



KOMISE EVROPSKÝCH SPOLEČENSTVÍ

V Bruselu dne 23.11.2005
KOM(2005) 589 v konečném znění

2005/0239 (COD)

Návrh

SMĚRNICE EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY,

**kterou se mění směrnice 2002/59/ES, kterou se stanoví kontrolní a informační systém
Společenství pro provoz plavidel**

(předložený Komisí)

{SEK(2005) 1514}

DŮVODOVÁ ZPRÁVA

1) SOUVISLOSTI NÁVRHU

• Důvody a cíle návrhu

Již více než deset let vede EU aktivní politiku námořní bezpečnosti, jejímž cílem je zlepšit bezpečnost lodí, bezpečnost lidského života na moři a ochranu mořského prostředí. Ať se všichni účastníci námořní dopravy snaží jakkoli, není možné zcela odstranit nebezpečí nehody. Kromě toho následky námořních nehod velice často vybočují nad rámec samotné ztroskotané lodi a dotýkají se všech pobřežních činností. Zatímco dříve se námořní nehody obávali pouze námořníci, v současné době se z ní v případě znečištění stává národní či mezinárodní katastrofa. Proto by v této souvislosti bylo rovněž vhodné doplnit oblast „prevence“ v rámci politiky Společenství v oblasti námořní bezpečnosti oblastí, která umožní operativně řídit námořní nebezpečí na úrovni Společenství.

V tomto smyslu Komise předložila návrh budoucí směrnice 2002/59/ES ze dne 27. června 2002, kterou se stanoví kontrolní a informační systém Společenství pro provoz plavidel. Tato směrnice stanoví slučování a organizaci všech nástrojů kontroly lodí, které jsou v současné době k dispozici. Směrnice rovněž vyžaduje dynamické zavedení prostředků a koordinaci mezi vnitrostátními orgány, aby mohly členské státy lépe předcházet nebezpečným situacím nebo na ně lépe reagovat.

Pro zachování účinnosti opatření, která byla do právních předpisů Společenství zavedena prostřednictvím směrnice 2002/59/ES, se vyžaduje mimořádně přesná kontrola, jejímž účelem je zajistit, aby byla tato opatření přizpůsobena operačnímu a technickému vývoji námořnictví, zejména v oblasti identifikačního a kontrolního systému lodí a satelitních technologií.

V této souvislosti a v průběhu četných diskusí, které na toto téma vedla Komise s členskými státy, se ukázalo nezbytné změnit některá ustanovení směrnice 2002/59/ES. Zejména jde o to zohlednit dobré výsledky, které byly získány pomocí nových technických zařízení, jakými jsou automatické systémy identifikace lodí, nebo zajistit soudržnost vnitrostátních politik, např. v oblasti plánů pro přijetí lodí v nouzi v útočištích.

• Obecné souvislosti

Konečný termín pro provádění vnitrostátních opatření přijatých podle směrnice 2002/59/ES byl dne 5. února 2004, avšak od přijetí směrnice v červnu 2002 a s ohledem na důležitost některých jejích ustanovení členské státy spolupracovaly ve snaze zajistit její rychlé zavedení do praxe.

Pokud jde o plány „útočiště“ podle článku 20 směrnice, návštěvníká kampaň a zasedání, které zorganizovala Komise za pomoci Evropské agentury pro námořní bezpečnost (EMSA), umožnily jasně ukázat společná kritéria a nezbytné principy pro harmonizované a účinné provádění směrnice. Návrh zavést pro rybářské lodě delší než 15 metrů povinnost vybavení systémem AIS (automatický identifikační systém) je rovněž reakcí na velký počet srážek, kterých se účastní rybářské lodě, které zjevně nebyly identifikovány obchodními loděmi. Toto opatření zohledňuje činnosti Mezinárodní námořní organizace (IMO), která již před několika lety přijala zásadu vybavit obchodní lodě (AIS třídy A) systémem AIS s cílem omezit počet nehod.

Navržené opatření kromě toho zohledňuje současný vývoj společné rybářské politiky, pokud jde o rozvoj lokalizačních a komunikačních systémů jakožto podpory při kontrole rybářských lodí. Na základě spolupráce mezi členskými státy a Komisí a za pomoci agentury EMSA je proto vhodné prověřit možnost kombinovat funkce systému AIS se systémy kontroly rybolovů, a to zejména s cílem snížit počet zařízení umístěných na lodi. Takový vývoj nesmí zpochybnit příslušné cíle a požadavky každého z těchto systémů, zejména „protisrážkovou“ funkci AIS a nutnost umožnit bezpečný a důvěrný způsob předávání informací nezbytných pro kontrolu rybolovu.

Dotčené členské státy zavádějí mechanismy, které umožňují informovat posádku lodě o stavu ledu a z toho vyplývajících podmínkách plavby, což by mělo přispět k předcházení nehod v mimořádně nepříznivém prostředí.

V souladu s ustanoveními směrnice 2002/59/ES zahájily členské státy a Komise v roce 2002 projekt s názvem SafeSeaNet, jehož účelem je stanovit platformu výměny údajů mezi námořními správami Unie. Tento systém, který od října 2004 řídí evropská agentura, musí být v současnosti výslovně určen jako referenční systém Společenství s cílem zaručit jeho plné používání a zajistit právní jistotu.

- **Platné předpisy vztahující se na oblast návrhu**

Směrnice 2002/59/ES ze dne 27. června 2002, kterou se stanoví kontrolní a informační systém Společenství pro provoz plavidel a kterou se zrušuje směrnice Rady 93/75/EHS.

- **Soulad s ostatními politikami a cíli Unie**

Posílení kontroly lodí prostřednictvím systému SafeSeaNet, stanovení opatření pro plavbu v ledu, jakož i zavedení zesíleného rámce pro přijetí lodí v nouzi v útočištích budou mít prostřednictvím snížení rizik nehody a znečištění nebo prostřednictvím zlepšení zásahů operativních orgánů v případě znečištění nebo rizika znečištění přímý dopad na životní prostředí.

Kromě toho bude mít opatření pozitivní ekonomické dopady, vzhledem ke snížení rizik nehody a znečištění. Ze sociálního hlediska budou vybavením rybářských lodí systémem AIS snížena rizika nehody a ztrát na lidských životech v odvětví rybolovu.

2) KONZULTACE ZÚČASTNĚNÝCH STRAN A POSOUZENÍ DOPADŮ

- **Konzultace zúčastněných stran**

Použité metody konzultace, hlavní cílové oblasti a obecný profil respondentů

V květnu 2004 a poté v únoru 2005 Komise uskutečnila dvě kola konzultačních zasedání zástupců členských států a zástupců námořního průmyslu, které vycházely z podrobného seznamu otázek týkajících se plánovaných změn.

Shrnutí obdržených odpovědí a způsobu, jakým byly zohledněny

Tyto konzultace, jakož i provedené studie dopadů potvrdily, že je třeba změnit směrnici 2002/59/ES, aby bylo možné upřesnit a specifikovat její provádění. Zejména zavázaly Komisi, aby zohlednila vývoj mezinárodních právních předpisů, jakož i uskutečněný

pokrok na úrovni Společenství. Konzultované strany rovněž vyjádřily přání začlenit nová opatření týkající se bezpečnosti plavby, jako např. zavedení právního rámce pro zařízení pro plavbu v ledu.

Pokud jde o vybavení rybářských lodí systémem AIS, vnitrostátní správní orgány projevíly zájem o pozitivní účinky, které by systém AIS použitý v případě rybářských lodí mohl mít na bezpečnost plavby, avšak byly zdrženlivé ohledně oblasti působnosti opatření, a zejména ohledně kategorií dotčených lodí. Zejména s cílem zohlednit hranice použité v rámci společné rybářské lodě Komise navrhla, aby se opatření použilo pro rybářské lodě delší než 12 metrů, přičemž v návrhu byla hranice stanovena na 15 metrů.

Především s ohledem na otázku útočišť zorganizovala Komise za pomoci Evropské agentury pro námořní bezpečnost tři setkání s členskými státy a řadu informačních misí ve vnitrostátních správních orgánech. Tyto činnosti ukázaly, že je nezbytné objasnit povinnosti týkající se útočišť. Námořní průmysl zejména zdůraznil potřebu zlepšit operativní postupy, aby účinněji reagovaly na naléhavé situace, v nichž se lodě nacházejí, a význam záruky případných hospodářských škod spojených s přijetím lodí.

• **Sběr a využití výsledků odborných konzultací**

Dotčená vědecká/odborná odvětví

Námořní bezpečnost, kontrola dopravy, „protisrážkové“ zařízení a plavba v ledu.

Použitá metodika

Komise vypracovala návrh na základě:

- technické analýzy, která byla poskytnuta po uskutečnění zasedání dvou skupin odborníků a jednoho semináře, které zorganizovaly Komise a agentura EMSA v rámci rozvoje systému SafeSeaNet;
- zprávy o studii otázek týkajících se odpovědnosti a náhrady škod v souvislosti s přijetím lodí v útočištích, kterou si na žádost Komise objednala agentura EMSA na univerzitě v Oslu.

Hlavní organizace/odborníci, s nimiž byla záležitost projednávána

- Činnosti dočasného výboru Evropského parlamentu zaměřené na posílení námořní bezpečnosti v důsledku ztroskotání tankeru Prestige v roce 2002 (závěry výboru „MARE“).
- Výsledky hodnotící kampaně, která se týká útočišť a kterou u vnitrostátních správních orgánů provádí Komise za pomoci agentury EMSA.
- Činnosti organizace IMO (zejména usnesení, která tato organizace přijala ohledně záležitosti útočišť).

Shrnutí obdržených a použitých stanovisek

Podle obdržených stanovisek jsou změny ve směrnici provedeny z důvodu těchto problémů:

Směrnice nedostatečně odráží technologický vývoj, který nastal od jejího přijetí. Od jejího provedení byly definovány popis systému, podrobná odpovědnost členských států a technické podmínky výměny údajů prostřednictvím sítě, avšak nedošlo k jejich začlenění do platné směrnice.

Rybolov představuje jednu z nejnebezpečnějších námořních činností námořního, což dokazuje velký počet nehod v tomto odvětví. Jednou z hlavních příčin srážek s jinými loděmi je nedostatečné zjišťování přesné polohy a nedostatečná identifikace rybářských lodí, zejména pokud jde o srážky s obchodními loděmi křižujícími jejich trasu.

Směrnice 2002/59/ES zavedla ustanovení, podle kterých se od členských států vyžaduje vypracování plánů pro přijetí lodí v nouzi v útočišti. Zkušenost získaná při provádění směrnice ukázala, že členské státy pochopily a uplatňovaly obsah plánů a odpovědnosti dotčených orgánů odlišným způsobem, což je třeba napravit objasněním a upřesněním stávajících ustanovení.

Některé námořní oblasti Evropské unie, konkrétně Baltské moře, jsou pokryty ledem po dobu několika zimních měsíců, čímž se zvyšuje riziko nehod a znečištění, jehož důsledky pro životní prostředí by mohly být katastrofické. V důsledku tendence ke stálému zvyšování přepravy ropných produktů v Baltském moři, která se projevuje již několik let, je třeba přijmout opatření pro zvýšenou ochranu a zvýšený dohled.

Prostředky použité pro zpřístupnění výsledků znaleckých posudků veřejnosti

Nashromážděné údaje a podrobné závěry studie dopadů jsou uvedeny v příloze dokumentu SEK.../..., jejíž shrnutí je uvedeno níže:

• **Posouzení dopadů**

Možnost 1 – V této fázi nic nedělat: V případě této možnosti by přetrvaly základní rozdíly při výkladu některých ustanovení směrnice, zejména pokud jde o rozsah povinností členských států v otázce útočišť.

Možnost 2 – Pokud by členským státům bylo umožněno jednat prostřednictvím organizací regionální spolupráce (např. Helcom pro Baltské moře nebo Bonnská dohoda pro Severní moře), mohlo by dojít k opuštění zásady harmonizovaného uplatňování směrnice mezi různými námořními regiony Evropské unie. Kromě toho by toto řešení v případě některých opatření bezdůvodně způsobilo značné rozdíly při zacházení s loděmi.

Možnost 3 – Úplně přepracovat směrnici, přičemž se zohlední výsledek činností prováděných za účelem zavedení systému Společenství pro výměnu informací o námořní bezpečnosti SafeSeaNet, a zejména se sloučí některé zprávy o hlášeních. S ohledem na pokrok při procesu provádění směrnice 2002/59/ES a na stanovisko většiny členských států se takové přepracování jeví v této fázi jako předčasné.

Možnost 4 – Provést cílenou změnu směrnice.

Po podrobném posouzení situace a s ohledem na dopad navržených opatření, a zejména na naléhavou potřebu harmonizace postupů „útočišť“ mezi členskými státy se zdá, že cílená změna směrnice 2002/59/ES je nejvhodnějším řešením pro zajištění řádného uplatňování tohoto znění.

Toto posouzení dopadů se uvede do legislativního a pracovního programu Komise; je dostupné na internetové adrese Komise:

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

3) PRÁVNÍ STRÁNKA NÁVRHU

• Shrnutí navrhovaných opatření

Cílem této změny je:

- začlenit do směrnice 2002/59/ES dodatečná opatření, jejichž účelem je zajistit bezpečnost námořní plavby a ochranu životního prostředí;
- harmonizovat zavádění tzv. plánů „útočišť“, aby bylo zajištěno jejich jednotné uplatňování v různých členských státech, čímž by bylo možné lépe předcházet závažným znečištěním. Jde o to, aby byla prováděcí pravidla těchto zásad jasnější;
- začlenit do směrnice zásady definované při činnostech, které provádějí členské státy a Komise za účelem zavedení systému výměny námořních údajů SafeSeaNet. Především jde o to, stanovit na jedné straně zásady systematické výměny informací o námořní bezpečnosti na úrovni Společenství prostřednictvím systému SafeSeaNet, a na druhé straně zásady spolupráce mezi členskými státy při kontrole a rozvoji tohoto systému. V této souvislosti budou muset být všechny vnitrostátní systémy v souladu se systémem SafeSeaNet a všechny informace v zájmu Společenství budou muset být prezentovány harmonizovaným způsobem;
- připravit právní rámec Společenství pro budoucí technologický vývoj, zejména pokud jde o kosmické aplikace jako je zařízení pro kontrolu lodí pomocí majáků, snímkovací systém nebo systém Galileo. Tento pokrok však musí umožnit rozšíření dohledu nad námořním provozem v evropských vodách, a zejména lépe pokrýt volné moře.

• Právní základ

Ustanovení čl. 80 odst. 2 Smlouvy.

• Zásada subsidiarity

Zásada subsidiarity se použije v případě, kdy se návrh netýká oblasti spadající do výlučné pravomoci Společenství.

Cíle návrhu nemohou být uspokojivě dosaženy akcí členských států z těchto důvodů:

- Cílem plánované akce je posílit kontrolní systém Společenství pro provoz lodí. Jde o to zajistit mechanismus, který vyžaduje úzkou spolupráci při výměně informací o produktech přepravovaných loděmi nebo informací o správě útočišť.
- Nedostatečná koordinace a nesouvislá správa informací o lodích zvyšují rizika nehod a znečištění. Kromě toho by zachování rozdílů v provádění opatření „útočišť“ uškodilo bezpečnosti lidského života na moři nebo ochraně životního prostředí.

Cíle návrhu lze lépe uskutečnit prostřednictvím akce Společenství, a to z těchto důvodů:

- Specifickým účelem navržených opatření je umožnit členským státům získat skutečné poznatky o lodích, které plují ve vodách spadajících pod jejich jurisdikci, a tedy lépe předcházet případným nebezpečím, pokud je to potřeba. V tomto rámci se díky výměně informací zlepši kvalita získaných údajů a usnadní se jejich zpracování.
- Zavádění plánů „útočišť“ významným způsobem přispěje ke zlepšení stávajícího rámce námořní bezpečnosti Unie.
- Snížení počtu srážek, do nichž jsou zapojena rybářské lodě, které v současné době nemusí být vybaveny systémy AIS, umožní lepší ochranu rybářů.
- Nová harmonizovaná pravidla pro zimní plavbu v Baltském moři jsou nezbytná pro snížení vysokého rizika nehod v této oblasti;
- Zlepšení výměny informací o nebezpečných produktech přepravovaných loděmi umožní všem členským státům zlepšit jejich schopnost předvídat riziko a předcházet mu.

Zásada subsidiarity se dodržuje do té míry, pokud návrh doplňuje stávající opatření Společenství, aby zajistil jejich harmonizované uplatňování.

Návrh je proto v souladu se zásadou subsidiarity.

- **Zásada proporcionality**

Návrh je v souladu se zásadou proporcionality z těchto důvodů:

- Na základě upřesnění a specifikace stávajících ustanovení je návrh v souladu se zásadou proporcionality. Členské státy v tomto rámci většinou již vynaložily prostředky a výdaje nezbytné pro uplatnění opatření směrnice 2002/59/ES nebo pro uplatnění mezinárodních nástrojů, které samy schválily v rámci organizace IMO.
- Návrh s sebou přináší pouze omezené finanční a/nebo administrativní náklady pro hospodářské subjekty (např. u některých lodí plujících v Baltském moři bude třeba provést určité úpravy). Na úrovni vnitrostátních správních orgánů jsou (nebo by měly již být), vzhledem ke stávajícím právním předpisům, dostupné nezbytné infrastruktury pro provádění nových opatření.

- **Volba nástrojů**

Navrhovaný(é) nástroj(e): směrnice.

Jiné nástroje by nebyly přiměřené z těchto důvodů:

- Cílem návrhu je změna stávající směrnice.

4) ROZPOČTOVÉ DŮSLEDKY

Návrh nemá žádný vliv na rozpočet Společenství.

5) DALŠÍ INFORMACE

- **Simulace, pilotní fáze a přechodné období**

Na návrh se vztahovalo nebo bude vztahovat přechodné období.

- **Přezkum/revize/ustanovení o skončení platnosti**

Návrh obsahuje doložku o revizi.

- **Srovnávací tabulka**

Členské státy jsou povinny sdělit Komisi znění vnitrostátních předpisů, kterými se směrnice provádí, a srovnávací tabulku mezi ustanoveními těchto předpisů a této směrnice.

- **Evropský hospodářský prostor**

Tato předloha právního aktu spadá do oblasti, které se týká Dohoda o EHP, a je tedy třeba ji vztáhnout na evropský hospodářský prostor.

Návrh

SMĚRNICE EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY,

o [...]

kteřou se mění směrnice 2002/59/ES, kteřou se stanoví kontrolní a informační systém Společenství pro provoz plavidel

(Text s významem pro EHP)

EVROPSKÝ PARLAMENT A RADA EVROPSKÉ UNIE,

s ohledem na Smlouvu o založení Evropského společenství, a zejména na čl. 80 odst. 2 této smlouvy,

s ohledem na návrh Komise¹,

s ohledem na stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru²,

s ohledem na stanovisko Výboru regionů³,

v souladu s postupem stanoveným v článku 251 Smlouvy⁴,

vzhledem k těmto důvodům:

- (1) Přijetím směrnice 2002/59/ES ze dne 27. června 2002, kteřou se stanoví kontrolní a informační systém Společenství pro provoz plavidel a kteřou se zrušuje směrnice Rady 93/75/EHS⁵, si Evropská unie zajistila dodatečné prostředky pro předcházení situacím, které ohrožují bezpečnost lidského života na moři a ochranu mořského prostředí.
- (2) Podle uvedené směrnice by měly mít členské státy jakožto pobřežní státy možnost vyměňovat si informace, jež získají při kontrole námořní dopravy, kteřou zajišťují v oblastech své působnosti. Systém Společenství pro výměnu informací SafeSeaNet, kteřý vyvinula Komise po dohodě s členskými státy, zahrnuje na jedné straně síť výměny údajů a na druhé straně standardizaci hlavních dostupných informací o lodích a jejich nákladu (předběžné oznámení a hlášení). Systém tak umožňuje lokalizovat u zdroje a sdělovat každému orgánu přesné a aktuální informace o lodích v evropských

¹ Úř. věst. C [...], [...], s. [...].

² Úř. věst. C [...], [...], s. [...].

³ Úř. věst. C [...], [...], s. [...].

⁴ Úř. věst. C [...], [...], s. [...].

⁵ Úř. věst. L 208, 5.8.2002, s. 10.

vodách, jejich přesunech a jejich nebezpečných nebo znečišťujících nákladech, jakož i informace o událostech na moři.

- (3) Aby bylo v této souvislosti zajištěno operativní využívání takto získaných informací, měly by být infrastruktury, které jsou nezbytné pro získávání a výměnu údajů uvedených v této směrnici a které byly zavedeny vnitrostátními správními orgány, zařazeny do systému Společenství pro výměnu informací SafeSeaNet.
- (4) Mezi informacemi, které byly oznámeny a vyměněny podle směrnice 2002/59/ES, jsou důležité především informace o přesných vlastnostech nebezpečných a znečišťujících věcí přepravovaných po moři. V tomto rámci a s ohledem na nedávné námořní nehody by měl být pobřežním orgánům umožněn snadnější přístup k vlastnostem uhlovodíků přepravovaných po moři, které jsou zásadním prvkem při výběru nejvhodnějších technik boje, a v naléhavém případě by jim měl být zajištěn přímý kontakt s hospodářskými subjekty, které lépe znají přepravované produkty.
- (5) Vybavení pro automatickou identifikaci lodí (AIS - Automatic Identification System), na které se vztahuje úmluva SOLAS, umožňuje nejenom zlepšit možnosti kontroly těchto lodí, ale zejména zlepšit jejich bezpečnost v případech plavby v blízkosti. Proto bylo začleněno do ustanovení směrnice 2002/59/ES. Vzhledem k velkému počtu srážek, kterých se účastní rybářské lodě, které zjevně nebyly identifikovány obchodními loděmi nebo které neidentifikovaly obchodní lodě ve své blízkosti, je třeba rozšířit působnost tohoto opatření na rybářské lodě delší než 15 metrů.
- (6) Je třeba zkoumat možnou synergii mezi systémem AIS a systémy lokalizace a komunikace používanými v rámci společné rybářské politiky, jako např. systém satelitního sledování plavidel (VMS). Při snaze o integraci těchto systémů by měly být zohledněny potřeby a požadavky kontroly rybářských loďstev zejména v oblasti bezpečnosti a důvěrnosti předávaných údajů.
- (7) Článek 16 směrnice 2002/59/ES stanoví, že členské státy přijmou zvláštní opatření pro lodě, které mohou vzhledem ke svému chování nebo stavu představovat nebezpečí. Z toho důvodu by na seznam lodí měly být doplněny lodě, které nepředloží náležité pojištění nebo nesloží dostatečné finanční záruky anebo lodě, jež velitelé či přístavní orgány označí za lodě s anomáliemi, které by mohly ohrozit plavbu nebo být nebezpečné pro životní prostředí.
- (8) V souladu s článkem 18 směrnice 2002/59/ES, který se týká nebezpečí z důvodů mimořádně nepříznivých povětrnostních podmínek, je nutné zohlednit nebezpečí, které může pro plavbu představovat vytváření ledu. Jestliže se příslušný orgán určený členským státem na základě předpovědi o stavu ledu, které poskytuje kvalifikovaná informační služba, domnívá, že podmínky plavby představují vážné nebezpečí pro bezpečnost lidského života nebo vážné nebezpečí znečištění, má na tuto situaci upozornit velitele lodí v oblasti své působnosti nebo velitele lodí, které chtějí vstoupit do přístavu(ů) v dotčené oblasti nebo je opustit. V této souvislosti je třeba, aby mohl tento orgán přijmout veškerá vhodná opatření pro zajištění bezpečnosti lidského života na moři nebo ochrany životního prostředí.
- (9) Článek 20 směrnice 2002/59/ES zejména stanoví, že členské státy vypracují plány, které umožní, vyžaduje-li to situace, přijmout lodě v nouzi v přístavu nebo

v jakémkoli jiném chráněném místě dotčeného státu, a to za co možná nejlepších podmínek, aby se omezil rozsah následků námořních nehod.

- (10) Na základě pokynů pro útočiště, které po přijetí směrnice 2002/59/ES přijala organizace IMO, a na základě činností prováděných za spolupráce Komise, Evropské agentury pro námořní bezpečnost a členských států by měla být upřesněna základní ustanovení, která by měla být obsažena v plánech „útočišť“, aby bylo zajištěno harmonizované a účinné provádění tohoto opatření a aby se objasnil dosah povinností příslušejících členským státům.
- (11) V případě nouzové situace na moři, tj. situace, která může způsobit ztroskotání lodi nebo je nebezpečná pro životní prostředí či plavbu, se rozhodnutí o přijetí lodě v nouzi v útočišti může ukázat jako nezbytné. Pro tento účel je nutné, aby dotčený orgán provedl předběžné vyhodnocení situace na základě informací obsažených v použitelném plánu „útočišť“.
- (12) Plány pro přijetí lodí v nouzi by měly přesně popisovat řadu rozhodnutí o poplachu a o řešení předmětných situací. Dotčené orgány a jejich pravomoci by měly být popsány jiným způsobem, jakož i prostředky komunikace mezi dotčenými stranami. Použitelné postupy by měly zaručit rychlé přijímání rozhodnutí založené na specifickém námořním posudku. Příslušný orgán pověřený určením vhodného útočiště pro přijetí lodí v nouzi by mělo pro tento účel skýtat nezbytné záruky nezávislosti a schopnosti prosadit svá rozhodnutí.
- (13) Rovněž je třeba, aby členské státy při vypracování plánů udělaly soupis případných útočišť na pobřeží s cílem umožnit příslušnému orgánu v případě nehody nebo události na moři jasně a rychle identifikovat nejvhodnější oblasti pro přijetí lodí v nouzi. Takový soupis by měl obsahovat soubor příslušných údajů, které se týkají zejména fyzických, environmentálních a ekonomických vlastností míst přicházejících v úvahu, jakož i dostupných vybavení a zařízení pro snadnější přijetí lodí v nouzi nebo pro snadnější boj proti následkům nehody nebo znečištění.
- (14) Je důležité, aby byl příslušným způsobem zveřejněn seznam příslušných orgánů pověřených rozhodnout o přijetí lodí v nouzi v útočišti, jakož i orgánů pověřených přijímáním hlášení o poplachu a řešením poplachů. Členské státy by rovněž měly informovat Komisi o soupisu případných útočišť. Může se ukázat jako užitečné, aby měly příslušné informace o plánech a útočištích rovněž k dispozici strany, které se účastní operace námořní pomoci, a orgány sousedních členských států, kterých se může dotknout nouzová situace na moři.
- (15) Přijetí lodě v nouzi může způsobit velké škody na majetku, osobách a životním prostředí. Z toho důvodu by měly být příslušné orgány před přijetím rozhodnutí schopny ověřit, zda je loď kryta pojištěním nebo jinou finanční zárukou umožňující přiměřené odškodnění nákladů a škod souvisejících s přijetím v útočišti. I v případě neexistence pojištění nebo finanční záruky by však orgány měly vyhodnotit činitele a rizika spojená s přijetím nebo odmítnutím přijetí lodě.
- (16) Specifickým účelem opatření pro kontrolu a organizaci námořní dopravy je umožnit členským státům získat skutečné poznatky o lodích, které plují ve vodách spadajících pod jejich jurisdikci, a tedy lépe předcházet případným nebezpečím, pokud je to

potřeba. V této souvislosti se díky výměně informací zlepši kvalita údajů a usnadní se jejich zpracování.

- (17) V souladu se směrnicí 2002/59/ES učinily členské státy a Komise velké pokroky v oblasti harmonizace výměny údajů elektronickou cestou, zejména pokud jde o dopravu nebezpečných nebo znečišťujících věcí. Síť Společenství pro výměnu informací s názvem SafeSeaNet, na jejímž rozvoji se pracuje od roku 2002, by dnes měla být referenční sítí na úrovni Společenství.
- (18) Pokrok dosažený v nových technologiích, a zejména v jejich kosmických aplikacích jako je zařízení pro kontrolu lodí pomocí majáků, snímkovací systémy nebo systém Galileo, dnes umožňuje rozšířit dohled nad námořní dopravou na širé moře a lépe pokrýt evropské vody. V rámci Mezinárodní námořní organizace dnes byly zahájeny diskuse týkající se rozvoje zařízení pro kontrolu dopravy na dlouhou vzdálenost. Aby byla zajištěna úplná integrace takových nástrojů do systému pro dohled nad námořní dopravou zavedeného směrnicí 2002/59/ES, by tyto činnosti měly být předmětem celkové spolupráce Společenství.
- (19) Aby bylo zajištěno optimální a s plánem Společenství harmonizované využívání informací získaných podle této směrnice nebo podle jiných předpisů o námořní bezpečnosti, by měla Komise zajistit, je-li to potřeba, zpracování, využívání a rozšiřování údajů u orgánů určených členskými státy.
- (20) V této souvislosti poukázal rozvoj systému „Equasis“ na důležitost propagace kultury námořní bezpečnosti, a to zejména u provozovatelů námořní dopravy. Komise by proto měla být schopna přispívat k rozšiřování, zejména prostřednictvím tohoto systému, všech informací v námořním zájmu získaných od různých veřejných nebo soukromých orgánů zapojených do námořní bezpečnosti.
- (21) Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 2099/2002 ze dne 5. listopadu 2002, kterým se zřizuje Výbor pro námořní bezpečnost a zabránění znečištění z lodí (COSS)⁶, a kterým se mění nařízení o námořní bezpečnosti a zabránění znečištění z lodí, soustřeďuje úkoly výborů zřízených v oblasti příslušných právních předpisů Společenství o námořní bezpečnosti, zabránění znečištění z lodí a ochraně životních a pracovních podmínek na lodích. Stávající výbor je proto třeba nahradit výborem COSS.
- (22) Rovněž je třeba zohlednit změny uvedených mezinárodních nástrojů.
- (23) Evropská agentury pro námořní bezpečnost zřízená rozhodnutím Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1406/2002⁷ poskytla nezbytnou pomoc ve snaze zajistit konvergentní a účinné provedení této směrnice.
- (24) Směrnice 2002/59/CE by proto měla být odpovídajícím způsobem změněna,

⁶ Úř. věst. L 324, 29.11.2002, s. 1. Nařízení ve znění nařízení Komise (ES) č. 415/2004 (Úř. věst. L 68, 6.3.2004, s. 10).

⁷ Úř. věst. L 208, 5.8.2002, s. 1. Nařízení naposledy pozměněné nařízením (ES) č. 724/2004 (Úř. věst. L 129, 29.4.2004, s. 1).

PŘIJALY TUTO SMĚRNICI:

Článek 1

Směrnice 2002/59/ES se mění takto:

1. V čl. 2 odst. 2 se návěťi „Tato směrnice se nevztahuje na :“ nahrazuje větou „Není-li stanoveno jinak, tato směrnice se nevztahuje na:“
2. Článek 3 se mění takto:
 - a) písmeno a) se mění takto:
 - i) v návěťi se slova „tyto akty“ nahrazují slovy „tyto akty v aktualizovaném znění.“
 - ii) doplňují se nové odrážky, které znějí:
 - „rezoluce A.949 (23) IMO“, tj. rezoluce 949 (23) Mezinárodní námořní organizace nazvaná „směrnice o útočištích pro lodě, které potřebují pomoc“.
 - „rezoluce A.950 (23) IMO“, tj. rezoluce 950 (23) Mezinárodní námořní organizace s názvem „Služby námořní pomoci (MAS)“.
 - b) doplňují se nová písmena s), t) a u), která znějí:
 - „s) „SafeSeaNet“: systém Společenství pro výměnu námořních informací, který za spolupráce s členskými státy vyvinula Komise s cílem zajistit provádění právních předpisů Společenství.
 - t) „linkovou dopravou“: série plaveb provozovaných tak, aby sloužily dopravě mezi dvěma nebo více stejnými přístavy buď podle zveřejněného jízdního řádu, nebo s plavbami tak pravidelnými nebo tak četnými, že tvoří zřejmou systematickou řadu.“
 - u) „rybářskou lodí“: každá loď vybavená nebo obchodně užívaná pro lov ryb nebo jiných živých zdrojů moře.“
3. Vkládá se nový článek 6a, který zní:

„Článek 6a

Užívání automatického identifikačního systému AIS rybářskými loděmi

Každá rybářská loď, jejíž délka přesahuje 15 metrů a která pluje ve vodách spadajících pod jurisdikci členského státu, musí být v souladu s časovým plánem stanoveným v příloze II části I. bodě 3 vybavena automatickým identifikačním systémem (AIS), který vyhovuje výkonnostním normám organizace IMO.“

4. Článek 12 se nahrazuje tímto:

*„Článek 12
Povinnosti přepravce*

V přístavu členského státu nesmějí být žádné nebezpečné nebo znečišťující věci nabízeny k přepravě nebo vzaty na loď bez ohledu na jejich rozměr, jestliže veliteli nebo provozovateli lodě nebylo dodáno prohlášení obsahující tyto informace:

- (a) informace uvedené v příloze I bodě 2;
- (b) pokud jde o látky uvedené v příloze I úmluvy Marpol, seznam bezpečnostních údajů, které upřesňují fyzikálně-chemické vlastnosti produktů včetně viskozity vyjádřené v cStn při 50°C a hustoty při 15°C;
- (c) kontakt pro nouzové volání přepravce nebo jakékoli jiné osoby či orgánu, který má informace o fyzikálně-chemických vlastnostech produktů a o opatřeních, která mají být přijata v nelhavém případě.

Povinností přepravce je dodat veliteli lodě nebo provozovateli lodě takové prohlášení a zajistit, aby náklad nabízený k přepravě byl skutečně ten, který je deklarován v souladu s prvním pododstavcem.“

5. V čl. 16 odst. 1 se doplňují nová písmena d) a e), která znějí:

- (d) „lodě, které nebyly nahlášeny, nebo lodě bez osvědčení o pojištění nebo osvědčení o finanční záruce podle směrnice XX/XXXX/ES [o občanskoprávní odpovědnosti a finančních zárukách majitelů lodí];
- (e) lodě, na které upozornili lodivodové nebo přístavní orgány z důvodu nesrovnalostí, které by mohly ohrozit bezpečnost plavby nebo představovat nebezpečí pro životní prostředí.“

6. Vkládá se nový článek 18a, který zní:

*„Článek 18a
Opatření v případě nebezpečí z důvodu ledu*

- (1) Jestliže se příslušné orgány určené členskými státy domnívají, že s ohledem na stav ledu existuje vážné nebezpečí pro bezpečnost lidského života na moři nebo pro ochranu jejich námořních či pobřežních oblastí anebo námořních či pobřežních oblastí jiných států:
 - (a) poskytnou velitelům lodí, které se nacházejí v jejich oblastech působnosti nebo chtějí vstoupit do jejich přístavů či je opustit, příslušné informace o stavu ledu, doporučených trasách a službách ledoborců v oblasti jejich působnosti;
 - (b) mohou požádat, aby lodě, které se nacházejí v dotčených oblastech a které chtějí vstoupit do přístavu nebo terminálu či je opustit anebo

opustit oblast kotviště, splňovaly požadavky odolnosti a výkonnosti odpovídající stavu ledu v dotčené oblasti.

- (2) Opatření přijatá podle ustanovení odstavce 1 se zakládají, pokud jde o údaje o stavu ledu, na předpovědích o stavu ledu a povětrnostních podmínkách poskytnutých kvalifikovanou meteorologickou informační službou uznanou členským státem.“

7. V čl. 19 odst. 2 se doplňuje nový pododstavec, který zní:

„Pro tento účel předají příslušným vnitrostátním orgánům na jejich žádost informace uvedené v článku 12.“

8. Článek 20 se nahrazuje tímto:

„Článek 20
Přijetí lodí v nouzi v útočišti

- (1) S výhradou výsledků hodnocení situace provedeného na základě plánu uvedeného v článku 20a členské státy zajistí, aby měly lodě v nouzi zaručeno přijetí v útočišti, čímž se sníží nebezpečí vzniklé na základě jejich situace.
- (2) Přijetí lodě v nouzi v útočišti je předmětem předběžného hodnocení situace a rozhodnutí, které přijal příslušný nezávislý orgán určený členským státem.
- (3) Orgány uvedené v článku 2 se pravidelně setkávají, aby si vyměnily své odborné poznatky a zlepšily opatření přijatá na základě tohoto článku. Mohou se sejít kdykoli, z důvodu zvláštních okolností, z podnětu jednoho z nich nebo z podnětu Komise.“

9. Doplnuje se nový článek 20a, který zní:

„Článek 20a
Plány pro přijetí lodí v nouzi

- (1) Členské státy vypracují plány s cílem reagovat na nebezpečí, které představují lodě v nouzi nacházející se ve vodách spadajících pod jejich jurisdikci.
- (2) Plány uvedené v odstavci 1 se vypracují po konzultaci dotčených stran, přičemž se zohlední příslušné směrnice organizace IMO uvedené v čl. 3 písm. a), a obsahují alespoň tyto údaje:
 - a) totožnost orgánu či orgánů pověřených přijímat hlášení o poplachu a řešit ho;
 - b) totožnost orgánu, který je odpovědný za vyhodnocení situace, určení vhodného útočiště a učinění rozhodnutí o přijetí lodě v nouzi v určeném útočišti,

- c) soupis případných útočišť, v němž jsou shrnuty údaje, jejichž účelem je usnadnit hodnocení a přijetí rychlých rozhodnutí, včetně popisu environmentálních a sociálních faktorů a přírodních podmínek případných útočišť;
 - d) postupy hodnocení týkající se určení útočiště na základě případných míst uvedených v soupise;
 - e) přiměřené prostředky a zařízení na pomoc, záchranu a boj proti znečištění;
 - f) případné použitelné mezinárodní mechanismy koordinace a rozhodování;
 - g) postupy finančních záruk a odpovědnosti zavedené vůči lodím přijatým v útočišti.
- (3) Členské státy zveřejní název příslušného orgánu uvedeného v čl. 20 odst. 2, jakož i seznam vhodných kontaktních míst pro přijetí hlášení o poplachu a řešení poplachů. Sdělí Komisi soupis případných útočišť. Kromě toho sdělí příslušné informace o plánech a útočišti sousedním členským státům.

Při provádění postupů stanovených v plánech na přijetí lodí v nouzi členské státy zajistí, aby veškeré příslušné informace týkající se plánů a útočišť byly dostupné stranám, které se účastní operací, včetně společností zajišťujících pomoc a odtažení.“

- 10) Doplnuje se nový článek 20b, který zní:

*„Článek 20b
Finanční záruky*

- (1) Před přijetím lodě v nouzi v útočišti může členský stát požádat provozovatele, agenta nebo velitele lodí o předložení osvědčení o pojištění nebo osvědčení o finanční záruce ve smyslu článku X směrnice XX/XXXX/ES [o občanskoprávní odpovědnosti a finančních zárukách majitelů lodí], které kryje odpovědnost za škody způsobené lodí.
- (2) Nepředložení osvědčení o pojištění nebo osvědčení o finanční záruce neosvobozuje členské státy od předběžného vyhodnocení a přijetí rozhodnutí podle článku 20.“

- 11) Doplnuje se nový článek 22a, který zní:

*„Článek 22a
Evropský systém pro výměnu námořních informací SafeSeaNet*

- (1) Členské státy zavedou vnitrostátní nebo místní systémy pro správu námořních informací, aby bylo zajištěno zpracování informací uvedených v této směrnici.

- (2) Systémy komunikace vyvinuté podle článku 1 musejí umožnit operativní využívání získaných informací, a zejména splňovat podmínky stanovené v článku 14 této směrnice.
- (3) S cílem zajistit řádnou výměnu informací uvedených v této směrnici členské státy zajistí, aby vnitrostátní nebo místní systémy, které byly zavedeny za účelem získávání, zpracování a uchovávání informací uvedených v této směrnici, mohly být propojeny se systémem Společenství pro výměnu námořních informací s názvem SafeSeaNet.“

12) Článek 23 se mění takto:

a) b) písmeno c) se nahrazuje tímto:

„c) rozšíření oblasti pokrytí kontrolního a informačního systému Společenství na dopravu lodí a/nebo aktualizace tohoto systému s cílem zlepšit identifikaci a kontrolu lodí s ohledem na rozvoj v oblasti informačních a komunikačních technologií. Za tímto účelem členské státy a Komise vzájemně spolupracují na případném zavedení povinných systémů hlášení, povinných služeb lodní dopravy a vhodných systémů směrování lodí s ohledem na jejich předání IMO ke schválení. Rovněž spolupracují v rámci dotčených regionálních nebo mezinárodních subjektů na rozvoji zařízení pro kontrolu dopravy a pro námořní dohled na širém moři.“

b) doplňují se nová písmena e) a f), která znějí:

„e) zajištění propojení a interoperability vnitrostátních systémů uvedených v příloze, rozvoj a aktualizace systému SafeSeaNet;

f) zkoumání proveditelnosti a definování podmínek integrace automatických identifikačních systémů (AIS) se systémy lokalizace a komunikace v rámci společné rybářské politiky.“

13) Doplnuje se nový článek 23a, který zní:

„Článek 23a

Zpracovávání a správa informací o námořní bezpečnosti

- (1) Je-li to nutné, Komise zajišťuje zpracování, využití a rozšiřování informací, které byly získány podle této směrnice, u orgánů určených členskými státy nebo informací, které získal jakýkoli veřejný nebo soukromým orgán na základě svého stávajícího poslání.
- (2) V případě potřeby přispěje Komise k rozvoji a fungování systémů pro shromažďování a rozšiřování údajů týkajících se námořní bezpečnosti, zejména prostřednictvím systému „Equasis“ nebo jakéhokoli jiného rovnocenného systému veřejné povahy.“

- 14) Článek 28 se nahrazuje tímto:

*„Článek 28
Výbor*

(1) Komisi je nápomocen Výbor pro námořní bezpečnost a zabránění znečištění z lodí (COSS) zřízený článkem 3 nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 2099/2002*.

(2) Odkazuje-li se na tento odstavec, použijí se články 5 a 7 rozhodnutí 1999/468/EHS s ohledem na článek 8 uvedeného rozhodnutí.

Doba uvedená v čl. 5 odst. 6 rozhodnutí 1999/468/ES je tři měsíce.

(3) Výbor přijme svůj jednací řád.

* Úř. věst. L 324, 29.11.2002, s. 1.“

- 15) V příloze II části I se doplňuje nový odstavec 3, který zní:

„3. Rybářská loď

Na každou rybářskou loď, jejíž délka přesahuje 15 metrů, se vztahuje požadavek vybavení stanovený v článku 6a, a to podle tohoto časového plánu:

- pro rybářskou loď, jejíž délka přesahuje nebo se rovná 24 metrů a je menší než 45 metrů, nejpozději 1. ledna 2008;
- pro rybářskou loď, jejíž délka přesahuje nebo se rovná 18 metrů a je menší než 24 metrů, nejpozději 1. ledna 2009;
- pro rybářskou loď, jejíž délka přesahuje nebo se rovná 15 metrů a je menší než 18 metrů, nejpozději 1. ledna 2010.

Článek 2

1. Členské státy uvedou v účinnost právní a správní předpisy nezbytné pro dosažení souladu s touto směrnicí do [12 měsíců po vstupu této směrnice v platnost]. Neprodleně sdělí Komisi jejich znění a srovnávací tabulku mezi těmito předpisy a touto směrnicí.

Tyto předpisy přijaté členskými státy musí obsahovat odkaz na tuto směrnici nebo musí být takový odkaz učiněn při jejich úředním vyhlášení. Způsob odkazu si stanoví členské státy.

2. Členské státy sdělí Komisi znění hlavních ustanovení vnitrostátních právních předpisů, které přijmou v oblasti působnosti této směrnice.

Článek 3

Tato směrnice vstupuje v platnost třetím dnem po vyhlášení v *Úředním věstníku Evropské unie*.

Článek 4

Tato směrnice je určena členským státům.

V Bruselu dne [...].

*Za Evropský parlament
předseda / předsedkyně
[...]*

*Za Radu
předseda / předsedkyně
[...]*

LEGISLATIVNÍ FINANČNÍ VÝKAZ

1. NÁZEV NÁVRHU:

Návrh směrnice Evropského parlamentu a rady, kterou se mění směrnice Evropského parlamentu a Rady 2002/59/ES ze dne 27. června 2002, kterou se stanoví kontrolní a informační systém Společenství týkající se státní přístavní inspekce.

2. RÁMEC ABM / ABB

Oblast politiky: Energie a doprava

Činnosti: Námořní a říční doprava, intermodalita.

3. ROZPOČTOVÉ LINIE

3.1 Rozpočtové linie (provozní linie a související linie na technickou a administrativní pomoc) (ex – linie B.A) včetně okruhů: Neuplatňuje se.

3.2 Doba trvání akce a finančního dopadu: Neuplatňuje se.

3.3 Rozpočtové charakteristiky (v případě potřeby doplňte řádky): Neuplatňuje se.

Rozpočtová linie	Druh výdajů		Nové	Příspěvek ESVO	Příspěvky od kandidátských zemí	Okruh ve finančním výhledu
	POV./ NEPOV	ROZL. ¹ / NEROZL. ²	ANO/NE	ANO/NE	ANO/NE	č. [...]
	POV./ NEPOV	ROZL./ NEROZL.	ANO/NE	ANO/NE	ANO/NE	č. [...]

¹ Rozlišené položky

² Nerozlišené položky

4. SHRUTÍ ZDROJŮ

4.1 Finanční zdroje

4.1.1. Shrnutí položek závazků (PZ) a položek plateb (PP)

v milionech EUR (zaokrouhлено na 3 desetinná místa)

Druh výdajů	Oddíl č.	Rok n	n +1	n + 2	n +3	n +4	n+5 a násl	Celkem
-------------	----------	-------	------	-------	------	------	------------	--------

Provozní výdaje³

Položky závazků (PZ)	8.1	a	0	0	0	0	0	0	0
Položky plateb (PP)		b	0	0	0	0	0	0	0

Administrativní výdaje jako součást referenční částky⁴

Technická a administrativní pomoc (TAP)	8.2.4	c	0	0	0	0	0	0	0
--	--------------	----------	----------	----------	----------	----------	----------	----------	----------

CELKOVÁ REFERENČNÍ ČÁSTKA

Položky závazků		a+c	0	0	0	0	0	0	0
Položky plateb		b+c	0	0	0	0	0	0	0

Administrativní výdaje nezahrnuté do referenční částky⁵

Lidské zdroje a související výdaje (NP)	8.2.5	d	0.054	0.054	0.054	0.054	0.054	0.054	0.324
Administrativní náklady, kromě nákladů na lidské zdroje a souvisejících nákladů, nezahrnuté do referenční částky (NP)	8.2.6	e	0	0	0	0	0	0	0

Celkové orientační finanční náklady akce

PZ CELKEM včetně nákladů na lidské zdroje		a+c +d+ e	0.054	0.054	0.054	0.054	0.054	0.054	0.324
PP CELKEM včetně nákladů na lidské zdroje		b+c +d+ e	0.054	0.054	0.054	0.054	0.054	0.054	0.324

³ Výdaje, které nespádají pod kapitolu xx 01 příslušné hlavy xx.

⁴ Výdaje v rámci článku xx 01 04 hlavy xx.

⁵ Výdaje v rámci kapitoly xx 01 kromě článků xx 01 04 nebo xx 01 05.

Spoluúčast

Legislativní návrh nepředpokládá spolufinancování ze strany členských států.

v milionech EUR (zaokrouhлено na 3 desetinná místa)

Spolufinancující subjekt		Rok n	n + 1	n + 2	n + 3	n + 4	n+5 a násl.	Celkem
.....	f	0	0	0	0	0	0	0
PZ CELKEM včetně spolufinancování	a+c+d+e+f	0	0	0	0	0	0	0

4.1.2. Soulad s finančním plánem

- Návrh je v souladu se stávajícím finančním plánem.
- Návrh si vyžádá změnu plánu a úpravu příslušného okruhu finančního výhledu.
- Návrh může vyžadovat použití ustanovení interinstitucionální dohody⁶ (tj. nástroje pro flexibilitu nebo revizi finančního výhledu).

4.1.3. Finanční dopady na straně příjmů

- Návrh nemá žádné finanční dopady na příjmy.
- Návrh má finanční dopady na příjmy s následujícím účinkem:

Pozn.: Veškeré podrobnosti a poznámky ke způsobu výpočtu účinku na příjmy je třeba uvést v samostatné příloze.

v milionech EUR (zaokrouhлено na 3 desetinná místa)

Rozpočtová linie	Příjem	Před akcí [rok n-1]	Situace po akci						
			Rok n	[n+1]	[n+2]	[n+3]	[n+4]	[n+5] ⁷	
	<i>Příjmy v absolutním vyjádření</i>		0	0	0	0	0	0	0
	<i>b) Změna v příjmech</i>	Δ	0	0	0	0	0	0	0

4.2. Lidské zdroje – pracovníci na plný úvazek (včetně úředníků, dočasných zaměstnanců a externích pracovníků) – viz podrobnosti v bodě 8.2.1.

Žádný dopad na výdaje na zaměstnance. Řízení provádějí současní zaměstnanci.

Roční potřeba	Rok n (2007*)	n + 1	n + 2	n + 3	n + 4	n+5 a násl.
Celkový objem lidských zdrojů	0.5	0.5	0.5	0.5	0.5	0.5

⁶ Viz body 19 a 24 interinstitucionální dohody.

⁷ V případě potřeby, např. potrvá-li akce déle než 6 let, je třeba doplnit další sloupce.

5. CHARAKTERISTIKY A CÍLE

5.1. Potřeba, která má být uspokojena v krátkodobém nebo dlouhodobém horizontu

Směrnice 2002/59/ES ze dne 27. června 2002 stanoví zásadu slučování a organizace všech nástrojů řízení námořní dopravy a kontroly lodí, které jsou dnes k dispozici.

Rovněž obsahuje opatření pro zlepšení bezpečnosti lodí, bezpečnosti lidského života na moři a ochrany mořského prostředí, např. zavedení transpondérů (AIS) a vytvoření útočišť.

Aby opatření zavedená směrnicí 2002/59/ES co nejlépe splňovala provozní, právní a technické požadavky, a na základě spolupráce s členskými státy by měly být provedeny určité úpravy.

5.2. Přidaná hodnota zásahu ze strany Společenství, provázanost návrhu s dalšími finančními nástroji a možná synergie

Cíl změny směrnice je především technický. V této souvislosti se návrh skládá z velmi přesných opatření, kterými se nemění obecná ekonomika směrnice 2002/59/ES, ale kterými se doplňuje její rámec a zajišťuje její plná účinnost.

5.3. Cíle, očekávané výsledky a související ukazatele návrhu v kontextu rámce ABM

Návrh změny směrnice 2002/59/ES, kterou se stanoví kontrolní a informační systém Společenství pro provoz plavidel, obsahuje tato opatření (očekávané výsledky):

- Zavedení jasného a přesného právního rámce pro útočiště umožní zaručit, že orgány odpovědné za určení útočiště budou jasně identifikovány a budou mít k dispozici informace nezbytné pro přijetí rozhodnutí včetně přesného soupisu případných útočišť na pobřeží.
- Zahnutí výhod projektu SafeSeaNet, elektronické sítě výměny údajů o přesunech lodí a o nebezpečných nákladech ve vodách Společenství do směrnice 2002/59/ES.
- Instalace automatického identifikačního systému (AIS) na palubě rybářských lodí delších než 15 metrů.
- Specifická ustanovení umožňující pobřežním státům přijmout vhodná opatření, jejichž cílem je omezit nebezpečí, které může představovat pro plavbu tvoření ledu v některých severních námořních oblastech Evropské unie.

5.4. Způsob provádění (orientační)

Uveďte zvolený(é) způsob(y)⁸ realizace akce.

⁸ Zvolíte-li více než jeden způsob, uveďte další podrobnosti v části „příslušné poznámky“ tohoto bodu.

Centralizované řízení

- přímo ze strany Komise
- nepřímo na základě pověření pro:
 - výkonné agentury
 - subjekty, které Společenství zřídila, uvedené v článku 185 finančního nařízení
 - vnitrostátní veřejné subjekty / subjekty pověřené veřejnou službou

Sdílené nebo decentralizované řízení

- spolu s členskými státy
- spolu se třetími zeměmi

Společné řízení s mezinárodními organizacemi (uveďte s kterými)

Poznámky:

6. MONITOROVÁNÍ A HODNOCENÍ

Předloha směrnice obsahuje ustanovení, které po členských státech vyžaduje sdělování vnitrostátních prováděcích opatření, která je třeba přijmout k provádění směrnic do vnitrostátního práva.

V případě nesdělení těchto vnitrostátních prováděcích opatření (jakož i v případě částečného sdělení) je automaticky zahájeno řízení pro porušení Smlouvy podle článku 226 Smlouvy.

Evropská agentura pro námořní bezpečnost přispěje ke kontrole provádění směrnice členskými státy.

6.1. Hodnocení

6.1.1. Hodnocení předem (ex-ante)

Případné dopady akce jsou tyto:

Opatření „Útočiště“

Opatření má spíše kvalitativní než kvantitativní dopad. Objasňuje stávající postupy a povinnosti a nabízí úplnější a spolehlivější právní rámec pro přijímání rozhodnutí a pro příslušnou situaci dotčených stran v naléhavé provozní situaci. Dopad tedy bude pozitivní pro všechny strany: pobřežní státy, hospodářské subjekty a velitele lodí v nouzi a přístavní orgány.

Integrace SafeSeaNet

Návrh zohledňuje skutečnost, že zásada spolupráce mezi členskými státy a Komisí stanovená v článku 23 směrnice 2002/59/ES je úspěšná. Zdůrazňuje velkou účast členských států na projektu, a to dokonce i nad rámec požadavků směrnice, aby bylo zaručeno maximální využití SafeSeaNet.

Vybavení rybářských lodí systémem A.I.S

Opatření umožní snížit počet srážek, kterých se účastní rybářské lodě. Stejně jako veškeré vybavení bude i instalace tanspondérů A.I.S na rybářských lodích znamenat pro hospodářské subjekty ekonomické náklady. Celkové náklady na dotčené rybářské loďstvo (lodě delší než 15 metrů) se přibližně odhadují na 23 milionů eur.

Plavba v oblastech, v nichž se v zimě vyskytuje led

Opatření by mělo vést ke snížení nehod v příslušných oblastech (ze sta případů nehod, které prověřil finský výzkumný ústav, bylo 30 % způsobeno technickým selháním lodí kvůli ledu). Toto opatření by nemělo vyžadovat další náklady pro dotčené správní orgány. Všechny členské státy, kterých se problémy s ledem v zimě týkají, již mají specializované informační a intervenční služby přizpůsobené životnímu prostředí.

6.1.2. *Opatření přijatá po průběžném / následném hodnocení (ex post) (na základě podobných zkušeností z minulosti)*

Neuplatňuje se.

6.1.3. *Podmínky a četnost budoucího hodnocení*

Komise připraví zprávu vycházející z měsíčních zpráv členských států.

7. OPATŘENÍ PROTI PODVODŮM

Neuplatňuje se.

8. PODROBNOSTI O ZDROJÍCH

8.1 Cíle návrhu z hlediska jejich finanční náročnosti Neuplatňuje se.

Položky závazků v milionech EUR (zaokrouhлено na 3 desetinná místa)

(Je třeba uvést cílové okruhy, akce a výstupy)	Druh výstupu	Prům. nákl.	Rok n		Rok n+1		Rok n+2		Rok n+3		Rok n+4		Rok n+5 a násl.		CELKEM	
			Počet výstupů	Náklady celkem	Počet výstupů	Náklady celkem	Počet výstupů	Náklady celkem	Počet výstupů	Náklady celkem	Počet výstupů	Náklady celkem	Počet výstupů	Náklady celkem	Počet výstupů	Náklady celkem
OPERATIVNÍ CÍL Č.1 ⁹ ...																
Akce 1																
- Výstup 1																
- Výstup 2																
Akce 2																
- Výstup 1																
Mezisosčet cíl 1																
OPERATIVNÍ CÍL Č.2																
Akce 1																
- Výstup 1																
Mezisosčet cíl 2																
OPERATIVNÍ CÍL Č.1																
Mezisosčet cíl n																
NÁKLADY CELKEM																

⁹ Jak je popsáno v bodě 5.3.

8.2 Administrativní výdaje

8.2.1 Počet a druh lidských zdrojů

Pracovní místa		Zaměstnanci využití k řízení akce ze stávajících a/nebo dodatečných zdrojů (počet pracovních míst/plných pracovních úvazků)					
		Rok n	Rok n+1	Rok n+2	Rok n+3	Rok n+4	Rok n+5
Úředníci nebo dočasní zaměstnanci ¹⁰ (XX 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
Zaměstnanci financování ¹¹ podle čl. XX 01 02		0	0	0	0	0	0
Ostatní zaměstnanci ¹² financování podle čl. XX 01 04/05		0	0	0	0	0	0
CELKEM		0.50	0.5	0.5	0.5	0.5	0.5

8.2.2 Popis úkolů, které vyplývají z akce: úkoly

Změna kontrolního systému Společenství rozšiřuje pravomoc Společenství v oblasti námořní bezpečnosti. Posílení lidských zdrojů – odhaduje se na 1/2 úředníků A – je nezbytné pro zajištění řádné kontroly provádění směrnice.

8.2.3 Původ lidských zdrojů (statutární pracovní místa)

- Pracovní místa vyčleněná v současnosti na řízení programu, který má být nahrazen nebo prodloužen
- Pracovní místa předběžně vyčleněná v rámci procesu RSP / PNR na rok n
- Pracovní místa, o něž je třeba požádat v procesu RSP / PNR
- Pracovní místa, jež mají být obsazena převedením stávajících zdrojů v rámci řídicího útvaru (interní přeobsazování)
- Pracovní místa požadovaná pro rok n, avšak neplánovaná v procesu RSP / PNR dotyčného roku

¹⁰ Tyto náklady NEJSOU zahrnuty do referenční částky.

¹¹ Tyto náklady NEJSOU zahrnuty do referenční částky.

¹² Tyto náklady jsou zahrnuty do referenční částky.

8.2.4 Další administrativní výdaje nezahrnuté do referenční částky (XX 01 04/05 – Výdaje na správu a řízení)

v milionech EUR (zaokrouhлено na 3 desetinná místa)

Rozpočtová linie (číslo a okruh)	Rok n	Rok n+1	Rok n+2	Rok n+3	Rok n+4	Rok n+5 a násl.	CELKEM
1. Technická a administrativní pomoc (včetně souvisejících personálních nákladů)							0
Výkonné agentury ¹³							0
Další technická a administrativní pomoc							0
- interní (intra muros)							0
- externí (extra muros)							0
Technická a administrativní pomoc celkem							0

8.2.5 Finanční náklady na lidské zdroje a související náklady nezahrnuté do referenční částky

v milionech EUR (zaokrouhлено na 3 desetinná místa)

Druh lidských zdrojů	Rok n	Rok n+1	Rok n+2	Rok n+3	Rok n+4	Rok n+5 a násl.
Úředníci nebo dočasní zaměstnanci (XX 01 01)	0.054	0.054	0.054	0.054	0.054	0.324
Zaměstnanci financovaní podle čl. XX 01 02 (pomocní pracovníci, přidělení národní odborníci, smluvní zaměstnanci, atd.) (upřesněte rozpočtovou linii)	0	0	0	0	0	0
Náklady na lidské zdroje a související náklady celkem (nezahrnuté do referenční částky)	0.054	0.054	0.054	0.054	0.054	0.324

Výpočet – *Úředníci a dočasní zaměstnanci*

$$(108\ 000\ \text{EUR} * 0.5 = 54\ 000\ \text{EUR})$$

Výpočet – *Zaměstnanci financovaní podle článku XX 01 02*

Neuplatňuje se.

¹³ Měl by být uveden odkaz na konkrétní legislativní finanční výkaz dotyčných výkonných agentur.

8.2.6 Další administrativní výdaje nezahrnuté do referenční částky

v milionech EUR (zaokrouhлено na 3 desetinná místa)

	Rok n	Rok n+1	Rok n+2	Rok n+3	Rok n+4	Rok n+5 a násl.	CELKEM
XX 01 02 11 01 – Služební cesty	0	0	0	0	0	0	0*
XX 01 02 11 02 – Schůze a konference	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 – Studie a konzultace	0	0	0	0	0	0	0
XX 01 02 11 05 – Informační systémy	0	0	0	0	0	0	0
2. Ostatní výdaje na řízení celkem (XX 01 02 11)	0	0	0	0	0	0	0
3. Ostatní výdaje administrativního charakteru (upřesněte i s odkazem na rozpočtovou linii)	0	0	0	0	0	0	0
Administrativní výdaje celkem, kromě lidských zdrojů a souvisejících nákladů (NEZAHRNUTÉ do referenční částky)	0	0	0	0	0	0	0

*bez dopadu na současný rozpočet služebních cest

Výpočet - *Další administrativní výdaje nezahrnuté do referenční částky*

Neuplatňuje se.

¹⁴ Uvedte přesně druh výboru a skupinu, do níž náleží.