



KOMISJA WSPÓLNOT EUROPEJSKICH

Bruksela, dnia 23.11.2005 r.
COM(2005) 589 Wersja ostateczna

2005/0239 (COD)

Wniosek

DYREKTYWA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY

**zmieniająca dyrektywę 2002/59/WE ustanawiającą wspólnotowy system monitorowania
i informacji o ruchu statków**

(przedłożony przez Komisję)

{SEC(2005) 1514}

UZASADNIENIE

1) KONTEKST WNIOSKU

- **Podstawa i cele wniosku**

Od ponad dziesięciu lat Unia Europejska prowadzi aktywną politykę bezpieczeństwa morskiego, mającą na celu poprawę bezpieczeństwa statków, poziomu ochrony życia ludzkiego na morzu oraz ochronę środowiska morskiego. Jednakże, niezależnie od wysiłków podjętych przez wszystkich uczestników łańcucha transportu morskiego, ryzyka wypadku nie da się w pełni wyeliminować. Co więcej, konsekwencje wypadków morskich często dotyczą nie tylko statku, który uległ katastrofie, lecz także całości działalności przybrzeżnej. Dawniej wypadki na morzu powodowały obawy jedynie u marynarzy, zaś obecnie, ze względu na zanieczyszczenie środowiska, stają się one katastrofami na skalę krajową, a nawet międzynarodową. W związku z powyższym zaistniała potrzeba uzupełnienia rozdziału wspólnotowej polityki bezpieczeństwa morskiego dotyczącego zapobiegania wypadkom na morzu o część pozwalającą na zarządzanie operacyjne ryzykiem na poziomie wspólnotowym.

W tym celu Komisja przedstawiła tekst, który później stał się tekstem dyrektywy 2002/59/WE z dnia 27 czerwca 2002 r. ustanawiającej wspólnotowy system monitorowania i informacji o ruchu statków. Dyrektywa ta wprowadza przegrupowanie i reorganizację całości narzędzi

kontroli statków, które są dziś dostępne. Ustanawia dynamikę wprowadzenia środków koordynacji pomiędzy władzami krajowymi, aby pozwolić Państwom Członkowskim lepiej zapobiegać sytuacjom niebezpiecznym lub lepiej na nie reagować.

Jednak utrzymanie skuteczności środków wprowadzonych do przepisów wspólnotowych dyrektywą 2002/59/WE wymaga bardzo szczegółowej kontroli. Należy je bowiem dostosować do zmian operacyjnych i technicznych całego sektora morskiego, szczególnie w zakresie systemu identyfikacji i kontroli statków oraz technologii satelitarnych.

W związku z powyższym i w następstwie wielokrotnej wymiany opinii na ten temat pomiędzy Komisją a Państwami Członkowskimi okazało się konieczne wprowadzenie poprawek do niektórych zapisów dyrektywy 2002/59/WE. Chodzi głównie o to, by uwzględnić wyniki otrzymane dzięki nowym rozwiązaniom technicznym, takim jak systemy automatycznej identyfikacji statków lub o zapewnienie spójności polityki na szczeblu krajowym, na przykład w zakresie planów przyjmowania statków w niebezpieczeństwie w miejscach schronienia.

- **Kontekst ogólny**

Ostateczna data wprowadzenia środków krajowych podjętych w zastosowaniu dyrektywy 2002/59/WE przypadała na 5 lutego 2004 r., ale od jej przyjęcia w

czerwcu 2002 r. i ze względu na znaczenie niektórych jej przepisów Państwa Członkowskie i Komisja współpracowały, aby zapewnić jej szybkie wdrożenie.

W odniesieniu do planów „miejsca schronienia”, przewidzianych w art. 20 dyrektywy, liczne wizyty i spotkania zorganizowane przez Komisję z pomocą Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa na Morzu (EMSA) pozwoliły określić wspólne kryteria i zasady niezbędne dla wdrożenia dyrektywy w sposób skuteczny i zharmonizowany. Propozycja wprowadzenia obowiązku posiadania AIS (Automatic Identification System) dla statków rybackich powyżej 15 metrów pojawiła się w odpowiedzi na znaczną liczbę kolizji z udziałem statków rybackich, które nie zostały rozpoznane przez statki handlowe. Proponowany środek uwzględnia prace Międzynarodowej Organizacji Morskiej (MOM), która, w celu ograniczenia liczby wypadków, od wielu lat stosuje już wymóg wyposażenia statków handlowych w systemy AIS (AIS klasy A).

Poza tym zaproponowane rozwiązanie bierze pod uwagę zmiany zachodzące w ramach wspólnej polityki rybołówstwa, polegające na udoskonalaniu systemów pozycjonowania i komunikacji stosowanych jako wsparcie kontroli floty rybackiej. W celu zmniejszenia ilości wyposażenia na statku należy zatem zbadać, z udziałem Komisji i Państw Członkowskich oraz z pomocą EMSA możliwość połączenia funkcji AIS z systemami kontroli połowów. Opisane zmiany nie mogą jednak stawiać pod znakiem zapytania poszczególnych celów i wymogów każdego z tych systemów, szczególnie funkcji „antykolizyjnej” w przypadku AIS i konieczności przekazywania informacji potrzebnych do

kontroli połowów w sposób bezpieczny i tajny.

Ponadto wdrożenie przez odpowiednie Państwa Członkowskie mechanizmów pozwalających informować personel statków o stanie lodów i warunkach nawigacji z nim związanych powinno przyczynić się do zapobiegania wypadkom w środowisku szczególnie nieprzyjaznym.

Ostatecznie, w zastosowaniu rozporządzeń dyrektywy 2002/59/WE Państwa Członkowskie i Komisja rozpoczęły od 2002 r. projekt w celu stworzenia platformy wymiany danych między administracjami morskimi Unii, nazwany SafeSeaNet. Obecnie ten system, którym od października 2004 r. zarządza Europejską Agencją powinien stać się wspólnotowym systemem referencyjnym, w celu zagwarantowania jego pełnego zastosowania i zapewnienia pewności prawnej.

- **Obowiązujące przepisy w dziedzinie, której dotyczy wniosek**

Dyrektywa 2002/59/WE z dnia 27 czerwca 2002 r. ustanawiająca wspólnotowy system monitorowania i informacji o ruchu statków i uchylająca dyrektywę Rady 93/75/WE .

- **Spójność z innymi politykami i celami Unii**

Wzmocnienie kontroli statków dzięki SafeSeaNet, środki dotyczące nawigacji w warunkach występowania lodu oraz wprowadzenie wzmocnionych ram w odniesieniu do przyjmowania statków w niebezpieczeństwie w miejscach schronienia będą miały bezpośredni wpływ na środowisko poprzez zmniejszenie ryzyka wypadków i zanieczyszczenia i poprzez ulepszenie interwencji władz operacyjnych w

razie zanieczyszczenia lub ryzyka zanieczyszczenia.

Ponadto rozwiązanie to będzie miało pozytywny wpływ gospodarczy z powodu zmniejszenia ryzyka wypadku lub zanieczyszczenia. Na płaszczyźnie społecznej posiadanie AIS na pokładzie statków rybackich zmniejszy ryzyko wypadków i strat w ludziach w sektorze rybołówstwa.

2) KONSULTACJE Z ZAINTERESOWANYMI STRONAMI ORAZ OCENA WPŁYWU

- **Konsultacje z zainteresowanymi stronami**

Metody konsultacji, główne sektory objęte konsultacjami i ogólny profil respondentów

Komisja odbyła w maju 2004 r. i następnie w lutym 2005 r. dwie rundy spotkań konsultacyjnych z reprezentantami Państw Członkowskich i przemysłu morskiego na podstawie szczegółowej listy pytań dotyczących przewidywanych zmian.

Streszczenie odpowiedzi oraz sposób, w jaki były one uwzględniane

Konsultacje oraz zrealizowane oceny wpływu potwierdziły potrzebę wprowadzenia w dyrektywie 2002/59/WE poprawek pozwalających bardziej szczegółowo określić zasady wprowadzania tego tekstu w życie. Wykazały one również, że Komisja powinna wziąć pod uwagę zmiany przepisów międzynarodowych oraz postępów, które miały miejsce na płaszczyźnie wspólnotowej. Zainteresowane strony uczestniczące w procesie konsultacji stwierdziły, że należy zintegrować nowe środki dotyczące bezpieczeństwa nawigacji, na przykład poprzez ustanowienie ram prawnych dla rozwiązań dotyczących nawigacji w warunkach występowania lodu.

Jeśli chodzi o posiadanie AIS na pokładzie statków rybackich, administracje krajowe wykazały swe zainteresowanie pozytywnym wpływem, jaki miało

zastosowanie AIS na pokładzie statków rybackich na bezpieczeństwo nawigacji, ale były ostrożne co do zakresu zastosowania tych środków szczególnie, jeśli chodzi o rodzaje statków, których by one dotyczyły. Komisja zasugerowała zastosowanie tego rozwiązania w przypadku statków rybackich począwszy od 12 metrów, granica zmieniona do 15 w propozycji, aby wziąć pod uwagę progi stosowane w ramach wspólnej polityki rybołówstwa.

Ponadto, jeśli chodzi o kwestię miejsc schronienia, Komisja z pomocą Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa na Morzu zorganizowała trzy spotkania z Państwami Członkowskimi i serię spotkań informacyjnych w urzędach krajowych. Unaocznily one potrzebę wyjaśnienia obowiązków dotyczących miejsc schronienia. Przedstawiciele przemysłu morskiego szczególnie podkreślali potrzebę poprawy procedur operacyjnych odpowiadających w sposób skuteczny na nagłe sytuacje, w których znajdują się statki i na znaczenie kwestii wyrównania ewentualnych strat gospodarczych związanych z przyjęciem statków.

- **Gromadzenie i wykorzystanie wiedzy fachowej**

Dziedziny nauki, których dotyczy wniosek

Bezpieczeństwo morskie, kontrola ruchu, narzędzia przeciwdziałające kolizjom i nawigacja w warunkach występowania lodu.

Stosowane metody

W przypadku tego problemu propozycja Komisji

była przygotowana na podstawie:

- Analizy technicznej przeprowadzonej przez dwie grupy ekspertów oraz podczas warsztatów zorganizowanych przez Komisję i EMSA w ramach rozwoju systemu SafeSeaNet;
- Raportu z badań nad kwestiami odpowiedzialności i odszkodowań związanych z przyjęciem statków w miejscach schronienia, prowadzonych przez EMSA na Uniwersytecie w Oslo z polecenia Komisji.

Główne organizacje/specjaliści uczestniczący w konsultacjach

- Prace komisji tymczasowej Parlamentu Europejskiego nad wzmocnieniem bezpieczeństwa morskiego po zatonięciu tankowca Prestige w 2002 r. (konkluzje komisji « MARE »);
- Rezultaty procesu oceny dotyczącego miejsc schronienia, prowadzonego przy administracjach państwowych przez Komisję, przy pomocy EMSA;
- Prace MOM (szczególnie rezolucje na temat miejsc schronienia przyjęte przez tę organizację);

Streszczenie otrzymanych i wykorzystanych opinii

Według otrzymanych opinii następujące problemy uzasadniają zmiany wniesione do dyrektywy:

Dyrektywa nie oddaje w sposób wystarczający rozwoju technologicznego, który miał miejsce po jej przyjęciu. Od jej wejścia w życie opis systemu, szczegółowy zakres odpowiedzialności Państw Członkowskich i warunki techniczne wymiany danych poprzez sieci zostały zdefiniowane, ale nie zostały włączone do obowiązującej dyrektywy.

Rybołówstwo to jeden z najbardziej

niebezpiecznych rodzajów działalności w sektorze morskim, jak wskazuje na to wysoka liczba wypadków dotyczących ten zawód. Jedną z głównych przyczyn zderzeń z innymi statkami związana jest z niewystarczającym poziomem wykrywania i rozpoznawania statków rybackich, szczególnie przez statki handlowe przemierzające tę samą trasę.

Dyrektywa 2002/59/WE wprowadziła przepisy wymagające od Państw Członkowskich opracowania planów dla przyjęcia statków w niebezpieczeństwie w miejscach schronienia. Doświadczenie uzyskane przy wdrażaniu dyrektywy unaocznilo różnice w zrozumieniu i stosowaniu przez Państwa Członkowskie treści planów i odpowiedzialności odpowiednich władz, do których należy znalezienie rozwiązania poprzez zwiększenie przejrzystości i uszczegółowienie istniejących przepisów.

Niektóre strefy morskie Unii Europejskiej, w szczególności Morze Bałtyckie, są pokryte lodem przez kilka miesięcy w zimie, co pociąga za sobą zwiększone ryzyko wypadków i zanieczyszczenia, których wpływ na środowisko może być katastrofalny. W związku ze stwierdzoną od kilku lat tendencją do ciągłego wzrostu ilości produktów ropopochodnych przewożonych na Morzu Bałtyckim, konieczne są ostrzejsze środki ochrony i nadzoru.

Środki użyte w celu podania do wiadomości ogółu

wyników wiedzy fachowej

Zebrane dane i szczegółowe wyniki ocen wpływu znajdują się w dokumencie SEC.../...w załączniku streszczonym poniżej:

- **Ocena wpływu**

Opcja 1 – Brak działań na obecnym etapie. Ta opcja sprawiłaby, że podstawowe różnice w interpretacji niektórych przepisów dyrektywy, zwłaszcza te dotyczące zakresu obowiązków Państw Członkowskich w kwestii miejsca schronienia, istniałyby nadal.

Opcja 2 – Umożliwienie Państwom Członkowskim działania za pośrednictwem regionalnych organizacji współpracy (na przykład Helcom dla Bałtyku lub układ z Bonn dla Morza Północnego), co doprowadziłoby do pominięcia zasady zharmonizowanego stosowania dyrektywy w różnych regionach morskich Unii Europejskiej. Ponadto ta sytuacja mogłaby, w przypadku niektórych rozwiązań, prowadzić do znaczących i nieuzasadnionych różnic w traktowaniu statków.

Opcja 3 – Przystąpienie do kompletnego przekształcenia dyrektywy, biorąc pod uwagę wyniki prac prowadzonych na rzecz wprowadzenia wspólnotowego systemu wymiany informacji o bezpieczeństwie morskim SafeSeaNet i łącząc niektóre informacje ze sprawozdań. Jednak ze względu na stopień zaawansowania procesu transpozycji dyrektywy 2002/59/W oraz opinię większości Państw Członkowskich, na obecnym

etapie takie przekształcenie wydaje się przedwczesne.

Opcja 4 – Dokonanie ukierunkowanej modyfikacji dyrektywy.

W świetle szczegółowej analizy sytuacji i przy uwzględnieniu wpływu zaproponowanych rozwiązań oraz szczególnie pilnej potrzeby harmonizacji procedur związanych z „miejscami schronienia” w poszczególnych Państwach Członkowskich, wydaje się, że ukierunkowana modyfikacja dyrektywy 2002/59/WE jest najlepszym rozwiązaniem, będącym w stanie zagwarantować właściwe stosowanie tego tekstu.

Ocena wpływu została wpisana jest do programu legislacyjnego oraz programu prac Komisji i jest ona dostępna na stronie internetowej Komisji:

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

3) ASPEKTY PRAWNE WNIOSKU

- **Streszczenie proponowanych działań**

Niniejsza modyfikacja ma na celu:

- Włączenie do przepisów dyrektywy 2002/59/WE środków dodatkowych, które w lepszy sposób zapewnią bezpieczeństwo nawigacji morskiej i ochronę środowiska;
- Harmonizację wprowadzenia planów tak zwanych „miejsc schronienia” w celu zagwarantowania jednakowego stosowania w różnych Państwach Członkowskich i tym samym zapobiegania poważnemu zanieczyszczeniu. Dokładniej chodzi tu o bardziej przejrzyste sformułowanie zasad dotyczących

stosowania tych przepisów;

- Włączenie do dyrektywy zasad określonych podczas prac wykonanych przez Państwa Członkowskie i Komisję w celu wprowadzenia systemu wymiany danych morskich SafeSeaNet. Chodzi tu szczególnie o zapewnienie na poziomie wspólnotowym zasad systematycznej wymiany informacji o bezpieczeństwie morskim poprzez system SafeSeaNet z jednej strony i o współpracę między Państwami Członkowskimi w celu kontroli i rozwoju tego systemu z drugiej strony. W tych ramach każdy system krajowy będzie musiał być zgodny z SafeSeaNet i sposób przedstawiania wszelkich informacji mających znaczenie dla Wspólnoty będzie musiał być zharmonizowany.
- Przygotowanie wspólnotowych ram prawnych dla przyszłego rozwoju technologicznego, głównie zastosowań przestrzennych, takich jak system kontroli statków przez boje, system obrazowania lub Galileo. Postępy te powinny umożliwić rozszerzenie dozoru ruchu morskiego na wodach europejskich, a w szczególności bardziej skuteczną kontrolę ruchu na pełnym morzu.

- **Podstawa prawna**

Art. 80 ust. 2 Traktatu.

- **Zasada pomocniczości**

Zasada pomocniczości ma zastosowanie wówczas, gdy wniosek nie wchodzi w wyłączne kompetencje Wspólnoty.

Istnieją przyczyny, dla których cele wniosku nie mogą być w sposób wystarczający realizowane przez Państwa Członkowskie.

- Planowane działania mają na celu wzmocnić wspólnotowy system kontroli ruchu statków. Chodzi tu o zagwarantowanie rozwiązania, które wymaga ścisłej współpracy podczas wymiany informacji, szczególnie o produktach

transportowanych przez statki lub o zarządzaniu miejscami schronienia.

- Niewystarczająca koordynacja oraz oddzielne zarządzanie informacjami dotyczącymi statków zwiększają ryzyko wypadków i zanieczyszczenia. Ponadto utrzymanie różnic we wprowadzaniu środków „miejsc schronienia” szkodziłoby ochronie życia ludzkiego na morzu i ochronie środowiska.
- Działanie na poziomie Wspólnoty umożliwi lepszą realizację celów wniosku z następujących przyczyn.
- Zaproponowane rozwiązania mają za zadanie umożliwić Państwom Członkowskim faktyczne zapoznanie się ze statkami przemierzającymi wody pod ich kontrolą i tym samym, w razie potrzeby, na bardziej skuteczne zapobieganie zagrożeniom. W tej sytuacji wymiana informacji pozwoli zwiększyć jakość otrzymywanych informacji i ułatwi ich przetwarzanie.
- Wprowadzenie planów „miejsc schronienia” przyczyni się w sposób zdecydowany do polepszenia obecnych ram bezpieczeństwa morskiego w Unii.
- Zmniejszenie liczby kolizji, w których uczestniczą statki rybackie, które obecnie nie muszą być wyposażone w systemy AIS, pozwoli skuteczniej chronić rybaków.
- Aby zmniejszyć bardzo wysokie ryzyko wypadków na Bałtyku, konieczne są nowe zharmonizowane reguły dla nawigacji zimowej w tej strefie.
- Udoskonalenie wymiany informacji o produktach niebezpiecznych transportowanych na statkach pozwoli wszystkim Państwom Członkowskim zwiększyć możliwość przewidywania i prewencji ryzyka.

Zasada pomocniczości jest zachowywana, jeśli wniosek uzupełnia środki wspólnotowe już istniejące, aby zagwarantować zharmonizowane zastosowanie.

Wniosek jest więc zgodny z zasadą pomocniczości.

- **Zasada proporcjonalności**

Wniosek jest zgodny z zasadą proporcjonalności z następujących względów.

- Wniosek zwiększa stopień szczegółowości już istniejących przepisów i jest zgodny z zasadą proporcjonalności. W tej sytuacji Państwa Członkowskie podjęły środki i poniosły wydatki konieczne dla zastosowania rozwiązań dyrektywy 2002/59/WE lub międzynarodowych instrumentów, które same zatwierdziły w ramach MOM.
- Wniosek pociąga za sobą tylko ograniczone obciążenia finansowe i/lub administracyjne dla podmiotów gospodarczych (np. w przypadku niektórych statków pływających w zimie po Bałtyku będą konieczne pewne dostosowania). Na poziomie administracji krajowych infrastruktura niezbędna do wprowadzenia nowych rozwiązań jest (lub powinna już być) dostępna ze względu na istniejące prawodawstwo.

- **Wybór instrumentów**

Proponowane instrumenty: dyrektywa.

Inne instrumenty nie byłyby właściwe z następujących przyczyn.

- Wniosek ma na celu wprowadzenie zmian w istniejącej dyrektywie.

4) WPLYW NA BUDŻET

Wniosek nie ma wpływu na budżet Wspólnoty.

5) INFORMACJE DODATKOWE

- **Symulacja, faza pilotażowa i okres przejściowy**

W odniesieniu do wniosku przewidziano lub przewiduje się okres przejściowy.

- **Klauzula przeglądu/weryfikacji/wygaśnięcia**

Wniosek zawiera klauzulę przeglądu.

- **Tabela korelacji**

Państwa Członkowskie są zobowiązane do przekazania Komisji tekstów przepisów krajowych transponujących dyrektywę oraz tabeli korelacji między przepisami a niniejszą dyrektywą.

- **Europejski Obszar Gospodarczy**

Proponowany akt prawny ma znaczenie dla EOG i w związku z tym jego zakres powinien być rozszerzony na Europejski Obszar Gospodarczy.

Wniosek

DYREKTYWA PARLEMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY

z dnia [...]

zmieniająca dyrektywę 2002/59/WE ustanawiającą wspólnotowy system monitorowania i informacji o ruchu statków

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

PARLEMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską, w szczególności jego art. 80 ust. 2,

uwzględniając wniosek Komisji¹,

uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego²,

uwzględniając opinię Komitetu Regionów³,

stanowiąc zgodnie z procedurą określoną w art. 251 Traktatu⁴,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Poprzez przyjęcie dyrektywy 2002/59/WE z dnia 27 czerwca 2002 r. ustanawiającej wspólnotowy system monitorowania i informacji o ruchu statków i uchylającej dyrektywę Rady 93/75/EWG⁵, Unia Europejska zapewniła sobie dodatkowe środki mające zapobiegać sytuacjom stwarzającym zagrożenie dla bezpieczeństwa życia ludzkiego na morzu i dla ochrony środowiska morskiego.
- (2) Na mocy tej dyrektywy, nadbrzeżne Państwa Członkowskie mają mieć możliwość wymiany informacji zebranych w ramach misji monitorowania ruchu statków, wypełnianych przez nie w obszarach, za które są odpowiedzialne. Wspólnotowy system wymiany informacji SafeSeaNet, rozwinięty przez Komisję w porozumieniu z Państwami Członkowskimi, obejmuje, z jednej strony, sieć wymiany danych, a z drugiej strony, normalizację głównych znanych informacji na temat statków i ich ładunków (zapowiadanie i sprawozdania). Tak więc, pozwala on na zlokalizowanie u źródła i przekazanie wszelkim organom dokładnych i aktualnych informacji o statkach

¹ Dz.U. C [...] z [...], str. [...].

² Dz.U. C [...] z [...], str. [...].

³ Dz.U. C [...] z [...], str. [...].

⁴ Dz.U. C [...] z [...], str. [...].

⁵ Dz.U. L 208 z 5.8.2002, str. 10.

na wodach europejskich, ich ruchu oraz niebezpiecznych lub zanieczyszczających ładunkach, jak również o wypadkach morskich.

- (3) W tym kontekście, w celu zapewnienia operacyjnego wykorzystania zebranych w ten sposób informacji, istotnym jest, aby infrastruktury niezbędne dla zbierania i wymiany danych, określone niniejszą dyrektywą i ustanowione przez władze krajowe, były zintegrowane ze wspólnotowym systemem wymiany informacji SafeSeaNet.
- (4) Pośród informacji zgłaszanych i wymienianych na mocy dyrektywy 2002/59/WE, szczególnego znaczenia nabierają te dotyczące dokładnych właściwości towarów niebezpiecznych lub zanieczyszczających przewożonych drogą morską. Dlatego i ze względu na niedawne wypadki na morzu, koniecznym jest umożliwienie władzom nadbrzeżnym łatwiejszego dostępu do danych dotyczących właściwości olejów przewożonych drogą morską, co ma istotne znaczenie przy wyborze najbardziej właściwych metod zapobiegania, i zapewnienie tym władzom, w nagłych wypadkach, bezpośredniej łączności z operatorami posiadającymi najbardziej wyczerpujące informacje o przewożonych produktach.
- (5) Urządzenia umożliwiające automatyczne rozpoznawanie statków (AIS-Automatyczny System Identyfikacji), o których mowa w Konwencji SOLAS, pozwalają nie tylko na zwiększenie możliwości w zakresie monitorowania tych statków, lecz przede wszystkim na podniesienie poziomu ich bezpieczeństwa w sytuacjach o zbliżonym statusie nawigacyjnym. Z tego tytułu zostały one włączone do części normatywnej dyrektywy 2002/59/WE. Wobec znaczącej liczby kolizji z udziałem statków rybackich, które najwidoczniej nie zostały rozpoznane przez statki handlowe lub które nie rozpoznały statków handlowych znajdujących się w pobliżu, rozszerzenie tego środka na statki rybackie o długości przekraczającej 15 metrów jest nader pożądane.
- (6) Należy zbadać możliwość współdziałania systemu AIS oraz systemów określania pozycji statków i systemów łączności stosowanych w ramach wspólnej polityki rybołówstwa, takich jak satelitarny system monitorowania statków (VMS). W dążeniu do integracji tych systemów należy uwzględnić potrzeby i wymagania dotyczące kontroli flot rybackich, zwłaszcza w dziedzinie bezpieczeństwa i poufności przekazywanych danych
- (7) Art. 16 dyrektywy 2002/59/WE przewiduje podjęcie przez Państwa Członkowskie szczególnych środków w odniesieniu do statków mogących stwarzać zagrożenie ze względu na swoje zachowanie lub stan. Z tego tytułu, pożądanym jest dodanie do wykazu tych statków takich, które nie mają ubezpieczenia lub innych satysfakcjonujących gwarancji finansowych, oraz takich, które zostały zgłoszone przez pilota lub władze portowe jako ujawniające nieprawidłowości mogące zmniejszyć bezpieczeństwo żeglugi lub stworzyć zagrożenie dla środowiska naturalnego.
- (8) Zgodnie z art. 18 dyrektywy 2002/59/WE dotyczącym zagrożenia stworzonego przez wyjątkowo złą pogodę, koniecznym jest uwzględnienie niebezpieczeństw mogących zagrażać żegludze z powodu tworzenia się lodu. Dlatego, gdy właściwy organ wyznaczony przez Państwo Członkowskie uzna, po zapoznaniu się z prognozą dotyczącą stanu lodów opracowaną przez wyspecjalizowane służby, że status nawigacyjny stwarza poważne zagrożenia dla bezpieczeństwa ludzi lub ryzyko zanieczyszczenia środowiska, powinien powiadomić o takiej sytuacji kapitanów

statków znajdujących się w obszarze, za który organ ten jest odpowiedzialny, lub zamierzających wejść lub wyjść z portu lub portów znajdujących się w danym obszarze. W tym kontekście koniecznym jest, aby organ ten miał prawo podjąć wszelkie inne właściwe środki dla zapewnienia bezpieczeństwa życia ludzkiego na morzu i ochrony środowiska naturalnego.

- (9) Art. 20 dyrektywy 2002/59/WE w szczególności przewiduje, że Państwa Członkowskie opracowują plany umożliwiające przyjęcie, gdy sytuacja tego wymaga, zagrożonych statków w swych portach lub jakimkolwiek innym osłoniętym obszarze, w możliwie najlepszych warunkach, celem ograniczenia zasięgu skutków wypadków morskich.
- (10) Jednakże, w świetle wytycznych dotyczących miejsc schronienia, uchwalonych przez IMO po przyjęciu dyrektywy 2002/59/WE, a także w następstwie prac przeprowadzonych we współpracy z Komisją Europejską Agencją ds. bezpieczeństwa na morzu i Państwami Członkowskimi, koniecznym jest sprecyzowanie podstawowych przepisów, które powinny zawierać plany „miejsc schronienia”, dla zapewnienia zharmonizowanego i skutecznego wdrożenia tego środka i jasnego określenia zasięgu obowiązków spoczywających na Państwach Członkowskich.
- (11) W przypadku zagrożenia na morzu, czyli zaistnienia sytuacji, która może prowadzić do zatonięcia statku lub poważnego zagrożenia dla środowiska naturalnego lub dla nawigacji, koniecznym może okazać się podjęcie decyzji o przyjęciu zagrożonego statku w miejscu schronienia. W tym celu dany organ powinien dokonać uprzedniej oceny sytuacji, w oparciu o informacje zawarte w mającym zastosowanie planie „miejsc schronienia”.
- (12) Plany przyjęcia zagrożonych statków powinny zawierać dokładny opis łańcucha decyzyjnego dotyczącego ostrzegania i postępowania w sytuacjach, o których mowa. Właściwy organ, a także jego zakres działania, podobnie jak środki łączności pomiędzy zainteresowanymi stronami, powinny być opisane w sposób klarowny. Stosowane procedury powinny zapewniać szybkie podjęcie decyzji opartej na specjalistycznej wiedzy fachowej. W tym celu właściwy organ odpowiedzialny za wyznaczenie miejsca schronienia odpowiedniego do przyjęcia zagrożonego statku powinien posiadać wymagane gwarancje niezależności i pełną zdolność decyzyjną.
- (13) Państwa Członkowskie powinny również, w trakcie opracowywania planów, sporządzić wykaz potencjalnych miejsc schronienia wzdłuż wybrzeża, w celu umożliwienia właściwym organom, w przypadku wypadków lub kolizji na morzu, wyraźnego i szybkiego rozpoznania obszarów najbardziej odpowiednich do przyjęcia zagrożonych statków. Taki wykaz powinien zawierać zbiór istotnych danych, dotyczących w szczególności charakterystyki fizycznej, środowiskowej i ekonomicznej danych obiektów oraz znanych urządzeń i instalacji, które mogą ułatwić przyjęcie zagrożonych statków lub działania zmierzające do likwidacji skutków wypadku lub zanieczyszczenia środowiska.
- (14) Istotnym jest, aby odpowiednio opublikowana została lista właściwych organów odpowiedzialnych za podjęcie decyzji o przyjęciu statku w miejscu schronienia, jak również organów odpowiedzialnych za przyjmowanie i przetwarzanie zgłoszeń alarmowych. Państwa Członkowskie powinny również przekazać Komisji wykaz potencjalnych miejsc schronienia. Może także okazać się przydatne, aby odpowiednie

informacje dotyczące planów i miejsc schronienia były również udostępniane stronom uczestniczącym w operacji niesienia pomocy na morzu lub organom sąsiednich Państw Członkowskich, których może dotyczyć sytuacja zagrożenia na morzu.

- (15) Przyjęcie zagrożonego statku może spowodować znaczne straty w dobrach, ludziach lub spowodować szkody dla środowiska. W związku z tym odpowiednie organy, przed podjęciem decyzji, powinny mieć możliwość sprawdzenia, czy statek jest chroniony ubezpieczeniem lub inną gwarancją finansową umożliwiającą uzyskanie właściwego zwrotu kosztów lub rekompensaty strat związanych z jego przyjęciem w miejscu schronienia. Organy te jednakże powinny, nawet przy braku ubezpieczenia lub innej gwarancji finansowej, dokonać oceny czynników i zagrożeń związanych z przyjęciem lub odmową przyjęcia statku.
- (16) Specyficznym zadaniem środków monitorowania i wyznaczanie dróg morskich jest umożliwienie Państw Członkowskim uzyskania faktycznych informacji o statkach pływających po wodach podlegających ich jurysdykcji, a zatem, w razie potrzeby, lepszego zapobiegania potencjalnym zagrożeniom. W tym kontekście, wymiana informacji umożliwia poprawienie ich jakości i ułatwia ich przetwarzanie.
- (17) Państwa Członkowskie i Komisja, zgodnie z dyrektywą 2002/59/WE, poczyniły znaczące postępy w dziedzinie harmonizacji wymiany danych drogą elektroniczną, dotyczących w szczególności przewozu towarów niebezpiecznych lub zanieczyszczających. Wspólnotowa sieć wymiany informacji, zwana SafeSeaNet i rozwijana od 2002 r., powinna być dzisiaj ustanowiona jako sieć referencyjna na poziomie wspólnotowym.
- (18) Postęp dokonany w dziedzinie nowych technologii, a zwłaszcza w ich zastosowaniach kosmicznych, takich jak urządzenia monitorowania statków poprzez oznakowanie, systemy obrazowania, czy też system Galileo, umożliwiają dzisiaj rozszerzenie monitorowania ruchu statków na otwarte morze i, w ten sposób, usprawnienie jego działania na wodach europejskich. Ponadto, w Międzynarodowej Organizacji Morskiej wszczęte zostały rozmowy w sprawie rozwoju systemów monitorowania ruchu o dużym zasięgu. Aby zagwarantować pełną integrację takich narzędzi z systemem monitorowania ruchu statków ustanowionym dyrektywą 2002/59/WE konieczna jest pełna współpraca wspólnotowa.
- (19) W celu zagwarantowania na poziomie wspólnotowym optymalnego i zharmonizowanego wykorzystania informacji zebranych na mocy niniejszej dyrektywy lub innych aktów dotyczących bezpieczeństwa na morzu, Komisja powinna, w razie konieczności, mieć możliwość przetwarzania i wykorzystywania tych informacji oraz przekazywania ich organom wyznaczonym przez Państwa Członkowskie.
- (20) W tym kontekście, rozwój systemu „Equasis” wykazał znaczenie promowania kultury bezpieczeństwa na morzu, w tym wobec operatorów transportu morskiego. Komisja powinna móc przyczyniać się do rozpowszechniania, szczególnie za pośrednictwem tego systemu, wszelkich informacji mających znaczenie dla bezpieczeństwa morskiego zebranych przez różne jednostki publiczne lub prywatne zainteresowane bezpieczeństwem na morzu.

- (21) Rozporządzenie (WE) nr 2099/2002 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 5 listopada 2002 r. ustanawiające Komitet ds. bezpiecznych mórz i zapobiegania zanieczyszczeniu morza przez statki (COSS)⁶ centralizuje zadania komitetów ustanowionych w ramach stosownego prawodawstwa wspólnotowego w zakresie bezpieczeństwa na morzu, zapobiegania zanieczyszczeniom powodowanym przez statki oraz ochrony warunków życia i pracy na pokładzie statków. Należy, w związku z tym, zastąpić istniejący komitet przez COSS.
- (22) Należy również uwzględnić zmiany wymienianych aktów międzynarodowych.
- (23) Europejska Agencja ds. bezpieczeństwa na morzu ustanowiona rozporządzeniem (WE) nr 1406/2002 Parlamentu Europejskiego i Rady⁷ powinna gwarantować niezbędną pomoc w celu zapewnienia skoordynowanego i skutecznego wykonania niniejszej dyrektywy.
- (24) W związku z tym dyrektywa 2002/59/WE powinna zostać odpowiednio zmieniona,

PRZYJMUJĄ NINIEJSZĄ DYREKTYWĘ :

Artykuł 1

W dyrektywie 2002/59/WE wprowadza się następujące zmiany:

- 1) W art. 2 ust. 2 wyrażenie wprowadzające „Niniejsza dyrektywa nie stosuje się do:” zastępuje się wyrażeniem „Niniejsza dyrektywa nie stosuje się, o ile przepisy nie stanowią inaczej, do:”
- 2) W art. 3 wprowadza się następujące zmiany:
 - a) w lit. a) wprowadza się następujące zmiany:
 - (i) w pierwszym zdaniu, wyrażenie wprowadzające „następujące dokumenty:” zastępuje się wyrażeniem „następujące dokumenty w ich zaktualizowanej wersji:”
 - (ii) dodaje się następujące tirety:
 - „rezolucja A.949 (23) IMO” oznacza rezolucję 949 (23) Międzynarodowej Organizacji Morskiej dotyczącą „Wytycznych w zakresie miejsc schronienia dla statków potrzebujących pomocy”.
 - „rezolucja A.950 (23) OMI” oznacza rezolucję 950 (23) Międzynarodowej Organizacji Morskiej noszącą tytuł „Służby asysty morskiej (MAS)”.
 - b) dodaje się następujące lit. s), t) oraz u):

⁶ Dz.U. L 324 z 29.11.2002, str.1. Rozporządzenie ostatnio zmienione rozporządzeniem Komisji (WE) 415/2004 (Dz.U. L 68 z 6.3.2004, str.10).

⁷ Dz.U. L 208 z 5.8.2002, str. 1. Rozporządzenie ostatnio zmienione rozporządzeniem (WE) 724/2004 (Dz.U. L 129 z 29.4.2004, str.1).

- „s) „SafeSeaNet” oznacza wspólnotowy system wymiany informacji morskich rozwinięty przez Komisję we współpracy z Państwami Członkowskimi w celu zapewnienia wykonania ustawodawstwa wspólnotowego;
- t) „rejs regularny” oznacza podróże zorganizowane w sposób zapewniający połączenie pomiędzy dwoma portami lub więcej, bądź zgodnie z publicznym rozkładem jazdy, bądź odbywających się regularnie i z taką częstotliwością, która pozwala rozpoznać ich cykliczny charakter;
- u) „statek rybacki”: każdy statek wyposażony lub używany w celach handlowych do połowu ryb lub pozyskiwania innych żywych zasobów morza.”

3) Dodaje się następujący art. 6a:

„Artykuł 6a

Stosowanie przez statki rybackie systemów automatycznego rozpoznawania AIS

Każdy statek rybacki, którego długość zewnętrzna przekracza 15 metrów, pływający po wodach podlegających jurysdykcji jednego z Państw Członkowskich, musi zostać wyposażony, zgodnie z harmonogramem zamieszczonym w załączniku II część I pkt 3 w system automatycznego rozpoznawania (AIS) odpowiadający wymaganiom norm IMO.”

4) Art. 12 otrzymuje następujące brzmienie:

„Artykuł 12

Obowiązki załadowcy

Zabrania się przedstawiania do przewozu lub zabierania na pokład jakiegokolwiek statku, towarów niebezpiecznych i zanieczyszczających, w portach Państw Członkowskich, bez względu na ich ilość, bez dostarczenia kapitanowi statku lub armatorowi deklaracji zawierającej następujące informacje:

- (a) informacje wymienione w pkt. 2 załącznika I;II;
- (b) dla substancji określonych w załączniku I Konwencji Marpol – kartę danych dotyczących bezpieczeństwa z wyszczególnieniem fizykochemicznych właściwości produktów, włącznie z lepkością wyrażoną w cSt w temp. 50°C oraz gęstością w temp. 15°C ;Dla substancji określonych w załączniku I Konwencji Marpol – kartę danych dotyczących bezpieczeństwa z wyszczególnieniem fizykochemicznych właściwości produktów, włącznie z lepkością wyrażoną w cSt w temp. 50°C oraz gęstością w temp. 15°C ;
- (c) numer alarmowy załadowcy lub każdej innej osoby lub organu będącego w posiadaniu informacji dotyczących fizykochemicznych właściwości produktów i środków, jakie należy podjąć w nagłym wypadku.Numer alarmowy załadowcy lub każdej innej osoby lub organu będącego w posiadaniu informacji dotyczących fizykochemicznych właściwości produktów i środków, jakie należy podjąć w nagłym wypadku,

Obowiązkiem załadowcy jest dostarczenie kapitanowi statku lub armatorowi takiej deklaracji i zagwarantowanie, że ładunek przedstawiony do przewozu jest dokładnie taki, jak opisany w deklaracji określonej w akapicie pierwszym”.

5) W art. 16 ust. 1 dodaje się następujące lit. d) i e):

- (d) statki, które nie przekazały lub które nie posiadają zaświadczeń ubezpieczenia lub innej gwarancji finansowej na mocy dyrektywy XX/XXXX/WE [w sprawie odpowiedzialności cywilnej i gwarancji finansowych armatorów];
- (e) statki, które według pilotów lub władz portowych przejawiają nieprawidłowości mogące zmniejszyć bezpieczeństwo żeglugi lub powodować zagrożenie dla środowiska.”

6) Dodaje się następujący art. 18a:

„Artykuł 18a

Działania w przypadku zagrożenia spowodowanego obecnością lodu

- (1) W sytuacjach, w których właściwe organy wyznaczone przez Państwa Członkowskie uznają, przez wzgląd na stan lodów, że istnieje poważne zagrożenie bezpieczeństwa życia ludzkiego na morzu lub że istnieje zagrożenie zanieczyszczenia obszarów żeglugi morskiej lub strefy przybrzeżnej innych państw:
 - a) przekazują kapitanom statków znajdujących się w obszarach, za które one odpowiadają lub zamierzających wejść do jednego z portów, lub opuścić ten port, odpowiednie informacje o stanie lodów, zalecanych trasach i służbach lodołamaczy w obszarze, za który odpowiadają;
 - b) mają prawo żądać, żeby statki znajdujące się w danych obszarach i zamierzające wejść do portu lub ten port lub terminal opuścić albo opuścić kotwiczowisko, spełniały wymogi dotyczące wytrzymałości i mocy odpowiadające stanowi lodów w danym obszarze.
- (2) Środki podejmowane na mocy przepisów ust. 1 opierają się, jeśli chodzi o informacje dotyczące stanu lodów, na prognozie stanu lodów i pogody dostarczonej przez wykwalifikowane służby meteorologiczne, uznane przez Państwo Członkowskie.”

7) W art. 19 ust. 2 dodaje się następujący akapit :

„W tym celu, przekazują oni właściwym organom krajowym, na ich żądanie, informacje określone w art. 12.”

8) Art. 20 otrzymuje następujące brzmienie:

*„Artykuł 20
Przyjęcie zagrożonych statków w miejscach schronienia*

1. Państwa Członkowskie gwarantują, że pod warunkiem uzyskania odpowiednich wyników oceny sytuacji dokonanej w oparciu o plan określony w art. 20a, zagrożone statki są przyjmowane w miejscu schronienia pozwalającym ograniczyć zagrożenie, jakie powoduje dana sytuacja.
2. Przyjęcie zagrożonego statku w miejscu schronienia jest przedmiotem uprzedniej oceny sytuacji i decyzji podejmowanej przez właściwy niezależny organ wyznaczony przez Państwo Członkowskie.
3. Organy określone w ust. 2 spotykają się regularnie celem wymiany wiedzy eksperckiej i poprawy środków podejmowanych na mocy niniejszego artykułu. Z inicjatywy jednej z nich lub z inicjatywy Komisji, przez wzgląd na szczególne okoliczności, mogą się one zebrać w dowolnym momencie”.

9) Dodaje się następujący art. 20a:

*„Artykuł 20a
Plany przyjęcia zagrożonych statków*

1. Państwa Członkowskie opracowują plany w odpowiedzi na zagrożenie wywołane przez statki w niebezpieczeństwie znajdujące się na wodach podlegających ich jurysdykcji.
2. Plany określone w ust. 1 są opracowywane po konsultacji zainteresowanych stron, z uwzględnieniem stosownych wytycznych IMO określonych w art. 3 lit a), i zawierają co najmniej następujące elementy:
 - a) określenie organów zobowiązanych do przyjmowania zgłoszeń alarmowych i przetwarzania informacji o tych zgłoszeniach;
 - b) określenie organów odpowiedzialnych za ocenę sytuacji, wyznaczenie odpowiedniego miejsca schronienia i podjęcie decyzji o przyjęciu zagrożonego statku w wyznaczonym miejscu schronienia,
 - c) wykaz potencjalnych miejsc schronienia zestawiający elementy ułatwiające szybką ocenę i podjęcie decyzji, włącznie z opisem czynników środowiskowych i społecznych oraz warunków naturalnych dotyczących określonych potencjalnych miejsc schronienia ;
 - d) procedury oceny dotyczące wyznaczania miejsca schronienia w oparciu o potencjalne miejsca ujęte w wykazie;
 - e) odpowiednie środki i urządzenia służące do niesienia pomocy, ratowania i zapobieganiu zanieczyszczeniom;
 - f) ewentualne stosujące się międzynarodowe mechanizmy koordynacyjne i decyzyjne;

- g) procedury dotyczące gwarancji finansowych i odpowiedzialności ustanowione w odniesieniu do statków przyjmowanych w miejscu schronienia.
3. Państwa Członkowskie publikują nazwę właściwego organu określonego w art. 20 ust. 2, jak również listę punktów kontaktowych właściwych dla przyjmowania zgłoszeń alarmowych i przetwarzania informacji o tych zgłoszeniach. Państwa Członkowskie przekazują Komisji wykaz potencjalnych miejsc schronienia. Ponadto, przekazują sąsiadnym Państwom Członkowskim stosowne informacje dotyczące planów i miejsc schronienia.

W trakcie wdrażania procedur przewidzianych w planach przyjęcia zagrożonych statków, Państwa Członkowskie gwarantują, że wszystkie stosowne informacje dotyczące planów i miejsc schronienia są udostępniane stronom uczestniczącym w operacjach, włącznie z przedsiębiorstwami świadczącymi usługi asysty i holownicze.”

- 10) Dodaje się następujący art. 20b:

*„Artykuł 20b
Gwarancje finansowe*

1. Przed przyjęciem zagrożonego statku w miejscu schronienia Państwo Członkowskie ma prawo wymagać od armatora, agenta lub kapitana statku przedstawienia zaświadczenia ubezpieczenia lub innych gwarancji finansowych w rozumieniu art. X dyrektywy XX/XXXX/WE [w sprawie odpowiedzialności cywilnej i gwarancji finansowych armatorów] na pokrycie odpowiedzialności za szkody spowodowane przez statek.
2. Brak zaświadczenia ubezpieczenia lub innych gwarancji finansowych nie zwalnia Państwa Członkowskie z dokonania uprzedniej oceny i podjęcia decyzji, o których mowa w art. 20.”

- 11) Dodaje się następujący art. 22a:

*„Artykuł 22a
Europejski system wymiany informacji morskich SafeSeaNet*

1. Państwa Członkowskie ustanawiają systemy zarządzania informacjami morskimi na poziomie krajowym lub lokalnym, w celu przetwarzania informacji określonych w niniejszej dyrektywie.
2. Systemy łączności ustanowione zgodnie z ust. 1 muszą umożliwiać wykorzystanie operacyjne zebranych informacji, a zwłaszcza spełniać warunki określone w art. 14 niniejszej dyrektywy.
3. Dla zapewnienia skutecznej wymiany informacji określonych w niniejszej dyrektywie, Państwa Członkowskie gwarantują, że krajowe lub lokalne systemy ustanowione w celu gromadzenia, przetwarzania i przechowywania informacji określonych w niniejszej dyrektywie mogą być połączone ze

wspólnotowym systemem wymiany informacji morskich, zwanym SafeSeaNet”.

12) W art. 23 wprowadza się następujące zmiany:

a) lit. c) otrzymuje następujące brzmienie:

„c) rozszerzanie zasięgu wspólnotowego systemu monitorowania oraz informacji o ruchu statków i/lub jego uaktualnianie w celu ulepszenia rozpoznawania i monitorowania statków, z uwzględnieniem postępów dokonanych w dziedzinie technologii informatycznych i komunikacyjnych. W tym celu, Państwa Członkowskie i Komisja opracowują wspólnie, w sytuacjach, w których jest to konieczne, obowiązkowy system informowania, obowiązkowy system ruchu statków oraz odpowiedni system wyznaczania dróg morskich, celem przekazania ich IMO do zatwierdzenia. Współpracują również, w ramach właściwych instytucji regionalnych lub międzynarodowych, nad rozwojem urządzeń monitorowania ruchu morskiego i nadzoru o dużym zasięgu;”

b) dodaje się następujące lit. e) i f):

„e) zapewnienie połączeń i współdziałania krajowych systemów stosowanych do zarządzania informacjami określonymi w Załączniku, rozwijanie i uaktualnianie systemu SafeSeaNet;

f) zbadanie możliwości wykonania i określenie szczegółowych zasad integracji systemów automatycznego rozpoznawania (AIS) z systemami określania pozycji i systemami łączności stosowanymi w ramach wspólnej polityki rybołówstwa.”

13) Dodaje się następujący art. 23a:

„Artykuł 23a

Przetwarzanie i zarządzanie informacjami dotyczącymi bezpieczeństwa morskiego

1. Komisja zapewnia wyznaczonym przez Państwa Członkowskie organom, gdy jest to konieczne, przetwarzanie, wykorzystywanie i podawanie do publicznej wiadomości informacji gromadzonych na mocy niniejszej dyrektywy lub zbieranych przez każdą jednostkę publiczną lub prywatną z tytułu wykonywania jej misji.
2. W razie potrzeby, Komisja przyczynia się do rozwoju i funkcjonowania systemów gromadzenia i podawania do publicznej wiadomości informacji dotyczących bezpieczeństwa na morzu, w tym za pośrednictwem systemu „Equasis” lub każdego innego równoważnego systemu o charakterze publicznym.”

14) Art. 28 otrzymuje następujące brzmienie:

„Artykuł 28
Komitet

1. Komisja jest wspomagana przez Komitet ds. bezpiecznych mórz i zapobiegania zanieczyszczeniu morza przez statki (COSS) ustanowiony na mocy art. 3 rozporządzenia (WE) nr 2099/2002 Parlamentu Europejskiego i Rady*.
2. W przypadku odesłania do niniejszego ustępu stosuje się art. 5 i 7 decyzji 1999/468/WE, uwzględniając przepisy jej art. 8.

Okres wskazany w art. 5 ust. 6 decyzji 1999/468/WE ustala się na trzy miesiące.
3. Komitet uchwała swój regulamin wewnętrzny.

* Dz.U. L 324 z 29.11.2002, str. 1

15) W załączniku II pkt I dodaje się następujący pkt 3:

„3. Statki rybackie

Każdy statek rybacki, którego długość zewnętrzna przekracza 15 metrów podlega wymaganiom przewozowym ustanowionym w art. 6a według następującego harmonogramu:

- statki rybackie, których długość zewnętrzna jest większa lub równa 24 metrom i mniejsza niż 45 metrów – najpóźniej do dnia 1 stycznia 2008 r.;
- statki rybackie, których długość zewnętrzna jest większa lub równa 18 metrom i mniejsza niż 24 metry – najpóźniej do dnia 1 stycznia 2009 r.;
- statki rybackie, których długość zewnętrzna jest większa lub równa 15 metrom i mniejsza niż 18 metrów – najpóźniej do dnia 1 stycznia 2010 r.

Artykuł 2

1. Państwa Członkowskie wprowadzają w życie przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne niezbędne do wykonania niniejszej dyrektywy najpóźniej do [12 miesięcy od wejścia w życie niniejszej dyrektywy]. Niezwłocznie przekazują Komisji tekst tych przepisów, jak również tabelę korelacji tych przepisów z niniejszą dyrektywą.

Przepisy przyjęte przez Państwa Członkowskie zawierają odesłanie do niniejszej dyrektywy lub odesłanie takie towarzyszy ich urzędowej publikacji. Sposoby dokonywania takiego odesłania określone są przez Państwa Członkowskie.
2. Państwa Członkowskie przekazują Komisji teksty głównych przepisów prawa krajowego przyjętych w obszarze objętym niniejszą dyrektywą

Artykuł 3

Niniejsza dyrektywa wchodzi w życie trzeciego dnia po jej opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

Artykuł 4

Niniejsza dyrektywa skierowana jest do Państw Członkowskich.

Sporządzono w Brukseli, dnia [...]

W imieniu Parlamentu Europejskiego
Przewodniczący
[...]

W imieniu Rady
Przewodniczący
[...]

OCENA SKUTKÓW FINANSOWYCH REGULACJI

1. TYTUŁ WNIOSKU:

Wniosek dotyczący dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającej dyrektywę 2002/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 27 czerwca 2002 r. ustanawiającej wspólnotowy system monitorowania i informacji o ruchu statków dotyczący kontroli statków przez Państwo danego portu.

2. STRUKTURA ABM/ABB

Dziedzina polityki: Energia i transport

Działania: Transport morski i rzeczny, intermodalność

3. POZYCJE W BUDŻECIE

3.1. Pozycje w budżecie (pozycje operacyjne i powiązane pozycje pomocy technicznej i administracyjnej (dawniej pozycje BA) wraz z treścią: Nie dotyczy

3.2. Czas trwania działania i wpływu finansowego: nie dotyczy

3.3. Informacje budżetowe (w razie potrzeby należy dodać rubryki) : nie dotyczy

Pozycja w budżecie	Rodzaj wydatków		Nowe	Wkład EFTA	Wkład krajów ubiegających się o członkostwo	Dział w perspektywie finansowej
	Obowiązkowe/Nieobowiązkowe	Zróżnicowane ¹ /Nie-zróżnicowane ²	TAK/NIE	TAK/NIE	TAK/NIE	Nr [...]
	Obowiązkowe/Nieobowiązkowe	Zróżnicowane/Nie-zróżnicowane	TAK/NIE	TAK/NIE	TAK/NIE	Nr [...]

4. ZESTAWIENIE ZASOBÓW

4.1. Zasoby finansowe

¹ Środki zróżnicowane

² Środki niezróżnicowane zwane dalej NDA

4.1.1. Zestawienie środków na zobowiązania (CA) i środków na płatności (PA)

mln EUR (do 3 miejsc po przecinku)

Rodzaj wydatków	Sekcja nr		Rok n	n +1	n + 2	n +3	n +4	n+5 i póź- niej	Ra- zem
-----------------	-----------	--	-------	------	-------	------	------	--------------------	------------

Wydatki operacyjne³

Środki na zobowiązania (CA)	8.1	a	0	0	0	0	0	0	0
Środki na płatności (PA)		b	0	0	0	0	0	0	0

Wydatki administracyjne w ramach kwoty referencyjnej⁴

Pomoc techniczna i administracyjna (NDA)	8.2.4	c	0	0	0	0	0	0	0
--	-------	---	---	---	---	---	---	---	---

KWOTA REFERENCYJNA OGÓLEM

Środki na zobowiązania		a+c	0	0	0	0	0	0	0
Środki na płatności		b+c	0	0	0	0	0	0	0

Wydatki administracyjne niewzględnione w kwocie referencyjnej⁵

Wydatki na zasoby ludzkie i powiązane wydatki (NDA)	8.2.5	d	0.054	0.054	0.054	0.054	0.054	0.054	0.324
Wydatki administracyjne, inne niż koszty zasobów ludzkich i powiązane koszty, niewzględnione w kwocie referencyjnej (NDA)	8.2.6	e	0	0	0	0	0	0	0

Indykatoryjne koszty finansowe działania ogółem

OGÓLEM CA w tym koszty zasobów ludzkich		a+c +d+ e	0.054	0.054	0.054	0.054	0.054	0.054	0.324
OGÓLEM PA w tym koszty zasobów ludzkich		b+c +d+ e	0.054	0.054	0.054	0.054	0.054	0.054	0.324

Szczegółowe informacje dotyczące współfinansowania

Wniosek ustawodawczy nie przewiduje współfinansowania przez Państwa Członkowskie

³ Wydatki niewchodzące w zakres rozdziału xx 01 w tytule xx.

⁴ Wydatki w ramach art. xx 01 04 Tytułu xx.

⁵ Wydatki w ramach Rozdziału xx 01, z wyłączeniem xx 01 04 i xx 01 05.

mln EUR (do 3 miejsc po przecinku)

Organ współfinansujący		Rok n	n + 1	n + 2	n + 3	n + 4	n+5 i później	Razem
.....	f	0	0	0	0	0	0	0
OGÓLEM CA w tym współfinansowanie	a+c+d +e+f	0	0	0	0	0	0	0

4.1.2. Zgodność z programowaniem finansowym

- Wniosek jest zgodny z istniejącym programowaniem finansowym.
- Wniosek wymaga przeprogramowania odpowiedniego działu w perspektywie finansowej.
- Wniosek może wymagać zastosowania postanowień porozumienia międzyinstytucjonalnego⁶ (tzn. instrumentu elastyczności lub zmiany perspektywy finansowej).

4.1.3. Wpływ finansowy na dochody

- Wniosek nie ma wpływu finansowego na dochody
- Wniosek ma następujący wpływ finansowy na dochody:

Uwaga: wszelkie informacje i uwagi dotyczące metody obliczania wpływu na dochody należy zamieścić w odrębnym załączniku.

mln EUR (do 1 miejsca po przecinku)

Pozycja w budżecie	Dochody	Przed rozpoczęciem działania [rok n-1]	Sytuacja po zakończeniu działania						
			[Rok n]	[n+1]	[n+2]	[n+3]	[n+4]	[n+5] ⁷	
	a) Dochody w wartościach bezwzględnych		0	0	0	0	0	0	0
	b) Zmiana dochodów	Δ	0	0	0	0	0	0	0

4.2. Zasoby ludzkie w przeliczeniu na pełne etaty (w tym urzędnicy, pracownicy czasowi i personel zewnętrzny) – szczególne informacje w pkt 8.2.1.

Nie ma żadnego wpływu na wydatki na personel. Zarządzanie w ramach istniejącego personelu.

⁶ Patrz pkt 19 i 24 porozumienia międzyinstytucjonalnego.

⁷ W razie potrzeby, tzn. gdy czas trwania działania przekracza 6 lat, należy wprowadzić dodatkowe kolumny.

Wymagania na dany rok	Rok n (2007*)	n + 1	n + 2	n + 3	n + 4	n+5 i później
Zasoby ludzkie ogółem	0.5	0.5	0.5	0.5	0.5	0.5

5. OPIS I CELE

5.1. Potrzeba, która ma zostać zaspokojona w perspektywie krótko- lub długoterminowej

Dyrektywa 2002/59/WE z dnia 27 czerwca 2002 r. zakłada zasadę grupowania i organizowania ogółu znanych dzisiaj narzędzi zarządzania i monitorowania ruchu statków.

Włącza ona środki podnoszące poziom bezpieczeństwa statków, ochrony życia na morzu i ochrony środowiska morskiego, takie jak wprowadzenie transponderów (AIS) i utworzenie portów schronienia.

Aby najlepiej dostosować środki wprowadzone dyrektywą 2002/59/WE i w oparciu o współpracę z Państwami Członkowskimi do wymogów operacyjnych, prawnych i technicznych, konieczne jest dokonanie pewnych zmian.

5.2. Wartość dodana z tytułu zaangażowania Wspólnoty i spójność wniosku z innymi instrumentami finansowymi oraz możliwa synergia

Cel poprawki dyrektywy ma w dużej mierze charakter techniczny. W tym kontekście, na wniosek składają się nader ściśle określone środki, które nie zmieniają ogólnych ram ekonomicznych dyrektywy 2002/59/WE, lecz je uzupełniają i zapewniają jej pełną skuteczność.

5.3. Cele, spodziewane wyniki oraz wskaźniki związane z wnioskiem w kontekście ABM (zarządzania opartego na zadaniach)

Wniosek dotyczący zmiany dyrektywy 2002/59/WE dotyczącej wspólnotowego systemu monitorowania i informacji o ruchu statków obejmuje następujące środki (oczekiwane wyniki) :

- Ustanowienie jasnych i precyzyjnych ram prawnych w odniesieniu do miejsc schronienia – co pozwoli zapewnić, że władze odpowiedzialne za wyznaczenie miejsca schronienia będą jednoznacznie określone i że będą one dysponować niezbędnymi do podjęcia decyzji elementami, włącznie z dokładnym wykazem potencjalnych miejsc schronienia na wybrzeżu.
- Włączenie do dyrektywy 2002/59/WE dorobku projektu SafeSeaNet, elektronicznej sieci wymiany informacji dotyczących ruchu statków i ładunków niebezpiecznych na wodach wspólnotowych.
- Zainstalowanie systemów automatycznego rozpoznawania (AIS) na pokładzie statków rybackich o długości ponad 15 metrów.

- Szczegółowe przepisy umożliwiające państwom nadbrzeżnym podjęcie właściwych środków w celu ograniczenia zagrożenia, jakim dla żeglugi może być tworzenie się lodu w niektórych obszarach morza na północy Unii Europejskiej.

5.4. Metoda realizacji (indykatoryjna)

Należy wskazać poniżej wybraną (-e) metodę (-y)⁸ realizacji działania.

Zarządzanie scentralizowane

Bezpośrednio przez Komisję

Pośrednio przez:

Agencje wykonawcze

Ustanowione przez Wspólnotę organy określone w art. 185 rozporządzenia finansowego

Krajowe organy sektora publicznego/organy pełniące misję służby publicznej

Zarządzanie dzielone lub zdecentralizowane

Z Państwami Członkowskimi

Z krajami trzecimi

Zarządzanie wspólne z organizacjami międzynarodowymi (należy wyszczególnić)

Uwagi:

6. MONITOROWANIE I OCENA

Wniosek dotyczący dyrektywy zawiera przepis nakładający na Państwa Członkowskie obowiązek powiadomienia o krajowych przepisach wykonawczych, które należy wprowadzić w celu transpozycji dyrektyw do prawa krajowego.

Nieprzekazanie krajowych przepisów wykonawczych (jak również ich częściowe przekazanie) uruchamia automatycznie wszczęcie postępowania w sprawie naruszenie zgodnie z art. 226 Traktatu.

Europejska Agencja ds. bezpieczeństwa na morzu wnosi swój wkład w monitorowanie wykonania dyrektywy przez Państwa Członkowskie.

6.1. Ocena:

6.1.1. Ocena ex-ante

Potencjalne skutki działania są następujące:

⁸ W przypadku wskazania więcej niż jednej metody, należy podać dodatkowe informacje w części „Uwagi” w niniejszym punkcie.

Mechanizm „miejsca schronienia”

Skutek, jaki powoduje ten środek, ma charakter bardziej jakościowy niż ilościowy. Wyjaśnia on istniejące procedury i wymogi oraz stwarza bardziej kompletne i bezpieczne ramy prawne dla podjęcia decyzji i określenia sytuacji zainteresowanych stron w razie zaistnienia nagłego przypadku operacyjnego. Skutek, zatem, będzie pozytywny dla wszystkich stron: państw nadbrzeżnych, operatorów, kapitanów zagrożonych statków i władz portowych.

Włączenie systemu SafeSeaNet

Projekt przyjmuje do wiadomości stan faktyczny, powodzenie zasady współpracy Państw Członkowskich i Komisji przyjętej w art. 23 dyrektywy 2002/59/WE. Opiera się on na masowym, wykraczającym poza wymogi nałożone przez dyrektywę, uczestnictwie Państw Członkowskich w projekcie dla zapewnienia maksymalnego wykorzystania systemu SafeSeaNet.

Wypożyczenie statków rybackich w system A.I.S

Środek ten umożliwi zmniejszenie liczby kolizji z uczestnictwem statków rybackich. Zainstalowanie transponderów A.I.S na statkach rybackich, podobnie jak każdego innego wyposażenia, będzie dla operatorów kosztem ekonomicznym. Całkowity koszt szacunkowy dla floty rybackiej, której dotyczy ten wymóg (statków powyżej 15 metrów długości) osiąga kwotę około 23 milionów euro.

Żegluga w zimowej strefie lodów

Zastosowanie środka powinno doprowadzić do zredukowania liczby wypadków w danych obszarach (i tak, na około sto przebadanych przez fiński instytut badawczy wypadków, 30% dotyczyło uszkodzeń konstrukcyjnych spowodowanych lodem). Przyjęcie tego środka nie powinno obciążyć zainteresowanych władz nowymi kosztami. W istocie, wszystkie państwa dotknięte problemem lodu zimowego są już w posiadaniu wyspecjalizowanych służb informacyjnych i interwencyjnych dostosowanych do środowiska.

6.1.2. *Działania podjęte w wyniku oceny pośredniej/ex-post (wnioski wyciągnięte z podobnych doświadczeń w przeszłości)*

Nie dotyczy

6.1.3. *Warunki i częstotliwość przyszłych ocen*

Komisja przygotowuje raport oparty na miesięcznych sprawozdaniach Państw Członkowskich.

7. ŚRODKI ZWALCZANIA NADUŻYĆ FINANSOWYCH

Nie dotyczy

8. SZCZEGÓŁOWE INFORMACJE DOTYCZĄCE ZASOBÓW

8.1 Cele wniosku z uwzględnieniem ich kosztu finansowego: **nie dotyczy**

Środki na zobowiązania w mln EUR (do 3 miejsc po przecinku)

(Należy wskazać cele, działania i realizacje)	Rodzaj realizacji	Koszt średni	Rok n		Rok n+1		Rok n+2		Rok n+3		Rok n+4		Rok n+5 i później		OGÓLEM	
			Liczba realizacji	Koszt całkowity	Liczba realizacji	Koszt całkowity	Liczba realizacji	Koszt całkowity	Liczba realizacji	Koszt całkowity	Liczba realizacji	Koszt całkowity	Liczba realizacji	Koszt całkowity	Liczba realizacji	Koszt całkowity
CEL OPERACYJNY nr 1 ⁹ ...																
Działanie 1...																
- Realizacja 1																
- Realizacja 2																
Działanie 2...																
- Realizacja 1																
Suma cząstkowa Cel 1																
CEL OPERACYJNY Nr 2...																
Działanie 1 ...																
- Realizacja 1																
Suma cząstkowa Cel 2																

⁹ Zgodnie z opisem w pkt 5.3

CEL OPERACYJ- NY Nr n																
Suma częstkowa Cel n																
KOSZT OGÓLEM																

8.2 Wydatki administracyjne

8.2.1 Liczba i rodzaj pracowników

Rodzaj stanowiska		Personel, któremu powierzono zarządzanie działaniem przy użyciu istniejących i/lub dodatkowych zasobów (liczba stanowisk /pełnych etatów)					
		Rok n	Rok n+1	Rok n+2	Rok n+3	Rok n+4	Rok n+5
Urzędnicy lub pracownicy czasowi 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
Pracownicy finansowani ¹¹ w ramach art. XX 01 02		0	0	0	0	0	0
Inni pracownicy finansowani ¹² w ramach art. XX 01 04/05		0	0	0	0	0	0
OGÓLEM		0.50	0.5	0.5	0.5	0.5	0.5

8.2.2 Opis zadań związanych z działaniem: zadania

Zmiana wspólnotowego systemu monitorowania ruchu rozszerza zakres kompetencji wspólnotowej w dziedzinie bezpieczeństwa na morzu. Wzmocnienie zasobów ludzkich - szacowane na ½ urzędników A – jest konieczne dla zapewnienia prawidłowego monitorowania wykonania dyrektywy.

8.2.3 Źródła zasobów ludzkich (stosunek pracy)

- Stanowiska obecnie przypisane do zarządzania programem, które zostaną utrzymane lub przekształcone
- Stanowiska wstępnie przyznane w ramach rocznej strategii politycznej/wstępnego projektu budżetu (APS/PDB) na rok n
- Stanowiska, o które zostanie złożony wniosek w ramach następnej procedury APS/PDB
- Przesunięcia w ramach istniejącej kadry kierowniczej (przesunięcia wewnętrzne)
- Stanowiska wymagane na rok n, które nie zostały przewidziane w APS/PDB w danym roku

¹⁰ Koszty te NIE są uwzględnione w kwocie referencyjnej

¹¹ Koszty te NIE są uwzględnione w kwocie referencyjnej.

¹² Koszty te są uwzględnione w kwocie referencyjnej.

8.2.4 Inne wydatki administracyjne uwzględnione w kwocie referencyjnej (XX 01 04/05 – Wydatki na administrację i zarządzanie)

mln EUR (do 3 miejsc po przecinku)

Pozycja w budżecie (numer i treść)	Rok n	Rok n+1	Rok n+2	Rok n+3	Rok n+4	Rok n+5 i następne	OGÓLEM
1. Pomoc techniczna i administracyjna (w tym powiązane koszty personelu)							0
Agencje wykonawcze ¹³							0
Inna pomoc techniczna i administracyjna							0
- wewnętrzna							0
- zewnętrzna							0
Pomoc techniczna i administracyjna ogółem							0

8.2.5 Koszt finansowy zasobów ludzkich powiązane koszty niewzględnione w kwocie referencyjnej

mln EUR (do 3 miejsc po przecinku)

Rodzaj zasobów ludzkich	Rok n	Rok n+1	Rok n+2	Rok n+3	Rok n+4	Rok 5 i później
Urzędnicy i pracownicy czasowi (06 01 01)	0.054	0.054	0.054	0.054	0.054	0.324
Pracownicy finansowani w ramach artykułu XX 01 02 (personel pomocniczy, oddelegowani eksperci krajowi (END), personel kontraktowy itp.) (należy określić pozycję w budżecie)	0	0	0	0	0	0
Koszt zasobów ludzkich i koszty powiązane (niewzględnione w kwocie referencyjnej) ogółem	0.054	0.054	0.054	0.054	0.054	0.324

Kalkulacja – *Urzędnicy i pracownicy czasowi*

$(108\ 000\ € * 0.5 = 54\ 000\ €)$

Kalkulacja – *Pracownicy finansowani w ramach art. XX 01 02*

Nie dotyczy

¹³ Należy odnieść się do oceny skutków finansowych regulacji dla danej agencji wykonawczej/danych agencji wykonawczych.

8.2.6 Inne wydatki administracyjne niewzględnione w kwocie referencyjnej

mln EUR (do 3 miejsc po przecinku)

	Rok n	Rok n+1	Rok n+2	Rok n+3	Rok n+4	Rok n+5 i póź- niej	OGÓLEM
XX 01 02 11 01 – podróże służbowe	0	0	0	0	0	0	0*
XX 01 02 11 02 – spotkania i konferencje	0	0	0	0	0	0	0
XX 01 02 11 03 – komitety ¹⁴	0	0	0	0	0	0	0
XX 01 02 11 04 – badania i konsultacje	0	0	0	0	0	0	0
XX 01 02 11 05 – systemy informatyczne	0	0	0	0	0	0	0
2. Inne wydatki na zarządzanie ogółem (XX 01 02 11)	0	0	0	0	0	0	0
3. Inne wydatki o charakterze administracyjnym (należy wskazać jakie, odnosząc się do pozycji w budżecie)	0	0	0	0	0	0	0
Ogółem wydatki administracyjne inne niż wydatki na zasoby ludzkie i powiązane koszty (niewzględnione w kwocie referencyjnej)	0	0	0	0	0	0	0

* bez wpływu na aktualny budżet podróży służbowych

Kalkulacja – *Inne wydatki administracyjne niewzględnione w kwocie referencyjnej*

Nie dotyczy

¹⁴ Należy określić rodzaj komitetu oraz grupę, do której należy.