



KOMISIA EURÓPSKÝCH SPOLOČENSTIEV

V Bruseli 23.11.2005
KOM (2005) 589 konečné znenie

2005/0239 (KOD)

Návrh

SMERNICA EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY,

**ktorou sa mení a dopĺňa smernica 2002/59/ES, ktorou sa zriaďuje monitorovací
a informačný systém Spoločenstva pre lodnú dopravu**

(predložený Komisiou)

{SEK(2005) 1514}

DÔVODOVÁ SPRÁVA

1) KONTEXT NÁVRHU

• Dôvody a ciele návrhu

Európska únia vedie už viac ako desať rokov dobrovoľnú politiku námornej bezpečnosti, ktorej cieľom je zvýšenie bezpečnosti plavidiel, bezpečnosti ľudského života na mori a ochrany morského prostredia. Nech je úsilie aktérov reťazca námornej dopravy akokoľvek veľké, riziko nehody nemožno úplne vylúčiť. Následky nehôd na mori navyše často presahujú rámec jednej potopenej lode a týkajú sa tiež všetkých pobrežných činností. Zatiaľ čo kedysi sa nehody na mori obávali iba námorníci, v súčasnosti v prípade znečistenia predstavuje národnú, ba dokonca medzinárodnú katastrofu. V tomto kontexte by teda bolo vhodné doplniť časť „prevencia“ politiky Spoločenstva v oblasti námornej bezpečnosti časťou, ktorá umožňuje operačné riadenie námorného rizika na úrovni Spoločenstva.

V tomto duchu Komisia predložila návrh, ktorý sa stal smernicou 2002/59/ES z 27. júna 2002, ktorou sa zriaďuje informačný systém Spoločenstva na monitorovanie lodnej dopravy. Táto smernica zaväzuje zoskupenie a organizáciu všetkých nástrojov na monitorovanie plavidiel, ktoré sú v súčasnosti dostupné. Stanovuje dynamiku zavedenia prostriedkov a koordinácie medzi štátnymi orgánmi, aby tak členským štátom umožnila účinnejšie predchádzať alebo lepšie reagovať v prípade nebezpečných situácií.

Udržanie účinnosti opatrení vložených do právnych predpisov Spoločenstva prostredníctvom smernice 2002/59/ES však vyžaduje mimoriadne presné monitorovanie, aby sa zaručil ich súlad s operačným a technickým vývojom v námornej oblasti, a konkrétne v oblasti identifikačných a monitorovacích systémov plavidiel a satelitných technológií.

V tomto rámci a počas mnohých rozhovorov, ktoré viedla Komisia s členskými štátmi na túto tému, sa ukázalo nevyhnutné zmeniť a doplniť určité ustanovenia smernice 2002/59/ES. Ide najmä o to, uviesť si pozitívne výsledky získané prostredníctvom nových technických zariadení, akými sú napríklad automatické identifikačné systémy plavidiel, alebo ďalej zabezpečiť koherenciu národných politík, napríklad, v záležitosti plánov prijímania plavidiel v tiesni v miestach útočiska.

• Všeobecný kontext

Konečný dátum ustanovený na zavedenie vnútroštátnych opatrení prijatých podľa smernice 2002/59/ES bol 5. február 2004, ale od jej prijatia v júni 2002 a vzhľadom na dôležitosť určitých jej ustanovení však členské štáty a Komisia spolupracovali na zabezpečení jej promptného uvedenia do praxe.

V otázke plánov „miest útočiska“ ustanovenej v článku 20 smernice umožnil súbor návštev a stretnutí organizovaných Komisiou za účasti Európskej námornej bezpečnostnej agentúry (EMSA) ozrejmiť spoločné kritériá a nevyhnutné zásady harmonizovaného a účinného vykonávania smernice. Návrh vloženia povinnosti vybavenia systémom AIS (Automatic Identification System) pre rybárske plavidlá s dĺžkou nad 15 metrov reaguje na veľký počet kolízií s účasťou rybárskych plavidiel, ktoré obchodné plavidlá zrejme nezbadali. Toto opatrenie berie do úvahy stanovisko Medzinárodnej námornej organizácie (IMO), ktorá

už dávnejšie prijala zásadu vybavenia obchodných plavidiel systémami AIS (takzvaný AIS triedy A) za účelom obmedzenia počtu nehôd.

Navrhnuté opatrenie okrem toho zohľadňuje prebiehajúci vývoj v rámci spoločnej politiky rybného hospodárstva, ktorý sa týka vývoja lokalizačných a komunikačných systémov na podporu kontroly rybárskej flotily. Na základe spolupráce Komisie a členských štátov a za účasti agentúry EMSA je skutočne vhodné skúmať možnosť kombinovania funkcií systému AIS s kontrolnými systémami pre rybolov s cieľom najmä zmenšiť počet inštalovaných zariadení. Takýto vývoj však nesmie spochybniť ciele a požiadavky týkajúce sa všetkých týchto systémov, obzvlášť antikolíznu funkciu systému AIS a potrebu umožniť prenos informácií nevyhnutných na kontrolu rybolovu bezpečným spôsobom a dôverne.

Členské krajiny zaviedli mechanizmy umožňujúce informovať posádku plavidla o stave ľadových kryh a o plavebných podmienkach počas plavby, čo by malo ďalej prispieť k predchádzaniu nehodám v mimoriadne nebezpečnom prostredí.

Uplatnením ustanovení smernice 2002/59/ES napokon spustili členské štáty počnúc rokom 2002 projekt na zriadenie platformy výmeny údajov medzi námornými správami Únie s názvom SafeSeaNet. V súčasnosti sa musí tento systém, ktorý spravuje európska agentúra od októbra 2004, výslovne ustanoviť ako referenčný systém Spoločenstva s cieľom zaručiť jeho používanie v plnej miere a zabezpečiť právnu istotu.

- **Existujúce ustanovenia v oblasti návrhu**

Smernica 2002/59/ES z 27. júna 2002, ktorou sa zriaďuje informačný systém Spoločenstva na monitorovanie lodnej dopravy a ktorou sa zrušuje smernica Rady 93/75/EHS.

- **Súlad s ostatnými postupmi a cieľmi Únie**

Posilnenie monitorovania plavidiel s použitím nástroja, ktorý predstavuje systém SafeSeaNet, opatrenia týkajúce sa námornej plavby v podmienkach ľadu, ako aj zavedenie posilneného rámca na prijímanie plavidiel v tiesni v miestach útočiska budú mať priamy environmentálny vplyv vďaka zníženému riziku nehôd a znečistenia, ako aj vďaka účinnejším zásahom zo strany operačných orgánov v prípade znečistenia alebo rizika znečistenia.

Toto opatrenie bude mať i pozitívne hospodárske vplyvy vzhľadom na zníženie rizika nehôd a znečistenia. Na sociálnej úrovni bude mať vybavenie rybárskych plavidiel systémom AIS za následok zníženie nehodového rizika a strát na životoch v rybárskom odvetví.

2) KONZULTÁCIE SO ZAJINTERESOVANÝMI STRANAMI A HODNOTENIE VPLYVU

- **Konzultácie so zainteresovanými stranami**

Použité metódy konzultácie, hlavné sledované odvetvia a všeobecný profil respondentov

V máji 2004 a následne vo februári 2005 uskutočnila Komisia dvojčitú sériu konzultačných stretnutí predstaviteľov členských štátov a predstaviteľov odvetvia lodnej dopravy, ktoré vychádzali z podrobného zoznamu otázok o očakávaných zmenách a doplneniach.

Zhrnutie získaných odpovedí a spôsobu, akým boli zohľadnené

Tieto konzultácie spolu s uskutočnenými štúdiami vplyvu potvrdili potrebu doplniť smernicu 2002/59/ES a tak upresniť a podrobne opísať rámec vykonávania tohto textu. Zaviazali Komisiu zohľadniť vývoj medzinárodnej právnej úpravy, rovnako aj pokrok dosiahnutý na úrovni Spoločenstva. Konzultované strany si napokon želali zahrnúť nové opatrenia týkajúce sa bezpečnosti námornej plavby, akým je zavedenie regulačného rámca na zariadenia na plavbu v ľadových podmienkach.

Vo veci vybavenia rybárskych plavidiel systémom AIS prejavili národné orgány záujem o pozitívny vplyv, ktorý môže mať umiestnenie systému AIS na rybárskych plavidlách na bezpečnosť námornej plavby, ale v oblasti uplatňovania opatrenia a najmä pokiaľ ide o kategórie plavidiel, na ktoré sa vzťahuje, prejavili skôr rezervovaný postoj. Komisia navrhla uplatňovať toto opatrenie na rybárske plavidlá počnúc dĺžkou 12 metrov, v návrhu sa posunula hranica na 15 metrov, aby sa zohľadnili prahy, ktoré sa používajú v rámci spoločnej politiky rybného hospodárstva.

Pokiaľ ide o miesta útočiska, Komisia zorganizovala za účasti Európskej námornej bezpečnostnej agentúry tri stretnutia s členskými štátmi a sériu informačných misií vo vnútroštátnych orgánoch. Tieto činnosti ukázali potrebu objasnenia povinností, ktoré sa týkajú miest útočiska. Odvetvie námornej plavby osobitne nástojilo na potrebe vylepšenia operačných postupov, ktoré by mali účinne zodpovedať núdzovým situáciám, v ktorých sa plavidlá nachádzajú, a na dôležitosti otázok garancií prípadných hospodárskych škôd spojených s prijímaním plavidiel.

• Získavanie a využitie znaleckého posudku

Príslušné vedecké/znalecké oblasti

Námorná bezpečnosť, monitorovanie námornej dopravy, antikolízne zariadenia a plavba v podmienkach ľadu.

Použitá metodika

V tejto záležitosti sa návrh Komisie pripravil na základe:

- technickej analýzy, ktorej autormi sú 2 skupiny znalcov a tvorivá dielňa organizovaná Komisiou a agentúrou EMSA v rámci vývoja systému SafeSeaNet,
- správy zo štúdie o otázkach zodpovednosti a náhrady škôd v súvislosti s prijímaním plavidiel v miestach útočisk, ktorú si na žiadosť Komisie objednala agentúra EMSA na univerzite v Oslo.

Hlavné organizácie/hlavní konzultovaní znalci

- stanovisko dočasnej komisie Európskeho parlamentu o posilnení námornej bezpečnosti v dôsledku potopenia tankovej lode Prestige v roku 2002 (závery komisie „MARE“),
- výsledky hodnotiacej kampane týkajúcej sa miest útočiska, ktorú viedla Komisia za účasti agentúry EMSA vo vnútroštátnych orgánoch,

- stanovisko organizácie IMO (konkrétne uznesenia prijaté touto organizáciou týkajúce sa otázky miest útočiska).

Súhrn prijatých a využitých stanovísk

Podľa prijatých stanovísk oprávňujú nasledujúce problémy doplnenie smernice:

Smernica nedostatočne odráža technický vývoj, ktorý nastal od jej prijatia. Od jej uvedenia sa určil opis systému, podrobná zodpovednosť členských štátov a technické podmienky výmeny údajov v rámci siete, čo sa však nezačlenilo do platnej smernice.

Rybolov predstavuje jednu z najnebezpečnejších námorných činností, ako to ukazuje zvýšený počet nehôd v súvislosti s týmto povoláním. Jednou z hlavných príčin zrážok s inými plavidlami je nedostatočné zameriavanie a zistenie rybárskych plavidiel najmä obchodnými loďami, ktoré križujú ich trasu.

Smernica 2002/59/ES obsahuje ustanovenia, ktoré zaväzujú členské štáty vypracovať plány pre príjem plavidiel v tiesni v miestach útočiska. Skúsenosti získané pri uvedení smernice do praxe objasnili nezrovnalosti v chápaní a uplatňovaní členskými štátmi, čo sa týka obsahu plánov a zodpovednosti príslušných orgánov, ktoré by mali naprávať, objasňovať a upresňovať existujúce ustanovenia.

Niektoré morské oblasti Európskej únie, konkrétne Baltské more, sú počas mnohých zimných mesiacov pokryté ľadom, čo má za následok zvýšenie rizika nehôd a znečistenia a môže mať katastrofálne dôsledky na životné prostredie. Už niekoľko rokov sa konštatuje tendencia stáleho zvyšovania prepravy ropných produktov po Baltskom mori, čo si vyžaduje ochranné opatrenia a zvýšenú ostražitosť.

Prostriedky využité na zverejnenie výsledkov znaleckého posudku

Zozbierané údaje a podrobné závery dopadovej štúdie sú v prílohe dokumentu SEK ../... Tu je jeho zhrnutie:

• Hodnotenie dopadu

Možnosť 1 – V tomto štádiu nerobiť nič: táto možnosť by spôsobila pretrvávajúce základných interpretačných rozdielov vzhľadom na niektoré ustanovenia smernice, konkrétne v prípade rozsahu povinností členských štátov v záležitosti miest útočiska.

Možnosť 2 - nechať konať členské štáty prostredníctvom regionálnych koordinačných orgánov a agentúr (napríklad Helcom pre Baltské more alebo Bonnská dohoda pre Severné more) by viedlo k upusteniu od zásady harmonizovaného uplatňovania smernice medzi rôznymi morskými regiónmi Európskej únie. Toto riešenie by napokon v prípade niektorých opatrení neoprávnene vytvorilo značné rozdiely medzi plavidlami.

Možnosť 3 – pristúpiť k úplnému prepracovaniu smernice berúc do úvahy výsledky prác, ktoré viedli k zavedeniu systému Spoločenstva na výmenu informácií o námornej bezpečnosti SafeSeaNet, a najmä syntézou určitých myšlienok z predložených správ. Vzhľadom na pokrok v procese prevzatia smernice 2002/59/ES a na stanoviská väčšiny členských štátov by sa však takéto prepracovanie javilo v tomto štádiu predčasným.

Možnosť 4 – uskutočniť cielenú zmenu a doplnenie smernice.

Po podrobnom hodnotení situácie a vzhľadom na vplyv navrhnutých opatrení, a najmä naliehavej potreby harmonizácie postupov „miest útočiska“ medzi členskými štátmi sa zdá, že cielená zmena a doplnenie smernice 2002/59/ES dokáže v najväčšej miere zaručiť správne uplatnenie tohto znenia.

Toto hodnotenie vplyvu je uvedené v legislatívnom a pracovnom programe Komisie, je k dispozícii na internetovej stránke Komisie:

http://europa.eu.int/comm/secretariat_general/impact/index_en.htm.”

3) PRÁVNE PRVKY NÁVRHU

• Súhrn navrhovaných opatrení

Cieľom tejto zmeny je:

- integrácia takých doplňujúcich opatrení do výrokovej časti smernice 2002/59/ES, aby lepšie zaistili bezpečnosť námornej plavby a ochranu prostredia,
- harmonizácia zavedenia plánov zvaných „miesta útočiska“ s cieľom zabezpečiť jednotné uplatnenia v rôznych členských štátoch, aby sa účinnejšie predchádzalo intenzívnemu znečisteniu. Ide presnejšie o objasnenie pravidiel uplatnenia týchto zásad,
- integrácia zásad, ktoré sa stanovili počas prác členských štátov a Komisie, do smernice s cieľom zavedenia systému výmeny námorných údajov SafeSeaNet. Ide najmä o založenie jednak zásad systematickej výmeny informácií o námornej bezpečnosti na úrovni Spoločenstva prostredníctvom systému SafeSeaNet, a jednak zásad spolupráce medzi členskými štátmi pri monitorovaní a vývoji tohto systému. V tomto rámci musí byť každý vnútroštátny systém zlučiteľný so systémom SafeSeaNet, a každé podanie informácií v záujme Spoločenstva by malo byť v zhode,
- príprava právneho rámca Spoločenstva pre budúci technický vývoj, ide najmä o využitie vesmírnych technológií, akou je zariadenie na sledovanie plavidiel prostredníctvom majákov, zobrazovacie systémy a program Galileo. Tento vývoj by mal umožniť zvýšenie dozoru nad námornou plavbou v európskych vodách, a najmä lepšie sledovať širé more.

• Právny základ

Článok 80 ods. 2 Zmluvy.

• Zásada subsidiarity

Zásada subsidiarity sa uplatňuje, pokiaľ sa návrh netýka oblasti spadajúcej do výlučnej kompetencie Spoločenstva.

Ciele návrhu nemôže činnosť členských štátov uspokojivo realizovať z nasledujúcich dôvodov.

- Uvažovaná činnosť sa zameriava na posilnenie systému Spoločenstva na sledovanie námornej dopravy. Ide o zabezpečenie systému, ktorá si vyžaduje rozsiahlu spoluprácu vzhľadom na výmenu informácií o tovaroch prepravovaných loďami alebo o správe miest útočiska.
- Nedostatočná koordinácia a iba čiastočné riadenie informácií o plavidlách zvyšujú riziko nehôd a znečistenia. Rozdiely vo vykonávaní opatrení „miesta útočiska“ do praxe by oslabili záchranu ľudských životov na mori alebo ochranu životného prostredia.

Ciele návrhu môže činnosť Komisie lepšie realizovať z nasledujúcich dôvodov.

- Navrhované opatrenia majú osobitnú úlohu umožniť členským štátom získať reálnych poznatkov o plavidlách, ktoré často prechádzajú vodami podliehajúcimi ich jurisdikcií, a účinnejšie takto predchádzať potenciálnemu riziku. Výmena informácií v tomto rámci umožňuje zvýšiť kvalitu získaných informácií a zjednodušuje ich spracovanie.
- Vyhотовenie plánov pre „miesta útočiska“ rozhodujúcim spôsobom prispieva k zlepšeniu súčasného rámca námornej bezpečnosti Únie.
- Zníženie počtu kolízií rybárskych plavidiel, ktoré v súčasnosti nemajú povinné vybavenie systémom AIS, umožní účinnejšie chrániť rybárov.
- Nové harmonizované pravidlá plavby v Baltskom mori v zimnom období sú potrebné na zníženie veľmi vysokého rizika nehôd v tejto oblasti.
- Zlepšenie výmeny informácií o nebezpečných tovaroch prepravovaných plavidlami napokon umožní všetkým členským štátom predvídať a predchádzať riziku.

Zásada subsidiarity sa dodržiava, pokiaľ mu úplný návrh už existujúcich opatrení Spoločenstva zaručuje harmonizované uplatnenie.

Návrh je teda v súlade so zásadou subsidiarity.

• **Zásada proporcionality**

Návrh je v súlade so zásadou proporcionality z týchto dôvodov:

- Upresnením a podrobným opisom už existujúcich ustanovení je návrh v súlade so zásadou proporcionality. Členské štáty už v tomto rámci v podstate zapojili prostriedky a náklady potrebné na uplatňovanie opatrení smernice 2002/59/ES alebo na uplatnenie medzinárodných nástrojov, ktorých platnosť v rámci organizácie IMO samy potvrdili.
- Návrh prináša iba obmedzené finančné a/alebo správne náklady pre hospodárske subjekty (budú napríklad nevyhnutné niektoré úpravy pre určité plavidlá, ktoré počas zimného obdobia plávajú v Baltskom mori). Na úrovni vnútroštátnych orgánov sú (alebo by mali byť) k dispozícii infraštruktúry potrebné na zavedenie nových opatrení vzhľadom k existujúcim právnym predpisom.

- **Výber nástrojov**

Navrhovaný(-é) nástroj(-e): smernica.

Iné nástroje nie sú primerané z týchto dôvodov.

- Cieľom návrhu je zmena a doplnenie existujúcej smernice.

4) VPLYV NA ROZPOČET

Návrh nemá vplyv na rozpočet Spoločenstva.

5) DODATOČNÁ INFORMÁCIA

- Simulácia, pilotná fáza a prechodné obdobie

Návrh je alebo bude predmetom prechodného obdobia.

- Revidovanie/revízia/doložka o platnosti

Návrh zahŕňa doložku o revízii.

- **Korelačná tabuľka**

Členské štáty sú povinné oznámiť Komisii znenie hlavných vnútroštátnych ustanovení preberajúcich smernicu, ako aj korelačnú tabuľku týchto ustanovení a tejto smernice.

- **Európsky hospodársky priestor**

Tento návrh aktu spadá do oblasti chránenej Dohodou o EHP, mal by sa preto rozšíriť v Európskom hospodárskom priestore.

Návrh

SMERNICA EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY,

z [...],

**ktorou sa mení a dopĺňa smernica 2002/59/ES, ktorou sa zriaďuje monitorovací
a informačný systém Spoločenstva pre lodnú dopravu**

(Text s významom pre EHP)

EURÓPSKY PARLAMENT A RADA EURÓPSKEJ ÚNIE,

so zreteľom na Zmluvu o založení Európskeho spoločenstva, a najmä na jej článok 80 ods. 2,

so zreteľom na návrh Komisie¹,

so zreteľom na stanovisko Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru²,

so zreteľom na stanovisko Výboru regiónov³,

konajúc v súlade s postupom ustanoveným v článku 251 zmluvy⁴,

keďže:

- (1) Prijatím smernice 2002/59/ES z 27. júna 2002, ktorou sa zriaďuje monitorovací a informačný systém Spoločenstva pre lodnú dopravu a ktorou sa zrušuje smernica Rady 93/75/EHS⁵, sa Európska únia vybavila dodatočnými prostriedkami, aby sa predchádzalo situáciám ohrozujúcim ochranu ľudských životov na mori a morské životné prostredie.
- (2) Z titulu tejto smernice by členské štáty mali mať ako prímorské štáty možnosť výmeny informácií zhromaždených v rámci úloh monitorovania námornej dopravy, ktoré zabezpečujú vo svojich príslušných zónach. Systém Spoločenstva na výmenu informácií SafeSeaNet, ktorý vyvinula Komisia po dohode s členskými štátmi, zahŕňa na jednej strane sieť výmeny údajov a na strane druhej štandardizáciu hlavných disponibilných informácií o lodiach a ich náklade (predbežné oznámenia a správy). Umožňuje tak lokalizovať pri zdroji a poskytovať akémukoľvek orgánu presné a aktuálne informácie o lodiach v európskych vodách, o ich pohybe a o ich nebezpečnom alebo znečisťujúcom náklade, ako aj o udalostiach na mori.

¹ Ú. v. EÚ C [...], [...], s. [...].

² Ú. v. EÚ C [...], [...], s. [...].

³ Ú. v. EÚ C [...], [...], s. [...].

⁴ Ú. v. EÚ C [...], [...], s. [...].

⁵ Ú. v. ES L 208, 5.8.2002, s. 10.

- (3) V tomto kontexte a s cieľom zabezpečenia operatívneho využitia takto zhromaždených informácií je podstatné, aby boli infraštruktúry nevyhnutné na zber a výmenu údajov uvedených v tejto smernici a zavedené vnútroštátnymi orgánmi integrované do systému Spoločenstva na výmenu informácií SafeSeaNet.
- (4) Spomedzi informácií oznamovaných a vymieňaných na základe smernice 2002/59/ES sú osobitne dôležité informácie týkajúce sa presných charakteristík nebezpečného alebo znečisťujúceho tovaru prevážaného po mori. V tomto rámci a z hľadiska nedávnych námorných nehôd je nevyhnutné umožniť pobrežným orgánom, aby mali ľahší prístup k charakteristikám palív prepravovaných po mori, čo je podstatný údaj pri voľbe najvhodnejších techník boja, a zabezpečiť im v naliehavom prípade priame spojenie s operátormi, ktorí najlepšie poznajú prepravované produkty.
- (5) Zariadenia umožňujúce automaticky identifikovať lode (AIS - Automatic Identification System) uvedené v dohovore SOLAS umožňujú nielen zlepšiť možnosti monitorovania týchto lodí, ale hlavne zlepšiť ich bezpečnosť pri približovaní. Z tohto dôvodu boli zahrnuté do normatívnych ustanovení smernice 2002/59/ES. Vzhľadom na veľké množstvo nehôd s účasťou rybárskych plavidiel, ktoré zjavne neboli identifikované obchodnými loďami, alebo ktoré neidentifikovali obchodné lode okolo seba, je veľmi žiaduce, aby sa toto opatrenie rozšírilo aj na rybárske plavidlá s dĺžkou nad 15 metrov.
- (6) Treba preskúmať možnú súčinnosť medzi AIS a systémami určovania polohy a komunikácie používanými v rámci spoločnej politiky rybného hospodárstva, ako je systém monitorovania plavidiel prostredníctvom satelitu (VMS). Snaha o integráciu týchto systémov by mala brať do úvahy potreby a požiadavky kontroly rybárskych flotíl najmä v oblasti bezpečnosti a dôveryhodnosti odovzdaných údajov.
- (7) V článku 16 smernice 2002/59/ES sa stanovuje, že členské štáty prijímajú osobitné opatrenia voči loďam, ktoré môžu predstavovať potenciálne riziko z dôvodu svojho správania alebo svojho stavu. Z tohto dôvodu sa ukazuje ako žiaduce doplniť do zoznamu týchto lodí tie, ktoré nepredložia poisťky alebo uspokojivé finančné záruky, alebo tie, ktoré boli označené lodivodmi alebo prístavnými orgánmi za lode vyznačujúce sa nedostatkami, ktoré môžu ohroziť bezpečnosť plavby alebo predstavovať riziko pre životné prostredie.
- (8) V súlade s článkom 18 smernice 2002/59/ES týkajúcom sa rizík, ktoré vznikajú pri výnimočne zlých poveternostných podmienkach, ukazuje sa ako nevyhnutné brať do úvahy nebezpečenstvá, ktoré môže predstavovať pre plavidlá tvorba ľadových krýh. Pokiaľ príslušný orgán určený členským štátom na základe predpovedí týkajúcich sa stavu ľadových krýh, ktoré mu poskytla kvalifikovaná informačná služba usúdi, že plavebné podmienky predstavujú vážne riziko pre bezpečnosť ľudských životov alebo vážne riziko znečistenia, treba, aby o tom upozornil kapitánov lodí prítomných v oblasti, ktorá mu prislúcha, alebo kapitánov, ktorí chcú vstúpiť do prístavov v príslušnej oblasti alebo ich opustiť. V rámci toho je nevyhnutné, aby tento orgán mohol prijať všetky vhodné opatrenia na zabezpečenie ochrany ľudských životov na mori a ochrany životného prostredia.
- (9) V článku 20 smernice 2002/59/ES sa osobitne stanovuje, že členské štáty vypracujú plány, ktoré umožnia, pokiaľ si to situácia vyžiada, prijať lode v núdzi v ich prístavoch

alebo na akomkoľvek inom chránenom mieste za čo možno najlepších podmienok, aby sa obmedzil rozsah dôsledkov námorných nehôd.

- (10) Na základe usmernení o miestach útočiska prijatých Medzinárodnou námornou organizáciou (IMO) po prijatí smernice 2002/59/ES a na základe prác vykonaných v spolupráci Komisie, Európskej námornej bezpečnostnej agentúry a členských štátov sa však ukazuje ako nevyhnutné spresniť hlavné ustanovenia, ktoré musia byť obsiahnuté v plánoch „miest útočiska“, aby sa zabezpečila zosúladená a účinná realizácia tohto opatrenia a aby sa objasnil dosah povinností prináležiacich členským štátom.
- (11) V prípade núdzovej situácie na mori, to znamená situácie, ktorá môže zapríčiniť stroskotanie lode alebo vznik nebezpečenstva pre životné prostredie alebo navigáciu, môže sa ukázať ako nevyhnutné rozhodnúť o prijatí lode v núdzi v mieste útočiska. Na tento účel je potrebné, aby dotknutý orgán vykonal predbežné vyhodnotenie situácie na základe informácií obsiahnutých v uplatniteľnom pláne „miesta útočiska“.
- (12) Plány prijatia lodí v núdzi by mali presne opísať postupnosť rozhodovania týkajúcu sa varovania a riešenia predmetných situácií. Dotknuté orgány a ich právomoci by mali byť jasne opísané, rovnako ako prostriedky komunikácie medzi dotknutými stranami. Uplatniteľné postupy by mali zaručovať rýchle prijatie rozhodnutia založené na špecifickej námornej odbornej znalosti. Príslušný orgán poverený určením vhodného miesta útočiska na prijatie lode v núdzi by mal na tento účel predložiť nevyhnutné záruky nezávislosti a úplnej schopnosti presadiť svoje rozhodnutia.
- (13) Taktiež je potrebné, aby členské štáty pri vypracúvaní plánov urobili súpis potenciálnych miest útočiska v pobrežnej oblasti s cieľom umožniť príslušnému orgánu v prípade nehody alebo incidentu na mori jasne a rýchlo identifikovať najvhodnejšie oblasti na prijatie lode v núdzi. Takýto súpis by mal obsahovať súbor relevantných údajov týkajúcich sa osobitne fyzických, environmentálnych a ekonomických charakteristík uvažovaných miest a zariadení a vybavenia, ktoré sú k dispozícii na uľahčenie prijatia lodí v núdzi alebo na boj proti dôsledkom nehody alebo znečistenia.
- (14) Je dôležité, aby bol zodpovedajúcim spôsobom uverejnený zoznam príslušných orgánov poverených rozhodnutím o prijatí lode v mieste útočiska, ako aj orgánov poverených prijatím a riešením poplachov. Komisia by taktiež mala byť informovaná členskými štátmi o súpise potenciálnych miest útočiska. A napokon sa môže ukázať ako užitočné, ak vhodné informácie o plánoch a miestach útočiska budú prístupné aj stranám, ktoré sa zúčastňujú operácií námornej pomoci a orgánom susedných členských štátov, ktoré môžu byť dotknuté núdzovou situáciou na mori.
- (15) Prijatie lode v núdzi môže spôsobiť veľké škody na majetku, osobách a životnom prostredí. Z toho dôvodu by mali byť dotknuté orgány pred prijatím rozhodnutia schopné preveriť, či je loď krytá poisťou alebo inou finančnou zárukou umožňujúcou vhodnú náhradu nákladov a škôd spojených s jej prijatím v mieste útočiska. Aj v prípade nejestvovania poisťky alebo finančnej záruky by však tieto orgány mali vyhodnotiť činitele a riziká spojené s prijatím alebo odmietnutím prijatia lode.
- (16) Špecifickou funkciou opatrení na monitorovanie a organizáciu námornej dopravy je umožniť členským štátom, aby mohli reálne poznať lode často sa pohybujúce

vo vodách spadajúcich pod ich jurisdikciu, a teda lepšie predchádzať potenciálnym rizikám. V tomto rámci umožňuje vzájomné poskytovanie informácií zlepšiť kvalitu zhromažďovaných informácií a uľahčuje ich spracovanie.

- (17) V súlade so smernicou 2002/59/ES dosiahli členské štáty a Komisia významný pokrok v oblasti harmonizácie výmeny údajov elektronickou cestou, osobitne pokiaľ ide o prepravu nebezpečných alebo znečisťujúcich tovarov. Sieť Spoločenstva na výmenu informácií nazvaná SafeSeaNet, vyvíjaná od roku 2002, by dnes mala platiť ako referenčná sieť na úrovni Spoločenstva.
- (18) Pokrok dosiahnutý v nových technológiách a hlavne v ich priestorových aplikáciách, akými sú zariadenia na monitorovanie plavidiel bójami, zobrazovacie systémy alebo aj Galileo, dnes umožňujú rozšíriť dozor nad námornou dopravou smerom na širé more, a tak lepšie pokryť európske vody. Okrem toho sa začali v rámci Medzinárodnej námornej organizácie diskutovať o vývoji zariadení s veľkým dosahom na monitorovanie dopravy. Na zaručenie úplnej integrácie takýchto nástrojov do opatrenia dozoru nad námornou dopravou, zavedeného smernicou 2002/59/ES, je nevyhnutné, aby mohlo Spoločenstvo na týchto prácach plne spolupracovať.
- (19) Na zaručenie optimálneho a harmonického využitia informácií, zhromaždených z titulu tejto smernice a iných aktov týkajúcich sa námornej bezpečnosti, na úrovni Spoločenstva, by mala byť Komisia oprávnená zabezpečiť, v prípade nevyhnutnosti, spracovanie, využitie a distribúciu týchto údajov orgánom určeným členskými štátmi.
- (20) V tomto rámci poukázal vývoj systému „Equasis“ na dôležitosť propagácie kultúry námornej bezpečnosti najmä medzi operátormi námornej dopravy. Komisia by mala byť preto oprávnená prispieť k šíreniu, najmä prostredníctvom tohto systému, akejkoľvek informácie významnej z námorného hľadiska, ktorú získali jednotlivé verejné alebo súkromné organizácie zapojené do námornej bezpečnosti.
- (21) Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 2099/2002 z 5. novembra 2002, ktorým sa ustanovuje Výbor pre bezpečnosť na mori a zabránenie znečisťovania z lodí (COSS)⁶, sústreďuje úlohy výborov založených v rámci relevantnej legislatívy Spoločenstva v oblasti námornej bezpečnosti, prevencie znečisťovania z lodí a ochrany životných a pracovných podmienok na palube. Z tohto dôvodu treba nahradiť jestvujúci výbor výborom COSS.
- (22) Taktiež treba zohľadniť zmeny a doplnenia uvedených medzinárodných nástrojov.
- (23) Európska námorná bezpečnostná agentúra zriadená nariadením Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1406/2002⁷ by mala poskytnúť potrebnú podporu s cieľom zabezpečiť sústredenú a účinnú implementáciu tejto smernice.
- (24) Z toho dôvodu treba zmeniť a doplniť smernicu 2002/59/ES,

⁶ Ú. v. ES L 324, 29.11.2002, s. 1. Nariadenie zmenené a doplnené nariadením Komisie (ES) č. 415/2004 (Ú. v. EÚ L 68, 6.3.2004, s. 10).

⁷ Ú. v. ES L 208, 5.8.2002, s. 1. Nariadenie naposledy zmenené a doplnené nariadením (ES) č. 724/2004 (Ú. v. EÚ L 129, 29.4.2004, s. 1).

PRIJALI TÚTO SMERNICU:

Článok 1

Smernica 2002/59/ES sa mení a dopĺňa takto:

1. V článku 2 ods. 2 sa úvodná veta „Táto smernica sa nevzťahuje na:“ nahrádza vetou „Pokiaľ nie je stanovené inak, táto smernica sa nevzťahuje na:“
2. Článok 3 sa mení a dopĺňa takto:
 - a) písmeno a) sa mení a dopĺňa takto:
 - i) v úvodnej vete sa slová „tieto nástroje:“ nahrádzajú slovami „tieto nástroje v aktualizovanom znení:“
 - ii) dopĺňajú sa tieto zarážky:
 - „rezolúcia A.949 (23) IMO“ znamená rezolúciu 949 (23) Medzinárodnej námornej organizácie týkajúcu sa „Usmernení o miestach útočísk pre lode, ktoré potrebujú pomoc“;
 - „rezolúcia A.950 (23) IMO“ znamená rezolúciu 950 (23) Medzinárodnej námornej organizácie nazvanú „Služby námornej pomoci (MAS)“.
 - b) dopĺňajú sa tieto písmená s), t) a u):
 - „s) „SafeSeaNet“ znamená systém Spoločenstva na výmenu námorných informácií vyvinutý Komisiou v spolupráci s členskými štátmi s cieľom zabezpečiť uplatňovanie legislatívy Spoločenstva;
 - t) „pravidelná služba“ znamená organizovanú sériu plavieb na zabezpečenie spojenia medzi dvoma alebo viacerými identickými prístavmi, buď podľa verejného časového rozpisu alebo s pravidelnosťou či frekvenciou predstavujúcou rozoznatelnú systematickú sériu;
 - u) „rybárske plavidlo“ znamená akékoľvek plavidlo vybavené alebo používané na komerčné ciele na lov rýb alebo iných živých organizmov z mora.“
3. Vkladá sa tento článok 6a:

„Článok 6a

Používanie automatických identifikačných systémov AIS rybárskymi plavidlami

Akékoľvek rybárske plavidlo, ktorého dĺžka presahuje 15 metrov, plávajúce vo vodách spadajúcich pod jurisdikciu členského štátu, musí byť vybavené podľa

harmonogramu uvedeného v prílohe II časť I. bod 3 automatickým identifikačným systémom (AIS), vyhovujúcim výkonnostným normám IMO.“

4. Článok 12 sa nahrádza takto:

„Článok 12

Povinnosti zasielateľa

Nebezpečný alebo znečisťujúci tovar môže byť ponúknutý na prepravu alebo naložený na palubu plavidla bez ohľadu na jeho rozmery v prístave členského štátu iba vtedy, ak kapitán alebo prevádzkovateľ dostal vyhlásenie obsahujúce tieto informácie:

- a) informácie vymenované v prílohe 1 bode 2,
- b) pre látky uvedené v prílohe 1 k dohovoru Marpol zoznam bezpečnostných údajov, ktoré upresňujú fyzikálno-chemické charakteristiky výrobkov vrátane viskozity vyjadrenej v cSt pri 50 °C a hustoty pri 15 °C,
- c) kontaktné údaje pre núdzové volania zasielateľa alebo inej osoby či orgánov a agentúr, ktoré majú k dispozícii informácie o fyzikálno-chemických charakteristikách výrobkov a o opatreniach na prijatie v prípade núdzovej situácie.

Povinnosťou každého zasielateľa je poskytnúť kapitánovi alebo prevádzkovateľovi takého vyhlásenie a zabezpečiť, aby náklad ponúknutý na prepravu skutočne zodpovedal nákladu, ktorý bol deklarovaný v súlade s prvým pododsekom.“

5. Článok 16 ods. 1 sa dopĺňa o tieto písmená d) a e):

- d) „lode, ktoré sa neohlásili alebo nemajú osvedčenie o poistení alebo o finančnej záruke podľa smernice XX/XXXX/ES [o občianskoprávnej zodpovednosti a finančných zárukách vlastníkov lodí];
- e) lode, na ktoré lodivodi alebo prístavné orgány upozornili pre nedostatky schopné ohroziť bezpečnosť plavby alebo predstavovať riziko pre životné prostredie.“

6. Vkladá sa tento článok 18a:

„Článok 18a

Opatrenia v prípade rizík vznikajúcich prítomnosťou ľadu

- 1. Ak príslušné orgány určené členskými štátmi usúdia, že vzhľadom na stav ľadových kryh jestvuje vážne riziko pre ochranu ľudských životov na mori alebo pre ochranu ich námorných či pobrežných oblastí alebo námorných či pobrežných oblastí iných štátov:

- a) poskytnú kapitánom lodí, ktoré sa nachádzajú v oblastiach ich právomoci, alebo ktoré chcú vstúpiť do jedného z ich prístavov či opustiť ho, vhodné informácie o stave ľadových kryh, o odporúčaných trasách a o službách ľadoborcov v oblasti ich právomoci,
 - b) môžu požiadať, aby lode, ktoré sa nachádzajú v dotknutých oblastiach a ktoré chcú vstúpiť do prístavu či terminálu alebo ich opustiť, či opustiť oblasť kotvišťa, vyhovovali požiadavkám odolnosti a výkonnosti zodpovedajúcim stavu ľadových kryh v príslušnej oblasti.
2. Opatrenia prijaté podľa ustanovení odseku 1 sa zakladajú, pokiaľ ide o údaje o stave ľadu, na predpovediach, ktoré sa týkajú stavu ľadových kryh a poveternostných podmienok poskytovaných kvalifikovanou meteorologickou informačnou službou uznanou členským štátom.“
7. Článok 19 ods. 2 sa dopĺňa o tento pododsek:
- „Na tento účel odovzdajú príslušným vnútroštátnym orgánom, na ich žiadosť, informácie uvedené v článku 12.“
8. Článok 20 sa nahrádza takto:

„Článok 20

Prijatie lodí v núdzi v miestach útočišťa

1. Členské štáty sa presvedčia, s výhradou výsledkov vyhodnotenia situácie vykonaného na základe plánu uvedeného v článku 20a, či boli lode v núdzi prijaté v mieste útočišťa, ktoré umožňuje obmedziť riziko spôsobené ich situáciou.
 2. Prijatie lode v núdzi v mieste útočišťa je predmetom predbežného vyhodnotenia situácie a rozhodnutia, ktoré prijal príslušný nezávislý orgán určený členským štátom.
 3. Orgány uvedené v odseku 2 sa stretávajú pravidelným spôsobom, aby si vymenili svoje odborné znalosti a zlepšili opatrenia prijaté podľa tohto článku. Môžu sa stretnúť kedykoľvek z dôvodu osobitných okolností z iniciatívy jedného z nich alebo z iniciatívy Komisie.“
9. Vkladá sa tento článok 20a:

„Článok 20a

Plány na prijatie lodí v núdzi

1. Členské štáty vypracúvajú plány s cieľom čeliť rizikám spôsobeným loďami v núdzi, ktoré sa nachádzajú vo vodách spadajúcich do ich jurisdikcie.

2. Plány uvedené v odseku 1 sa vypracúvajú po konzultácii s dotknutými stranami, pričom sa zohľadňujú relevantné usmernenia IMO uvedené v článku 3 písm. a), a obsahujú aspoň tieto základné údaje:
- a) identitu orgánu alebo orgánov poverených prijímať a riešiť poplachy,
 - b) identitu orgánu, ktorý je zodpovedný za vyhodnotenie situácie, určenie vhodného miesta útočiska a prijatie rozhodnutia o prijatí plavidla v núdzi v určenom mieste útočiska,
 - c) súpis potenciálnych miest útočiska rekapitulujúci hlavné údaje určené na uľahčenie vyhodnotenia a prijatia rýchlych riešení vrátane opisu environmentálnych a sociálnych faktorov a prírodných podmienok uvažovaných potenciálnych miest,
 - d) postupy vyhodnocovania týkajúce sa určenia miesta útočiska na základe potenciálnych miest uvedených v súpise,
 - e) primerané prostriedky a vybavenie na pomoc, záchranu a boj proti znečisťovaniu,
 - f) prípadné uplatniteľné medzinárodné mechanizmy koordinácie a prijatia rozhodnutia,
 - g) postupy finančných záruk a zodpovednosti zavedené voči lodiam prijatým v mieste útočiska.
3. Členské štáty zverejnia názov príslušného orgánu uvedeného v článku 20 ods. 2, ako aj zoznam vhodných kontaktných miest na prijatie a riešenie poplachov. Zašlú Komisii súpis potenciálnych miest útočiska. Ďalej zašlú relevantné informácie týkajúce sa plánov a miest útočiska susedným členským štátom.
- Pri realizácii postupov ustanovených v plánoch na prijatie lodí v núdzi sa presvedčia, či sú všetky relevantné informácie týkajúce sa plánov a miest útočiska dané k dispozícii stranám zapojeným do operácií, vrátane spoločností zabezpečujúcich pomoc a odtiahnutie.“

10. Vkladá sa tento článok 20b:

„Článok 20b

Finančné záruky

1. Pred prijatím lode v núdzi v mieste útočiska môže členský štát požiadať prevádzkovateľa, agenta alebo kapitána plavidla o predloženie potvrdenia o poistení alebo o finančnej záruke v zmysle článku X smernice XX/XXXX/ES [o občianskoprávnej zodpovednosti a finančných zárukách vlastníkov lodí], pokrývajúcich zodpovednosť za škody spôsobené loďou.

2. Nepredloženie potvrdenia o poistení alebo finančnej záruky neoslobodzuje členské štáty od predbežného vyhodnotenia a rozhodnutia uvedených v článku 20.“

11. Vkladá sa tento článok 22a:

„Článok 22a

Európsky systém na výmenu námorných informácií SafeSeaNet

1. Členské štáty zavedú celoštátne alebo miestne systémy na riadenie námorných informácií, aby sa zabezpečilo spracovanie informácií uvedených v tejto smernici.
2. Komunikačné systémy vypracované v zmysle odseku 1 musia umožniť operatívne využitie zozbieraných informácií a spĺňať najmä podmienky opísané v článku 14 tejto smernice.
3. Na zabezpečenie dobrej výmeny informácií uvedených v tejto smernici sa členské štáty presvedčia, či celoštátne alebo miestne systémy zavedené na zber, spracovanie a uchovávanie informácií uvedených v tejto smernici môžu byť prepojené so systémom Spoločenstva na výmenu námorných informácií nazývaným SafeSeaNet“.

12. Článok 23 sa mení a dopĺňa takto:

a) písmeno c) sa nahrádza takto:

„c) rozšírenie krytia monitorovacieho a informačného systému Spoločenstva o lodnej doprave a/alebo jeho aktualizácia s cieľom zlepšiť identifikáciu a monitorovanie lodí s ohľadom na vývoj v oblasti informačných a komunikačných technológií. Na tento účel spolupracujú členské štáty a Komisia, aby v prípade potreby zaviedli systémy povinných správ, povinné služby námornej dopravy a vhodné systémy organizácie dopravy s cieľom predkladať ich IMO na schválenie. V rámci príslušných regionálnych alebo medzinárodných inšancií spolupracujú na rozvoji opatrení monitorovania dopravy a námorného dozoru veľkého dosahu.“

b) dopĺňajú sa tieto písmená e) a f):

„e) zabezpečenie prepojenia a interoperability vnútroštátnych systémov používaných na riadenie informácií uvedených v prílohe, rozvoj a aktualizáciu systému SafeSeaNet,

f) preskúmanie realizovateľnosti a definovanie podmienok integrácie automatických identifikačných systémov (AIS) so systémami určovania polohy a komunikácie používanými v rámci spoločnej politiky rybného hospodárstva.“

13. Vkladá sa tento článok 23a:

„Článok 23a

Spracovanie a riadenie informácií o námornej bezpečnosti

1. Komisia v prípade potreby zabezpečuje spracovanie, využitie a distribúciu informácií, zozbieraných podľa tejto smernice alebo zozbieraných všetkými štátnymi či súkromnými organizáciami z titulu ich príslušných úloh, orgánom určeným členskými štátmi.
2. Komisia v prípade potreby prispeje k rozvoju a fungovaniu systémov zberu a distribúcie údajov týkajúcich sa námornej bezpečnosti najmä prostredníctvom systému Equasis alebo akéhokoľvek iného rovnocenného systému verejného charakteru.“

14. Článok 28 sa nahrádza takto:

„Článok 28

Výbor

1. Komisii pomáha Výbor pre bezpečnosť na mori a zabránenie znečisťovania z lodí (COSS) ustanovený článkom 3 nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 2099/2002*.
2. Pri odkaze na tento odsek sa uplatňujú články 5 a 7 rozhodnutia 1999/468/ES, so zreteľom na ustanovenia jeho článku 8 .

Lehota uvedená v článku 5 ods. 6 rozhodnutia 1999/468/ES je stanovená na tri mesiace.

3. Výbor prijme svoj rokovací poriadok.

* Ú. v. ES L 324, 29.11.2002, s. 1.”

15. Do prílohy II časť I sa dopĺňa tento bod 3:

„3. Rybárske plavidlá

Akékoľvek rybárske plavidlo, ktorého celková dĺžka presahuje 15 metrov, podlieha požiadavke vybavenia ustanovenej v článku 6a podľa tohto harmonogramu:

- rybárske plavidlo, ktorého celková dĺžka je vyššia ako alebo rovná 24 metrom a nižšia ako 45 metrov, najneskôr 1. januára 2008,
- rybárske plavidlo, ktorého celková dĺžka je vyššia ako alebo rovná 18 metrom a nižšia ako 24 metrov, najneskôr 1. januára 2009,

- rybárske plavidlo, ktorého celková dĺžka je vyššia ako 15 metrov a nižšia ako 18 metrov, najneskôr 1. januára 2010.”

Článok 2

1. Členské štáty prijímú zákony, iné právne predpisy a správne opatrenia potrebné na dosiahnutie súladu s touto smernicou najneskôr do [...] [12 mesiacov od nadobudnutia účinnosti tejto smernice]. Komisii bezodkladne oznámia znenie týchto ustanovení a tabuľku zhody medzi týmito ustanoveniami a touto smernicou.

Členské štáty uvedú priamo v prijatých ustanoveniach alebo pri ich úradnom uverejnení odkaz na túto smernicu. Podrobnosti o odkaze upraví členské štáty.

2. Členské štáty oznámia Komisii znenie hlavných ustanovení vnútroštátnych právnych predpisov, ktoré prijímú v oblasti pôsobnosti tejto smernice.

Článok 3

Táto smernica nadobúda účinnosť tretím dňom po jej uverejnení v *Úradnom vestníku Európskej únie*.

Článok 4

Táto smernica je určená členským štátom.

V Bruseli [...]

Za Európsky parlament
predseda
[...]

Za Radu
predseda
[...]

LEGISLATÍVNY FINANČNÝ VÝKAZ

1. NÁZOV NÁVRHU:

Návrh smernice Európskeho parlamentu a Rady, ktorou sa mení a dopĺňa smernica 2002/59/ES, ktorou sa zriaďuje monitorovací a informačný systém Spoločenstva pre lodnú dopravu

2. RÁMEC ABM/ABB (RIADENIE/VYPRACOVANIE ROZPOČTU PODĽA ČINNOSTÍ)

Príslušné oblasti politiky: Energetika a doprava

Činnosti: Námorná a riečna doprava, intermodalita

3. ROZPOČTOVÉ POLOŽKY

3.1. Rozpočtové položky (prevádzkové položky a súvisiace položky technickej a administratívnej pomoci (ex – položky B..A)) vrátane ich názvov: bezpredmetné

3.2. Trvanie činnosti a finančných dôsledkov: bezpredmetné

3.3. Rozpočtové charakteristiky (v prípade potreby pridajte riadky): bezpredmetné

Rozpočtová položka	Druh výdavkov		Nové	Príspevok EZVO	Príspevky od kandidátskych krajín	Výdavková kapitola vo finančnom výhlade
	Povinné/ Nepovinné	Dif. ¹ / Nedif. ²	ÁNO/NIE	ÁNO/NIE	ÁNO/NIE	č. [...]
	Povinné/ Nepovinné	Dif./ Nedif.	ÁNO/NIE	ÁNO/NIE	ÁNO/NIE	č. [...]

¹ Diferencované rozpočtové prostriedky

² Nediferencované rozpočtové prostriedky (ďalej len „NRP“)

4. ZHRNUTIE ZDROJOV

4.1. Finančné zdroje

4.1.1. Zhrnutie viazaných rozpočtových prostriedkov (VRP) a platobných rozpočtových prostriedkov (PRP)

miliónov eur (zaokrúhlené na 3 desatinné miesta)

Druh výdavkov	Oddiel č.		Rok n	n + 1	n + 2	n + 3	n + 4	n + 5 a nasl.	Spolu
---------------	--------------	--	----------	-------	-------	-------	-------	---------------------	-------

Prevádzkové výdavky³

Viazané rozpočtové prostriedky (VRP)	8.1	a	0	0	0	0	0	0	0
Platobné rozpočtové prostriedky (PRP)		b	0	0	0	0	0	0	0

Administratívne výdavky zahrnuté v referenčnej sume⁴

Technická a administratívna pomoc (NRP)	8.2.4	c	0	0	0	0	0	0	0
---	-------	---	---	---	---	---	---	---	---

CELKOVÁ REFERENČNÁ SUMA

Viazané rozpočtové prostriedky		a+c	0	0	0	0	0	0	0
Platobné rozpočtové prostriedky		b+c	0	0	0	0	0	0	0

Administratívne výdavky nezahrnuté v referenčnej sume⁵

Ľudské zdroje a súvisiace výdavky (NRP)	8.2.5	d	0,054	0,054	0,054	0,054	0,054	0,054	0,324
Administratívne náklady okrem ľudských zdrojov a súvisiacich nákladov nezahrnuté v referenčnej sume (NRP)	8.2.6	e	0	0	0	0	0	0	0

³ Výdavky, ktoré nespadajú pod kapitolu xx 01 príslušnej hlavy xx

⁴ Výdavky v rámci článku xx 01 04 hlavy xx

⁵ Výdavky v rámci kapitoly xx 01 okrem článkov xx 01 04 alebo xx 01 05

Celkové orientačné náklady na intervenciu

VRP SPOLU vrátane nákladov na ľudské zdroje		a+c +d+ e	0,054	0,054	0,054	0,054	0,054	0,054	0,324
PRP SPOLU vrátane nákladov na ľudské zdroje		b+c +d+ e	0,054	0,054	0,054	0,054	0,054	0,054	0,324

Podrobnosti o spolufinancovaní

Legislatívny návrh nezahŕňa spolufinancovanie zo strany členských štátov.

miliónov eur (zaokrúhlené na 3 desatinné miesta)

Orgán podieľajúci sa na spolufinancovaní		Rok n	n + 1	n + 2	n + 3	n + 4	n + 5 a nasl.	Spolu
.....	f	0	0	0	0	0	0	0
VRP SPOLU vrátane spolufinancovania	a+c +d+ e+f	0	0	0	0	0	0	0

4.1.2. Zlučiteľnosť s finančným plánovaním

- ☒ Návrh je zlučiteľný s platným finančným plánovaním.
- ☐ Návrh si vyžiada zmenu v plánovaní príslušnej výdavkovej kapitoly vo finančnom výhľade.
- ☐ Návrh si môže vyžadovať uplatnenie ustanovení Medziinštitucionálnej dohody⁶ (t. j. flexibilný nástroj alebo revíziu finančného výhľadu).

4.1.3. Finančné dôsledky na príjmy

- ☒ Návrh nemá žiadne finančné dôsledky na príjmy
- ☐ Návrh má finančné dôsledky na príjmy, a to s nasledujúcim účinkom:

NB: Všetky podrobnosti a pripomienky týkajúce sa spôsobu výpočtu vplyvu na príjmy je treba uviesť v samostatnej prílohe.

⁶ Pozri body 19 a 24 medziinštitucionálnej dohody.

miliónov eur (zaokrúhlené na jedno desatinné miesto)

Rozpočtová položka	Príjmy	Predčinnosťou [Rok n-1]	Situácia po činnosti					
			[Rok n]	[n+1]	[n+2]	[n+3]	[n+4]	[n+5] ⁷
	a) Príjmy v absolútnom vyjadrení		0	0	0	0	0	0
	b) Zmena v príjmoch	Δ	0	0	0	0	0	0

4.2. Ľudské zdroje – pracovníci na plný úväzok (vrátane úradníkov, dočasných zamestnancov a externých pracovníkov) – pozri podrobnosti v bode 8.2.1.

Nijaký dosah na osobné náklady. Riadenie jestvujúcim personálom.

Ročné požiadavky	Rok n(2007*)	n + 1	n + 2	n + 3	n + 4	n + 5 a nasl.
Celkový počet ľudských zdrojov	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5

5. CHARAKTERISTIKY A CIELE

5.1. Potreby, ktoré sa musia splniť krátkodobu alebo dlhodobo

Smernica č. 2002/59/ES z 27. júna 2002 určuje zásadu zoskupenia a organizácie všetkých nástrojov riadenia a monitorovania námornej dopravy, ktoré sú dnes k dispozícii.

Zahŕňa opatrenia, ktoré zlepšujú bezpečnosť plavidiel, ochranu ľudských životov na mori a morského životného prostredia, ako je zavedenie transponderov (AIS) a vytvorenie prístavov útočiska.

V záujme toho, aby opatrenia zavedené smernicou 2002/59/ES lepšie vyhovovali prevádzkovým, právnym a technickým požiadavkám, a na základe spolupráce s členskými štátmi sa ukazuje ako nevyhnutné vykonať isté úpravy.

⁷

V prípade potreby pridajte riadky, napr. ak trvanie činnosti presiahne 6 rokov.

5.2. Pridaná hodnota zapojenia Spoločenstva a spojitosť návrhu s inými finančnými nástrojmi a možné synergia.

Cieľ zmien a doplnení smernice je hlavne technický. V tomto kontexte sa návrh skladá z veľmi presných opatrení, ktorými sa nemení všeobecná ekonomika smernice 2002/59/ES, ale ktoré dopĺňajú jej rámec a zabezpečujú jej plnú účinnosť.

5.3. Ciele, očakávané výsledky a súvisiace ukazovatele návrhu v kontexte rámca ABM.

Návrh zmien a doplnení smernice 2002/59/ES, ktorou sa zriaďuje monitorovací a informačný systém Spoločenstva pre lodnú dopravu, obsahuje tieto opatrenia (očakávané výsledky):

- zavedenie jasného a presného právneho rámca o miestach útočiska umožní zaručiť, že orgány zodpovedné za určenie miesta útočiska budú jasne identifikované a budú disponovať základnými údajmi nevyhnutnými na prijatie rozhodnutia vrátane presného súpisu potenciálnych miest útočiska na pobreží,
- zahrnutie poznatkov z projektu SafeSeaNet, elektronickej siete výmeny informácií o pohybe plavidiel a o nebezpečných nákladoch vo vodách Spoločenstva do smernice 2002/59/ES,
- inštalácia automatických identifikačných systémov (AIS) na palube rybárskych plavidiel nad 15 metrov.
- Osobitné ustanovenia umožňujúce prímorským štátom prijať vhodné opatrenia na obmedzenie nebezpečenstiev, ktoré môže predstavovať pre plavbu tvorba ľadových kryh v niektorých námorných zónach na severe Európskej únie.

5.4. Spôsob implementácie (orientačne)

Uved'te vybraný spôsob⁸ implementácie činnosti.

☐ Centralizované hospodárenie

- ☒ priamo na úrovni Komisie
- ☐ nepriamo delegovaním na:
- ☐ výkonné agentúry
- ☐ subjekty zriadené Spoločenstvami ako uvádza článok 185 rozpočtových pravidiel
- ☐ vnútroštátne verejné subjekty/subjekty, ktoré poskytujú verejnoprospešné služby

⁸ V prípade, že uvediete viac spôsobov, uved'te ďalšie podrobnosti v časti „Príslušné poznámky“ tohto bodu.

- ☐ Zdieľané alebo decentralizované hospodárenie
 - ☐ za účasti členských štátov
 - ☐ za účasti tretích krajín
 - ☐ spoločné hospodárenie s medzinárodnými organizáciami (bližšie uveďte)

Príslušné poznámky:

6. MONITOROVANIE A HODNOTENIE

Návrh smernice obsahuje ustanovenie vyžadujúce od členských štátov, aby oznámili národné vykonávacie opatrenia (NVO), ktoré treba prijať, aby sa transponovali smernice do vnútroštátneho práva.

Neoznámenie týchto NVO (ako aj čiastkové oznámenie) bude mať automaticky za následok iniciovanie priestupkového konania v súlade s článkom 226 Zmluvy.

Európska námorná bezpečnostná agentúra sa zúčastní monitorovania implantácie smernice členskými štátmi.

6.1. Hodnotenie

6.1.1. Hodnotenie ex-ante

Opatrenia „miesta útočiska“

Opatrenie má viac kvalitatívny ako kvantitatívny vplyv. Objasňuje jestvujúce postupy a povinnosti a poskytuje kompletnejší a istejší právny rámec pre prijatie rozhodnutia a pre situáciu jednotlivých dotknutých strán v naliehavej prevádzkovej situácii. Vplyv bude teda pozitívny pre všetky strany: prímorské krajiny, operátorov i kapitánov plavidiel v núdzi a prístavné orgány.

Integrácia SafeSeaNet

Návrh konštatuje skutočnosť, že zásada spolupráce medzi členskými štátmi a Komisiou určená v článku 23 smernice 2002/59/ES je úspešná. Opiera sa o veľkú účasť členských štátov na projekte aj nad rámec požiadaviek smernice, aby sa zabezpečilo maximálne využitie SafeSeaNet.

Vybavenie rybárskych plavidiel zariadením AIS

Opatrenie umožní znížiť počet kolízií, ktorých účastníkmi sú rybárske plavidlá. Tak ako v prípade všetkých zariadení inštalácia transponderov AIS na rybárskych plavidlách bude pre operátorov ekonomicky nákladná. Celkové náklady pre dotknutú rybársku flotilu (plavidlá nad 15 metrov) sa odhadujú približne na 23 miliónov eur.

Plavba v zóne výskytu ľadových kryh v zime

Opatrenie by malo vyústiť do zníženia nehôd v uvažovaných zónach (zo sto prípadov udalostí, ktoré preskúmal istý fínsky výskumný ústav, sa 30 % týkalo štruktúrneho zlyhania plavidiel spôsobeného ľadom). Toto opatrenie by si nemalo vyžadovať nové náklady pre príslušné orgány. Všetky členské štáty, ktorých sa týkajú problémy výskytu ľadu v zime, už totiž majú špecializované informačné a zásahové služby prispôbené svojmu prostrediu.

6.1.2. Opatrenia prijaté po čiastočnom hodnotení/hodnotení ex-post (poučenia získané z podobných skúseností v minulosti)

Bezpredmetné

6.1.3. Podmienky a pravidelnosť budúcich hodnotení

Komisia pripraví správu založenú na mesačných správach členských štátov.

7. OPATRENIA PROTI PODVODOM

Bezpredmetné

8. PODROBNOSTI O ZDROJOCH

8.1. Ciele návrhu z hľadiska ich finančných nákladov: bezpredmetné

Viazané rozpočtové prostriedky v miliónoch eur (zaokrúhlené na 3 desatinné miesta)

(Je potrebné uviesť názvy cieľov, činností a výstupov)	Druh výstupu	Priemerné náklady	Rok n		Rok n+1		Rok n+2		Rok n+3		Rok n+4		Rok n+5 a nasl.		SPOLU	
			Počet výstupov	Celkové náklady	Počet výstupov	Celkové náklady	Počet výstupov	Celkové náklady	Počet výstupov	Celkové náklady	Počet výstupov	Celkové náklady	Počet výstupov	Celkové náklady	Počet výstupov	Celkové náklady
OPERATÍV-NÝ CIEĽ č. 1 9																
Činnosť 1																
- Výstup 1																
- Výstup 2																
Činnosť 2																
- Výstup 1																
Medzisúčet Cieľ 1																
OPERATÍV-NÝ CIEĽ č. 2																
Činnosť 1																

⁹ Ako je uvedené v oddieli 5.3.

- Výstup 1																
Medzisúččet Cieľ 2																
OPERATÍV- NY CIEĽ č. n																
Medzisúččet Cieľ n																
CELKOVÉ NÁKLADY																

8.2. Administratívne výdavky

8.2.1. Počet a druh ľudských zdrojov

Druhy pracovných miest		Zamestnanci, ktorí majú riadiť činnosť za použitia existujúcich a/alebo dodatočných zdrojov (počet pracovných miest/plné pracovné úväzky)					
		Rok n	Rok n+1	Rok n+2	Rok n+3	Rok n+4	Rok n+5
Úradníci alebo dočasní zamestnanci ¹⁰ (06 01 01)	A*/AD	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5
	B*, C*/AST	0	0	0	0	0	0
Zamestnanci financovaní ¹¹ podľa článku XX 01 02		0	0	0	0	0	0
Iní zamestnanci ¹² financovaní podľa článku XX 01 04/05		0	0	0	0	0	0
SPOLU		0,5	0,50	0,5	0,5	0,5	0,5

8.2.2. Opis úloh súvisiacich s činnosťou

Zmena monitorovacieho systému Spoločenstva pre dopravu rozširuje právomoc Spoločenstva v oblasti námornej bezpečnosti. Posilnenie ľudských zdrojov – odhadnuté na ½ úradníka A – je nevyhnutné, aby sa zabezpečilo správne monitorovanie implantácie smernice.

8.2.3. Zdroje ľudských zdrojov (štatutárne)

- ☐ Pracovné miesta pridelené v súčasnosti na riadenie programu, ktoré sa majú nahradiť alebo predĺžiť
- ☐ Pracovné miesta predbežne pridelené v rámci vykonávania RPS/PNR (ročnej politickej stratégie/predbežného návrhu rozpočtu) na rok n
- ☐ Pracovné miesta, ktoré sa majú požadovať v ďalšom procese RPS/PNR
- ☒ Pracovné miesta, ktoré sa majú opätovne prideliť za použitia existujúcich zdrojov v rámci riadenia útvaru (vnútorná reorganizácia)
- ☐ Pracovné miesta požadované na rok n, avšak neplánované v rámci vykonávania RPS/PNR daného roku

¹⁰ Tieto náklady NIE sú zahrnuté v referenčnej sume.

¹¹ Tieto náklady NIE sú zahrnuté v referenčnej sume.

¹² Tieto náklady sú zahrnuté v referenčnej sume.

8.2.4. *Iné administratívne výdavky zahrnuté v referenčnej sume (XX 01 04/05 – Výdavky na administratívne riadenie)*

miliónov eur (zaokrúhlené na 3 desatinné miesta)

Rozpočtová položka (číslo a názov)	Rok n	Rok n+1	Rok n+2	Rok n+3	Rok n+4	Rok n+5 a nasl.	SPOLU
1 Technická a administratívna pomoc (vrátane súvisiacich personálnych nákladov)							0
Výkonné agentúry ¹³							0
Iná technická a administratívna pomoc							0
- <i>intra muros</i>							0
- <i>extra muros</i>							0
Iná technická a administratívna pomoc spolu							0

8.2.5. *Finančné náklady na ľudské zdroje a súvisiace náklady nezahrnuté v referenčnej sume*

miliónov eur (zaokrúhlené na 3 desatinné miesta)

Druh ľudských zdrojov	Rok n	Rok n+1	Rok n+2	Rok n+3	Rok n+4	Rok n+5 a nasl.
Úradníci a dočasní zamestnanci (06 01 01)	0,054	0,054	0,054	0,054	0,054	0,324
Zamestnanci financovaní podľa článku XX 01 02 (pomocní zamestnanci, VNE (vyslaní národní experti), zmluvní zamestnanci atď.) (konkrétna rozpočtová položka)	0	0	0	0	0	0
Náklady na ľudské zdroje a súvisiace náklady spolu (nezahrnuté v referenčnej sume)	0,054	0,054	0,054	0,054	0,054	0,324

¹³ Je treba uviesť odkaz na konkrétny legislatívny finančný výkaz týkajúci sa príslušných výkonných agentúr.

Výpočet – *Úradníci a dočasní zamestnanci*

(108 000 eur * 0,5 = 54 000 eur)

Výpočet – *Zamestnanci financovaní podľa článku XX 01 02*

Bezpredmetné

8.2.6. *Iné administratívne výdavky nezahrnuté v referenčnej sume*

miliónov eur (zaokrúhlené na 3 desatinné miesta)

	Rok n	Rok n+1	Rok n+2	Rok n+3	Rok n+4	Rok n+5 a nasl.	SPOLU
XX 01 02 11 01 – Misie	0	0	0	0	0	0	0*
XX 01 02 11 02 – Stretnutia a konferencie	0	0	0	0	0	0	0
XX 01 02 11 03 – Výbory ¹⁴	0	0	0	0	0	0	0
XX 01 02 11 04 – Štúdie a konzultácie	0	0	0	0	0	0	0
XX 01 02 11 05 – Informačné systémy	0	0	0	0	0	0	0
2 Iné výdavky na riadenie spolu (XX 01 02 11)	0	0	0	0	0	0	0
3 Iné výdavky administratívnej povahy (upresnite vložением odkazu na rozpočtovú položku)	0	0	0	0	0	0	0
Administratívne náklady spolu, okrem ľudských zdrojov a súvisiacich nákladov (<u>nezahrnutých</u> v referenčnej sume)	0	0	0	0	0	0	0

* bez vplyvu na súčasný rozpočet na misie

Výpočet – *Iné administratívne výdavky nezahrnuté v referenčnej sume*

Bezpredmetné

¹⁴ Uved'te druh výboru a skupinu, ku ktorej patrí.