *bis* artikuluan adierazten den ekipamendua eraman beharko dute 2010eko azaroaren 30etik aurrera».

19) III. eranskin kendu eta, haren ordean, Zuzentarau honetako eranskina paratuko da.

2. Artikulua

Transposizioa

1. Estatu kideek 2010eko azaroaren 30a baino lehen onartu beharko dituzte zuzentarau hau betetzeko lege-, arau- eta administrazio-xedapenak. Batzordeari, berehala emango diote xedapen horiek biltzen dituen testuaren berri.

Estatu kideek xedapen horiek ematean, zuzentarau honen erreferentzia egingo dute, edo, hala egiten ez bada, zuzentarau honekin batera argitaratuko da erreferentzia hori argitalpen ofizialean. Estatu kideek aipatutako erreferentziaren modalitateak ezarriko dituzte.

2. Estatu kideek Batzordeari jakinaraziko dizkiote Zuzentarau honekin araututako eremuan onartzen diren xedapen nazional nagusien testuak.

3. Artikulua

Indarrean jartzea

Europar Batasuneko erakundeek ez dute itzulpen honen erantzukizunik eta ez du balio juridikorik

Europar Batasuneko Egunkari Ofizialean argitaratzen denetik hiru *egunera jarriko da indarrean Zuzentarau hau.*

4. Artikulua

Hartzaileak

Zuzentarau honen hartzaileak estatu kideak dira. Strasburgon, 2009ko apirilaren 23ean.

Europako Parlamentuaren izenean,

Presidentea
H.-G. PÖTTERING

*Kontseiluare
n izenean,
Presidentea*
P.
NECAS

ANEXO

«ANEXO III

MENSAJES ELECTRÓNICOS Y SAFESEANET**1. Concepto general y arquitectura**

El sistema comunitario de intercambio de información marítima, SafeSeaNet, permitirá la recepción, el almacenamiento, la recuperación y el intercambio de información para la seguridad marítima, la seguridad portuaria y marítima, la protección del medio marino y la eficacia del tráfico y del transporte marítimos.

SafeSeaNet es un sistema especializado creado para facilitar el intercambio de información en formato electrónico entre los Estados miembros y para proporcionar a la Comisión la información pertinente según la legislación comunitaria. Se compone de una red de sistemas nacionales SafeSeaNet que se encuentran en los Estados miembros y un SafeSeaNet central que actúa de punto nodal.

La red SafeSeaNet vinculará todos los sistemas nacionales de SafeSeaNet e incluye el sistema SafeSeaNet central.

2. Gestión, funcionamiento, desarrollo y mantenimiento de SafeSeaNet**2.1. Responsabilidades****2.1.1. Sistemas nacionales de SafeSeaNet**

Los Estados miembros crearán y se ocuparán del mantenimiento de un sistema nacional de SafeSeaNet que permita el intercambio de información marítima entre usuarios autorizados bajo la responsabilidad de una autoridad nacional competente (ANC).

La ANC será responsable de la gestión del sistema nacional, que incluye la coordinación de usuarios y suministradores de datos a nivel nacional, así como de garantizar que se designen UN LOCODES y que se establezcan y mantengan la infraestructura informática nacional necesaria y los procedimientos descritos en el documento de control del interfaz y de las funcionalidades al que se hace referencia en el punto 2.3.

El sistema nacional SafeSeaNet permitirá la interconexión de usuarios, autorizados bajo la responsabilidad de la ANC y podrá ser accesible para los participantes en el transporte marítimo identificados (propietarios de buques, agentes, capitanes, operadores y otros) siempre que cuenten con la autorización de la ANC, en particular para facilitar la presentación de informes por vía electrónica de conformidad con la legislación comunitaria.

2.1.2. Sistema central SafeSeaNet

La Comisión es responsable de la gestión y el desarrollo a nivel de política del sistema central SafeSeaNet y de la supervisión del sistema SafeSeaNet, en cooperación con los Estados miembros mientras que, de conformidad con el Reglamento (CE) n° 1406/2002 del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽¹⁾, la Agencia, en cooperación con los Estados miembros y la Comisión, es responsable de la aplicación técnica.

El sistema SafeSeaNet Central que actúa como nodo interconectará todos los sistemas nacionales SafeSeaNet y establecerá la infraestructura informática necesaria y los procedimientos tal como se describen en el "Documento de control del interfaz y de las funcionalidades" a que se hace referencia en el apartado 2.3.

2.2. Principios de gestión

La Comisión creará un grupo de gestión de alto nivel, que adoptará su reglamento interno, compuesto por representantes de los Estados miembros y de la Comisión para:

- formular recomendaciones para mejorar la eficacia y la seguridad de SafeSeaNet,
- facilitar orientaciones adecuadas para desarrollo de SafeSeaNet,
- asistir a la Comisión en la revisión del rendimiento de SafeSeaNet,
- aprobar el documento de control del interfaz y de las funcionalidades a que se hace referencia en el apartado 2.3 y sus futuras modificaciones.

⁽¹⁾ DO L 208 de 5.8.2002, p. 1.

2.3. Documento de control del interfaz y de las funcionalidades y documentación técnica de SafeSeaNet

La Comisión desarrollará y mantendrá, en estrecha cooperación con los Estados miembros, un documento de control del interfaz y de las funcionalidades (IFCD).

Este IFCD describirá en detalle los requisitos de rendimiento y los procedimientos aplicables a los elementos nacionales y centrales del SafeSeaNet con el fin de garantizar el cumplimiento de la legislación comunitaria pertinente.

El IFCD incluirá normas sobre:

- orientaciones en materia de derechos de acceso para la gestión de la calidad de los datos,
- especificaciones en materia de seguridad de la transmisión y de intercambio de datos, y
- el archivo de la información a nivel nacional y central.

El IFCD indicará los medios de almacenamiento y disponibilidad de la información sobre productos peligrosos y contaminantes relativos a los servicios regulares para los que se ha concedido una exención de conformidad con el artículo 15.

La Agencia, en cooperación con los Estados miembros, elaborará la documentación técnica relativa al SafeSeaNet, como las normas sobre el formato del intercambio de datos, los manuales para los usuarios y las especificaciones de seguridad de la red.

3. Intercambio de datos a través de SafeSeaNet

El sistema utilizará normas de la industria y tendrá la capacidad de interactuar con los sistemas públicos y privados utilizados para crear, facilitar o recibir información en el marco del SafeSeaNet.

La Comisión y los Estados miembros cooperarán para examinar la viabilidad y el desarrollo de funcionalidades que, en la medida de lo posible garanticen que los suministradores de datos, incluidos capitanes, propietarios de buques, agentes, operadores, cargadores y las autoridades competentes tengan que transmitir la información una sola vez. Los Estados miembros se asegurarán de que la información transmitida sea accesible para su uso en todos los sistemas de información, notificación y de información y gestión del tráfico marítimo (VTMIS) pertinentes.

Los mensajes electrónicos intercambiados de conformidad con la presente Directiva y la correspondiente legislación comunitaria se distribuirán a través de SafeSeaNet. Para ello, los Estados miembros desarrollarán y mantendrán las interfaces necesarias para la transmisión de datos por vía electrónica a SafeSeaNet.

Cuando las normas internacionales admitan el encaminamiento de la información LRIT relativa a buques de terceros países, las redes SafeSeaNet se utilizarán para distribuir entre los Estados miembros, con un nivel de seguridad apropiado, la información LRIT recibida de conformidad con el artículo 6 *ter* de la presente Directiva.

4. Seguridad y derechos de acceso

Los sistemas central y nacionales de SafeSeaNet cumplirán los requisitos de la presente Directiva relativos a la confidencialidad de la información así como los principios de seguridad y las especificaciones descritas en el IFCD respecto a los derechos de acceso.

Los Estados miembros identificarán a todos los usuarios a los que, de conformidad con el IFCD, se atribuirán un papel y una serie de derechos de acceso.»
