



KOMISIJA EVROPSKIH SKUPNOSTI

Bruselj, 23.11.2005
COM(2005) 589 konč

2005/0239 (COD)

Predlog

DIREKTIVA EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA

**o spremembi Direktive 2002/59/ES o vzpostavitvi sistema spremljanja in obveščanja za
ladijski promet**

(predložila Komisija)

{SEC(2005) 1514}

OBRAZLOŽITVENI MEMORANDUM

1) OZADJE PREDLOGA

• Razlogi in cilji predloga

EU je več kot deset let izvajala voluntaristično politiko pomorske varnosti, katere cilj je bil izboljšanje varnosti ladij, varstva človeškega življenja na morju in varstva morskega okolja. Vendar pa ne glede na vložena prizadevanja vseh akterjev v verigi pomorskega prometa tveganja nesreče ni mogoče v celoti odpraviti. Še več, posledice pomorskih nesreč zelo pogosto presežejo nesrečo same ladje, ki je doživela brodolom, in prizadenejo vse obalne dejavnosti. Če so se pomorske nesreče včasih bali samo mornarji, danes v primeru onesnaženja postaja nacionalna in celo mednarodna katastrofa. V tem okviru je bilo torej treba dopolniti element „preprečevanja“ v politiki pomorske varnosti, ki jo izvaja Skupnost, z elementom, ki omogoča operativno upravljanje pomorskega tveganja na ravni Skupnosti.

Zaradi tega je Komisija predložila besedilo, ki je postalo Direktiva 2002/59/ES z dne 27. junija 2002 o vzpostavitvi sistema spremljanja in obveščanja za ladijski promet. Ta direktiva obsega združitev in organizacijo vseh danes razpoložljivih sredstev za spremljanje ladij. Uvaja dinamiko vzpostavitve sredstev in usklajevanja med nacionalnimi organi, da bi državam članicam omogočili boljše preprečevanje nevarnih položajev ali boljše odzivanje nanje.

Vendar pa ohranjanje učinkovitosti ukrepov, ki so bili v zakonodajo Skupnosti uvedeni z Direktivo 2002/59/ES, zahteva še posebej natančno spremljanje, da bi zagotovili njihovo prilagoditev operativnemu in tehničnemu razvoju v pomorskem svetu, zlasti na področju sistemov prepoznavanja in spremljanja ladij ter satelitskih tehnologij.

V tem okviru in med številnimi razpravami, ki jih je Komisija imela z državami članicami v zvezi s temi vprašanji, se je izkazalo, da je treba nekatere določbe Direktive 2002/59/ES spremeniti. Predvsem je treba upoštevati dobre rezultate, dobljene z novimi tehničnimi napravami, kot so sistemi samodejnega prepoznavanja ladij, in za zagotoviti usklajenost nacionalnih politik, na primer na področju načrtov za sprejem ladij v stiski v pribežališča.

• Splošno ozadje

Rok za izvajanje nacionalnih ukrepov iz Direktive 2002/59/ES je bil 5. februar 2004, toda države članice in Komisija so od njenega sprejetja junija 2002 zaradi pomena nekaterih določb sodelovale, da bi zagotovile hitro praktično izvajanje.

Tako so obiski in sestanki, ki jih je organizirala Komisija s pomočjo Evropske agencije za pomorsko varnost (EMSA), za vprašanje glede načrtov o „priežališčih“ iz člena 20 Direktive omogočili izpostavitev skupnih meril in potrebnih načel za usklajeno in učinkovito izvajanje Direktive. Prav tako je predlog za uvedbo obveznosti namestitve sistemov AIS (Automatic Identification System) za ribiška plovila, daljša od 15 metrov, odgovor na veliko število trčenj, v katera so bila vključena ribiška plovila, ki jih trgovska plovila očitno niso zaznala. Ta ukrep upošteva delo Mednarodne pomorske organizacije (IMO), ki je že pred več leti za omejitev števila nesreč sprejela načelo namestitve sistemov AIS na trgovska plovila (AIS razreda A).

Poleg tega predlagani ukrep upošteva tekoč razvoj dogodkov v skupni ribiški politiki v zvezi z razvojem sistemov za določanje položaja in sporočanje v podporo nadzora ribiških flot. Dejansko je treba v sodelovanju med državami članicami in Komisijo ter s pomočjo Evropske agencije za pomorsko varnost preučiti možnost kombiniranja funkcionalnosti sistemov AIS s sistemi za nadzor ribištva, da bi zmanjšali število opreme na krovu. Tak razvoj ne sme vzbujati dvomov o ciljih in zahtevah vsakega od teh sistemov, zlasti o funkciji sistema AIS za preprečevanje trkov in potrebi, da se na varen in zaupen način pošljejo informacije, potrebne za nadzor ribištva.

Poleg tega bi morala vzpostavitev mehanizmov s strani zadevnih držav članic, ki omogočajo obveščanje pomorščakov o stanju ledu in posledičnih razmerah plovbe, prispevati k preprečevanju nesreč v še posebej neprijaznem okolju.

Nazadnje so se na podlagi določb Direktive 2002/59/ES države članice in Komisija leta 2002 lotile projekta za oblikovanje temeljev za izmenjavo podatkov med pomorskimi upravami, imenovano SafeSeaNet. Danes je treba ta sistem, ki ga od oktobra leta 2004 upravlja Evropska agencija, izrecno določiti kot referenčni sistem Skupnosti za zagotovitev njegove polne uporabe in pravne varnosti.

- **Obstoječe določbe na področju, na katerega se nanaša predlog**

Direktiva 2002/59/ES z dne 27. junija 2002 o vzpostavitvi sistema spremljanja in obveščanja za ladijski promet ter o razveljavitvi Direktive Sveta 93/75/EGS.

- **Usklajenost z drugimi politikami in cilji Unije**

Okrepitev spremljanja ladij z načinom kot je SafeSeaNet in določitvijo ukrepov za plovbo v ledu ter vzpostavitev okrepljenega okvira za sprejem ladij v stiski v pribežališča bodo imeli neposreden okoljski vpliv, saj bodo zmanjšala tveganja za nesreče in onesnaženje ter izboljšala delovanje operativnih organov v primeru onesnaženja ali tveganja za onesnaženje.

Poleg tega bo imel ukrep zaradi tega zmanjšanja tveganj za nesreče in onesnaženje pozitivne ekonomske učinke. Na družbeni ravni bo namestitev sistemov AIS na ribiška plovila zmanjšala tveganja za nesreče in izgube človeških življenj v ribiškem sektorju.

2) POSVETOVANJE Z ZAINTERESIRANIMI STRANKAMI IN PRESOJA VPLIVA

- **Posvetovanje z zainteresiranimi strankami**

Metode posvetovanja, glavna ciljna področja in splošnih profil anketirancev

Komisija je maja 2004 in nato februarja 2005 izvedla dvojno serijo posvetovalnih sestankov s predstavniki držav članic in pomorske dejavnosti na podlagi podrobnega seznama vprašanj o predvidenih spremembah.

Povzetek odgovorov in njihovo upoštevanje

Ta posvetovanja in opravljene študije vpliva so potrdili potrebo po spremembi Direktive 2002/59/ES, ki bo omogočila natančno in podrobno določitev okvira za izvajanje tega besedila. Komisijo so zlasti obvezali, da upošteva razvoj mednarodnih predpisov in napredek, dosežen na ravni Skupnosti. Nazadnje so stranke, s katerimi je bilo opravljeno

posvetovanje, tudi želele, da se vključijo novi ukrepi v zvezi z varnostjo plovbe, kot je vzpostavitev regulativnega okvira za naprave v zvezi s plovbo v razmerah ledu.

Kar zadeva namestitev sistemov AIS na ribiška plovila, so nacionalne uprave pokazale zanimanje za pozitivne učinke, ki bi jih uporaba sistema AIS na ribiških plovilih lahko imela za varnost plovbe, toda bile so zadržane zaradi področja uporabe ukrepa in zlasti zaradi kategorij zadevnih plovil. Komisija je predlagala uporabo ukrepa za ribiška plovila, daljša od 12 metrov, v predlogu pa to mejo povečala na 15 metrov, zlasti da bi upoštevala prage, ki se uporabljajo v okviru skupne ribiške politike.

Poleg tega je Komisija, kar zadeva zlasti vprašanje pribežališč, s pomočjo Evropske agencije za pomorsko varnost organizirala tri srečanja z državami članicami in vrsto misij za obveščanje nacionalnih uprav. Pri teh delih se je izkazalo za koristno, da se pojasnijo obveznosti v zvezi s pribežališči. Pomorska dejavnost je zlasti vztrajala na potrebi po izboljšanju operativnih postopkov, s katerimi se bo mogoče učinkovito odzvati na nujne razmere, v katerih se znajdejo ladje, in na pomenu vprašanj jamstev za morebitno ekonomsko škodo, povezano s sprejemom ladij.

- **Zbiranje in uporaba strokovnega znanja in izkušenj**

Zadevna znanstvena in strokovna področja

Pomorska varnost, spremljanje prometa, naprave proti trkom in plovba v razmerah ledu.

Uporabljena metodologija

Za to vprašanje je bil predlog Komisije pripravljen na podlagi:

- tehnične analize dveh skupin strokovnjakov in delavnice, ki sta jih organizirali Komisija in Evropska agencija za pomorsko varnost v okviru razvoja sistema SafeSeaNet;
- študijskega poročila o vprašanih odgovornosti in odškodnine, povezanih s sprejemom ladij v pribežališča, ki ga je Evropska agencija za pomorsko varnost na zahtevo Komisije na to temo naročila pri univerzi iz Osla.

Glavne organizacije in strokovnjaki, vključeni v posvetovanja

- Deločasne komisije Evropskega parlamenta za okrepitev pomorske varnosti po brodolomu tankerja Prestige leta 2002 (sklepi komisije „MARE“).
- Rezultati ocenjevalne kampanje v zvezi s pribežališči, ki jo je pri nacionalnih upravah opravila Komisija s pomočjo Evropske agencije za pomorsko varnost.
- Delo IMO (zlasti resolucije, ki jih je ta organizacija sprejela o vprašanju pribežališč).

Povzetek prejetih in uporabljenih nasvetov

Glede na prejeta mnenja naslednje težave upravičujejo spremembe Direktive:

Direktiva ne izraža zadostno tehnološkega razvoja, doseženega od njenega sprejetja. Od njenega izvajanja so bili opredeljeni opis sistema, podrobne odgovornosti držav članic in

tehnični načini izmenjave podatkov prek mreže, vendar niso bili vključeni v veljavno direktivo.

Ribolov predstavlja eno od najnevarnejših dejavnosti v pomorskem svetu, kot to kaže visoko število nesreč, ki prizadenejo to dejavnost. Eden od glavnih vzrokov za trčenja z drugimi ladjami izhaja iz nezadostnega odkrivanja in prepoznavanja ribiških plovil, zlasti s strani trgovskih plovil, ki prečkajo njihovo pot.

Direktiva 2002/59/ES je uvedla določbe, ki zahtevajo, da države članice izdelajo načrte za sprejem ladij v stiski v pribežališča. Izkušnje, pridobljene z izvajanjem Direktive, so osvetlile razhajanja držav članic v razumevanju in uporabi vsebine načrtov in odgovornosti zadevnih organov, kar je treba odpraviti s pojasnitvijo in natančno opredelitvijo obstoječih določb.

Nekatera morska območja Evropske unije in zlasti Baltsko morje so pozimi več mesecev prekrita z ledom, kar povzroča večje tveganje za nesreče in onesnaženje, katerih posledice za okolje bi lahko bile katastrofalne. Zaradi stalne rasti prometa z naftnimi derivati v Baltskem morju, ki se ugotavlja že nekaj let, so nujni ukrepi za večje varstvo in nadzor.

Uporabljena sredstva za javni dostop do strokovnih nasvetov

Zbrane podatke in podrobne sklepe študije vpliva vsebuje dokument SEC ../.. v prilogi, povzeti v nadaljevanju:

• **Presoja vpliva**

Možnost 1 – Na tej stopnji še neukrepati: tako bi še naprej ostale globoke razlike v razlagi nekaterih določb direktive, zlasti glede obsega obveznosti držav članic v zvezi s pribežališči.

Možnost 2 – Če bi države članice pustili, da delujejo prek regionalnih organov za sodelovanje (na primer, Helcom za Baltik ali Bonski sporazum za Severno morje), bi to privedlo do opustitve načela usklajene uporabe direktive med različnimi pomorskimi regijami Evropske unije. Poleg tega bi ta rešitev pri nekaterih ukrepih povzročila precejšnje neupravičene razlike obravnave med ladjami.

Možnost 3 – Opraviti popolno prenovo direktive ob upoštevanju rezultata del, opravljenih za vzpostavitev sistema Skupnosti za izmenjavo informacij o pomorski varnosti SafeSeaNet, in vključiti zlasti nekatera sporočila. Vendar pa se glede na stanje napredka procesa prenosa direktive 2002/59/ES in mnenje večine držav članic prenova na tej stopnji zdi prezgodaj.

Možnost 4 – Opraviti ciljno usmerjeno spremembo Direktive.

Po podrobni analizi stanja in glede na vpliv predlaganih ukrepov ter zlasti nujno potrebo po uskladitvi postopkov v zvezi s „pibežališči“ med državami članicami, je videti, da je ciljno usmerjena sprememba Direktive 2002/59/ES najustreznejša za zagotovitev dobre uporabe tega besedila.

Ta presoja vpliva je vključena v zakonodajni in delovni program Komisije ter je na voljo na spletni strani Komisije:

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

3) PRAVNI ELEMENTI PREDLOGA

• Povzetek predlaganih ukrepov

Cilj te spremembe je:

- vključiti v določbe Direktive 2002/59/ES dodatne ukrepe, ki bodo bolje zagotavljali varnost pomorske plovbe in varstvo okolja;
- uskladiti vzpostavitev načrtov o „pribežališčih“, da bi zagotovili enotno uporabo v različnih državah članicah in tako bolje preprečevali težka onesnaženja. Natančnejše gre tu za jasnejša pravila uporabe teh načel;
- vključiti v Direktivo načela, opredeljena med delom, ki so ga opravile države članice in Komisija za vzpostavitev sistema za izmenjavo pomorskih podatkov SafeSeaNet. Tu gre zlasti za določitev načel za sistematično izmenjavo informacij o pomorski varnosti na ravni Skupnosti prek sistema SafeSeaNet na eni strani in na drugi strani za sodelovanje med državami članicami za spremljanje in razvoj tega sistema. V tem okviru bodo morali biti vsi nacionalni sistemi združljivi s sistemom SafeSeaNet in za vse informacije v interesu Skupnosti bo moralo biti mogoče, da bodo podvržene uskladitvi njihove predložitve;
- pripraviti pravni okvir Skupnosti za prihodnji tehnološki razvoj, zlasti za vesoljske aplikacije, kot so naprave za spremljanje ladij z radijskimi signali, slikovni sistemi ali Galileo. Ta napredek mora dejansko omogočiti razširitev nadzora pomorskega prometa v evropskih vodah in zlasti boljše pokrivanje odprtega morja.

• Pravna podlaga

Člen 80(2) Pogodbe.

• Načelo subsidiarnosti

Načelo subsidiarnosti se uporablja, če se predlog ne nanaša na področje, ki spada v izključno pristojnost Skupnosti.

Z ukrepi držav članic ciljev predloga ni mogoče v zadostni meri uresničiti iz naslednjih razlogov.

- Predvideni ukrepi naj bi okrepili sistem Skupnosti za spremljanje ladijskega prometa. Tu gre za zagotovitev mehanizma, ki zahteva tesno sodelovanje v izmenjavah informacij, zlasti o proizvodih, ki jih prevažajo ladje, ali o upravljanju pribežališč.
- Ne zadostno usklajevanje in razdrobljeno upravljanje informacij o ladjah povečujeta tveganje za nesreče in onesnaženje. Poleg tega bi ohranitev razlik v izvajanju ukrepov v zvezi s „pribežališči“ škodovala varstvu človeškega življenja na morju ali varstvu okolja.

Z ukrepi Skupnosti je cilje predloga mogoče bolje uresničiti iz naslednjih razlogov.

- Posebna naloga predlaganih ukrepov je omogočiti državam članicam, da se dejansko spoznajo z ladjami, ki plujejo v vodah pod njihovo jurisdikcijo, in da torej bolje

preprečujejo potencialna tveganja, če je potrebno. V tem okviru delitev informacij omogoča izboljšanje kakovosti zbranih podatkov in olajša njihovo obdelavo.

- Izvajanje načrtov o „pribežališčih“ bo odločilno prispevalo k izboljšanju trenutnega okvira pomorske varnosti Unije.
- Zmanjšanje števila trčenj, v katera so vključena ribiška plovila, katerim trenutno ni treba biti opremljena s sistemi AIS, bo omogočilo boljše varstvo ribičev.
- Nova usklajena pravila za zimsko plovbo na Baltiku so potrebna, da bi zmanjšali zelo visoko tveganje za nesreče v tem območju.
- Nazadnje bo izboljšanje izmenjave informacij o nevarnih proizvodih, ki jih prevažajo ladje, vsem državam članicam omogočilo izboljšanje njihove sposobnosti predvidevanja in preprečevanja tveganj.

Načelo subsidiarnosti je upoštevano, če predlog dopolnjuje že obstoječe ukrepe Skupnosti za zagotovitev njihove usklajene uporabe.

Predlog je torej v skladu z načelom subsidiarnosti.

• Načelo sorazmernosti

Predlog je v skladu z načelom sorazmernosti iz naslednjih razlogov.

- Zaradi natančne in podrobne opredelitve že obstoječih določb je predlog v skladu z načelom sorazmernosti. V tem okviru so države članice v glavnem že vključile sredstva in stroške, potrebne za uporabo ukrepov Direktive 2002/59/ES ali mednarodnih instrumentov, ki so jih same potrdile v okviru IMO.
- Predlog nima finančnih in/ali upravnih bremen za gospodarske subjekte (npr. za nekatere ladje, ki pozimi plujejo v Baltiku, bodo potrebne določene prilagoditve). Na ravni nacionalnih uprav so infrastrukture, potrebne za izvajanje novih ukrepov, razpoložljive (ali bi že morale biti) zaradi obstoječe zakonodaje.

• Izbira instrumentov

Predlagani instrument(-i): direktiva.

Drugi instrumenti ne bi ustrezali iz naslednjih razlogov:

- predlog se nanaša na spremembo obstoječe direktive.

4) PRORAČUNSKE POSLEDICE

Predlog ne vpliva na proračun Skupnosti.

5) DODATNE INFORMACIJE

- **Simulacija, pilotna faza in prehodno obdobje**

Za predlog je bilo ali bo izvedeno prehodno obdobje.

- **Klavzula o pregledu/reviziji/časovni omejitvi veljavnosti**

Predlog vsebuje klavzulo o reviziji.

- **Tabela ujemanja**

Države članice morajo Komisiji sporočiti besedilo nacionalnih določb za prenos te direktive ter tabelo ujemanja med navedenimi določbami in to direktivo.

- **Evropski gospodarski prostor**

Ta osnutek instrumenta se nanaša na področje, ki ga zajema Sporazum EGS, in ga je torej treba razširiti na Evropski gospodarski prostor.

Predlog

DIREKTIVA EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA

z dne [...]

o spremembi Direktive 2002/59/ES o vzpostavitvi sistema spremljanja in obveščanja za ladijski promet

(Besedilo velja za EGP)

EVROPSKI PARLAMENT IN SVET EVROPSKE UNIJE STA –

ob upoštevanju Pogodbe o ustanovitvi Evropske skupnosti in zlasti člena 80(2) Pogodbe,

ob upoštevanju predloga Komisije¹,

ob upoštevanju mnenja Evropskega ekonomsko-socialnega odbora²,

ob upoštevanju mnenja Odbora regij³,

v skladu s postopkom, določenim v členu 251 Pogodbe⁴,

ob upoštevanju naslednjega:

- (1) S sprejetjem Direktive 2002/59/ES z dne 27. junija 2002 o vzpostavitvi sistema spremljanja in obveščanja za ladijski promet ter o razveljavitvi Direktive Sveta 93/75/EGS⁵ si je Evropska unija zagotovila dodatna sredstva za preprečevanje razmer, ki ogrožajo varstvo človeškega življenja na morju in varstvo morskega okolja.
- (2) Na podlagi te direktive bi si morale države članice kot obalne države biti sposobne izmenjavati informacije, ki jih zberejo v okviru nalog spremljanja pomorskega prometa, ki jih zagotavljajo v svojih območjih pristojnosti. Sistem Skupnosti za izmenjavo informacij SafeSeaNet, ki ga je razvila Komisija v soglasju z državami članicami, vključuje na eni strani mrežo za izmenjavo podatkov in na drugi strani standardizacijo glavnih informacij, ki so na voljo o ladjah in njihovem tovoru (predhodna obvestila in poročila). Tako omogoča, da se natančne in tekoče informacije o ladjah v evropskih vodah, njihovem gibanju in njihovem nevarnem ali onesnaževalnem tovoru ter o dogodkih na morju lokalizirajo na viru in sporočijo vsem organom.

¹ UL C [...], [...], str. [...].

² UL C [...], [...], str. [...].

³ UL C [...], [...], str. [...].

⁴ UL C [...], [...], str. [...].

⁵ UL L 208, 5.8.2002, str. 10.

- (3) V tem okviru je za zagotovitev operativne uporabe tako zbranih informacij bistveno, da se infrastrukture, ki so potrebne za zbiranje in izmenjavo podatkov iz te direktive in ki so jih vzpostavile nacionalne uprave, vključijo v sistem Skupnosti za izmenjavo informacij SafeSeaNet.
- (4) Med informacijami, ki se sporočajo in izmenjavajo na podlagi Direktive 2002/59/ES, so zlasti pomembne informacije, ki se nanašajo na natančne lastnosti nevarnega ali onesnaževalnega blaga, ki se prevaža po morju. V tem okviru in glede na nedavne nesreče v pomorskem prometu je treba obalnim organom omogočiti lažji dostop do lastnosti olj, ki se prevažajo po morju, saj je to bistven element pri izbiri najprimernejših tehnik boja, in jim v nujnih primerih zagotoviti povezavo z upravljavci, ki so najboljše seznanjeni s proizvodi, ki se prevažajo.
- (5) Oprema, ki omogoča samodejno prepoznavanje ladij (AIS – Automatic Identification System), predvidena v Konvenciji SOLAS, omogoča ne samo izboljšanje možnosti spremljanja teh ladij, ampak predvsem izboljšanje njihove varnosti v primerih bližnje plovbe. Na podlagi tega je bila oprema vključena v določbe Direktive 2002/59/ES. Glede na veliko število trčenj, v katera so bila vključena ribiška plovila, ki jih trgovska plovila očitno niso zaznala in ki niso zaznala trgovskih plovil okoli sebe, je razširitev tega ukrepa na ribiška plovila, daljša od 15 metrov, močno zaželeno.
- (6) Treba je preučiti možne sinergije med sistemom AIS ter sistemi za določanje položaja in sporočanje, ki se uporabljajo v okviru skupne ribiške politike, kot je satelitski sistem za spremljanje plovil (VMS). Raziskava za združitev teh sistemov bi morala upoštevati potrebe in zahteve nadzora ribiških flot, zlasti na področju varnosti in zaupnosti posredovanih podatkov.
- (7) Člen 16 Direktive 2002/59/ES določa, da države članice sprejmejo posebne ukrepe v zvezi z ladjami, ki bi lahko predstavljale tveganje zaradi njihovega ravnanja ali stanja. Na podlagi tega se zdi zaželeno, da se na seznam teh ladij dodajo tiste, ki ne predložijo zavarovanja ali zadovoljivega finančnega jamstva, in tudi tiste, v zvezi s katerimi piloti ali pristaniške uprave opozorijo, da imajo pomanjkljivosti, ki bi lahko ogrozile varnost plovbe ali povzročile tveganje za okolje.
- (8) Po zgledu člena 18 Direktive 2002/59/ES o tveganju, ki ga predstavljajo izjemno slabe vremenske razmere, se zdi nujno, da se upoštevajo nevarnosti, ki bi jih za plovbo lahko pomenilo tvorjenje ledu. Če pristojni organ, ki ga imenuje država članica, na podlagi napovedi o stanju ledu, ki jih zagotovi pristojna služba za informiranje, meni, da pogoji plovbe predstavljajo resno tveganje za varnost človeškega življenja ali resno tveganje za onesnaženje, mora o tem obvestiti poveljnike ladij, ki so prisotne v njegovem območju pristojnosti ali ki želijo vpluti v pristanišča v zadevnem območju ali izpluti iz njih. V tem okviru je nujno, da lahko ta organ sprejme vse ustrezne ukrepe za zagotovitev varstva človeškega življenja in okolja.
- (9) Člen 20 Direktive 2002/59/ES določa zlasti, da države članice izdelajo načrte, ki omogočajo, če to zahtevajo razmere, sprejem ladij v stiski v njihova pristanišča ali v katero koli drugo zavarovano območje pod najboljšimi možnimi pogoji, da bi omejile obseg posledic nesreč v pomorskem prometu.
- (10) Vendar pa se z vidika smernic o pribežališčih, ki jih je sprejela Mednarodna pomorska organizacija (IMO) po sprejetju Direktive 2002/59/ES in po delu, ki so ga v

sodelovanju opravile Komisija, Evropska agencija za pomorsko varnost in države članice, zdi, da je treba določiti bistvene določbe, ki jih morajo vsebovati načrti o „priežališčih“, da bi zagotovili usklajeno in učinkovito izvajanje tega ukrepa in pojasnili pomen obveznosti, ki jih morajo izpolnjevati države članice.

- (11) V primeru razmere v stiski na morju, to je razmere, ki bi lahko privedla do potopa ali nevarnosti za okolje ali navigacijo, se lahko odločitev za sprejem ladje v stiski v priežališče izkaže za nujno. V ta namen bi moral zadevni organ na podlagi informacij v veljavnem načrtu o „priežališču“ opraviti predhodno oceno razmer.
- (12) V načrtih za sprejem ladij v stiski bi morala biti natančno opisana veriga odločitev v zvezi z opozorilom in obravnavo zadevnih razmer. Jasno bi morali biti opisani zadevni organi in njihova pooblastila ter tudi sredstva sporočanja med zadevnimi stranmi. Postopki, ki se uporabljajo, bi morali zagotavljati sprejetje hitre odločitve, ki temelji na posebnem pomorskem strokovnem znanju. V ta namen bi moral pristojni organ, zadolžen za določitev ustreznega priežališča za sprejem ladje v stiski, imeti potrebna jamstva neodvisnosti in polno pravno sposobnost za uveljavljanje svojih odločitev.
- (13) Pri izdelavi načrtov bi morale države članice sestaviti tudi seznam potencialnih priežališč na obali, da bi pristojnemu organu v primeru nesreče ali izrednega dogodka na morju omogočile, da jasno in hitro prepozna najprimernejša območja za sprejem ladij v stiski. Tak seznam bi moral obsegati zbirko ustreznih podatkov, ki se nanašajo zlasti na fizične, okoljske in gospodarske značilnosti zadevnih krajev ter na opremo in naprave, ki so na voljo za olajšanje sprejema ladij v stiski ali za boj proti posledicam nesreče ali onesnaženja.
- (14) Pomembno je, da se seznam pristojnih organov, zadolženih za odločitev za sprejem ladje v priežališče, in tudi organov, zadolženih za sprejem in obdelavo opozoril, ustrezno objavi. Države članice bi morale o seznamu potencialnih priežališč obvestiti tudi Komisijo. Nazadnje se lahko za koristno izkaže tudi, da so ustrezne informacije o načrtih in priežališčih dostopne tudi stranem, ki sodelujejo v operaciji pomoči na morju, in organom sosednjih držav članic, ki bi jih razmere stiske na morju lahko prizadele.
- (15) Sprejem ladje v stiski lahko povzroči veliko škodo za premoženje, osebe in okolje. Zato bi morali biti zadevni organi pred sprejetjem odločitve sposobni preveriti, ali ladjo krije zavarovanje ali drugo finančno jamstvo, ki omogoča ustrezno nadomestilo stroškov in škode, povezanih z njenim sprejemom v priežališče. Vendar pa bi morali ti organi, tudi če ladja nima zavarovanja ali finančnega jamstva, opraviti oceno dejavnikov in tveganja, povezanih s sprejemom ali zavrnitvijo sprejema ladje.
- (16) Posebna naloga spremljanja in organizacije pomorskega prometa je omogočiti državam članicam, da se dejansko spoznajo z ladjami, ki plujejo v vodah pod njihovo jurisdikcijo, in torej da bolje preprečujejo potencialna tveganja, če je potrebno. V tem okviru delitev informacij omogoča izboljšanje kakovosti zbranih podatkov in olajša njihovo obdelavo.
- (17) V skladu z Direktivo 2002/59/ES so države članice in Komisija dosegle velik napredek na področju uskladitve izmenjave podatkov v elektronski obliki, zlasti v zvezi s prevozom nevarnega ali onesnaževalnega blaga. Mreža Skupnosti za

izmenjavo informacij, imenovana SafeSeaNet, ki obstaja od leta 2002, bi morala danes biti vzpostavljena kot referenčna mreža na ravni Skupnosti.

- (18) Napredek, dosežen v novih tehnologijah in zlasti v njihovih vesoljskih aplikacijah, kot so naprave za spremljanje ladij z radijskimi signali, slikovni sistemi ali Galileo, danes omogočajo razširitev spremljanja pomorskega prometa na odprto morje in tako boljše pokrivanje evropskih voda. Poleg tega danes v okviru Mednarodne pomorske organizacije potekajo razprave o razvoju naprav dolgega dometa za spremljanje prometa. Da bi zagotovili polno vključitev teh sredstev v mehanizem za nadzor pomorskega prometa iz Direktive 2002/59/ES, je treba za ta dela zagotoviti polno sodelovanje Skupnosti.
- (19) Da bi na ravni Skupnosti zagotovili optimalno in usklajeno uporabo informacij, zbranih na podlagi te direktive ali drugih aktov, ki se nanašajo na pomorsko varnost, bi morala biti Komisija sposobna zagotoviti, če je potrebno, obdelavo, uporabo in razširjanje teh podatkov organom, ki jih imenujejo države članice.
- (20) V tem okviru je razvoj sistema „Equasis“ dokazal pomen spodbujanja kulture varnosti v pomorskem prometu, zlasti pri upravljavcih pomorskega prometa. Komisija bi morala biti sposobna prispevati k razširjanju, zlasti prek tega sistema, vseh informacij pomorskega pomena, ki jih zberejo različni javni ali zasebni organi, vključeni v pomorsko varnost.
- (21) Uredba Evropskega parlamenta in Sveta (ES) št. 2099/2002 z dne 5. novembra 2002 o ustanovitvi Odbora za varnost na morju in preprečevanje onesnaževanja z ladij (COSS)⁶ centralizira naloge odborov, ustanovljenih v skladu z zakonodajo o pomorski varnosti, preprečevanju onesnaževanja z ladij ter varstvu življenjskih razmer in delovnih pogojev na ladjah. Zato je treba obstoječi odbor zamenjati z odborom COSS.
- (22) Prav tako je treba upoštevati spremembe navedenih mednarodnih instrumentov.
- (23) Evropska agencija za pomorsko varnost, ustanovljena z Uredbo Evropskega parlamenta in Sveta (ES) št. 1406/2002⁷, nudi potrebno pomoč za zagotovitev usklajenega in učinkovitega izvajanja te direktive.
- (24) Zato je treba spremeniti Direktivo 2002/59/ES –

⁶ UL L 324, 29.11.2002, str. 1. Uredba, kakor je bila spremenjena z Uredbo Komisije (ES) št. 415/2004 (UL L 68, 6.3.2004, str. 10).

⁷ UL L 208, 5.8.2002, str. 1. Uredba, kakor je bila nazadnje spremenjena z Uredbo (ES) št. 724/2004 (UL L 129, 29.4.2004, str. 1).

SPREJELA NASLEDNJO DIREKTIVO:

Člen 1

Direktiva 2002/59/ES se spremeni:

- (1) V členu 2(2) se uvodni stavek „Ta direktiva se ne uporablja za:“ nadomesti s stavkom „Razen če ni drugače določeno, se ta direktiva ne uporablja za:“.
- (2) Člen 3 se spremeni:
 - (a) točka (a) se spremeni:
 - i) v uvodnem stavku se besede „naslednje instrumente:“ nadomestijo z besedami „naslednje instrumente v najnovejši različici:“
 - ii) dodajo se naslednje alinee:
 - „Resolucija IMO A.949 (23)“ pomeni Resolucijo 949 (23) Mednarodne pomorske organizacije, ki vsebuje „Smernice o pribežališčih za ladje, ki potrebujejo pomoč“;
 - „Resolucija IMO A.950 (23)“ pomeni Resolucijo 950 (23) Mednarodne pomorske organizacije z naslovom „Službe za pomoč na morju (MAS)“.
 - (b) dodajo se naslednje točke (s), (t) in (u):
 - „(s) „SafeSeaNet“ pomeni sistem Skupnosti za izmenjavo pomorskih informacij, ki ga je razvila Komisija v sodelovanju z državami članicami, da bi zagotovila izvajanje zakonodaje Skupnosti.
 - (t) „redna linija“ pomeni zaporedje plovb ladje med dvema ali več istimi pristanišči bodisi v skladu z objavljenim voznim redom bodisi plovb, ki so tako redne ali pogoste, da tvorijo prepoznavno sistematično zaporedje.
 - (u) „ribiško plovilo“ pomeni katero koli plovilo, ki je opremljeno ali se uporablja v komercialne namene za lovljenje rib ali drugih živih virov morja.“
- (3) Vstavi se naslednji člen 6a:

„Člen 6a

Uporaba sistemov samodejnega prepoznavanja AIS na ribiških plovilih

Vsako ribiško plovilo, ki je daljše od 15 metrov in pluje v vodah pod jurisdikcijo ene države članice, mora biti v skladu s časovnim razporedom iz dela I.(3) Priloge II opremljeno s sistemom samodejnega prepoznavanja (AIS), ki ustreza izvedbenim standardom IMO.“

- (4) Člen 12 se nadomesti z naslednjim besedilom:

*„Člen 12
Obveznosti vkrcevalca*

V pristanišču države članice ni dovoljeno predložiti v prevoz ali vzeti na katero koli ladjo nobeno nevarno ali onesnaževalno blago, ne glede na velikost blaga, razen če poveljnik ali upravljavec prejme izjavo, ki vsebuje naslednje informacije:

- (a) informacije, naštetе v Prilogi I (2);
- (b) za substance iz Priloge I Konvencije Marpol, podatkovni list o varnosti, ki navaja fizikalno-kemijske lastnosti proizvodov, vključno z njihovo viskoznostjo, izraženo v cSt pri 50°C, in gostoto pri 15°C;
- (c) kontaktno številko za klic v sili vkrcevalca ali katerekoli druge osebe ali organa, ki ima informacije o fizikalno-kemijskih lastnostih proizvodov in o ukrepih, ki naj se sprejmejo v nujnih primerih.

Dolžnost vkrcevalca je, da predloži poveljniku ali upravljavcu takšno izjavo in zagotovi, da je pošiljka, predložena v prevoz, res tista, deklarirana v skladu s prvim pododstavkom.. “

- (5) V členu 16(1) se dodata naslednji točki (d) in (e):

- (d) „ladje, ki niso sporočile ali so brez potrdil o zavarovanju ali finančnem jamstvu na podlagi Direktive XX/XXXX/ES [o civilni odgovornosti in finančnih jamstvih lastnikov ladij];
- (e) ladje, glede katerih so piloti ali pristaniške uprave opozorili, da imajo pomanjkljivosti, ki bi lahko ogrozile varnost plovbe in povzročile tveganje za okolje.“

- (6) Vstavi se naslednji člen 18a:

*„Člen 18a
Ukrepi v primeru tveganja zaradi prisotnosti ledu*

- (1) Če pristojni organi, ki jih imenujejo države članice, glede na stanje ledu menijo, da obstaja resno tveganje za varstvo človeškega življenja na morju ali za varstvo njihovih morskih ali obalnih območij ali morskih ali obalnih območij drugih držav:
 - (a) poveljnikom ladij, ki se nahajajo v njihovem območju pristojnosti ali želijo vpluti v enega od njihovih pristanišč ali izpluti iz njega, zagotovijo ustrezne informacije o stanju ledu, priporočenih poteh in o storitvah ledolomilcev v njihovem območju pristojnosti;

- (b) lahko zahtevajo, da so ladje, ki se nahajajo v zadevnih območjih in ki želijo vpluti v pristanišče ali terminal ali izpluti iz njega ali zapustiti območje zasidranja, v skladu z zahtevami trdnosti in moči, ki ustrezajo razmeram ledu v zadevnem območju.
- (2) Ukrepi, sprejeti na podlagi določb odstavka 1, temeljijo, kar zadeva podatke o stanju ledu, na napovedih o razmerah ledu in vremenskih razmerah, ki jih zagotovi pristojna služba za vremenske informacije, ki jo priznava država članica.“
- (7) V členu 19(2) se doda naslednji pododstavek:

„V ta namen pošljejo pristojnim nacionalnim organom na njihovo zahtevo informacije iz člena 12.“
- (8) Člen 20 se nadomesti z naslednjim besedilom:

*„Člen 20
Sprejem ladij v stiski v pribežališča*

- (1) Države članice zagotovijo, da se ob upoštevanju rezultatov ocene razmer, opravljene na podlagi načrta iz člena 20a, ladje v stiski sprejmejo v pribežališče, ki omogoča omejitev tveganja, ki ga povzroča njihov položaj.
- (2) Za sprejem ladje v stiski v pribežališče je potrebna predhodna ocena razmer in odločitev, ki jo sprejme neodvisni pristojni organ, ki ga imenuje država članica.
- (3) Organi iz odstavka 2 se redno sestajajo za izmenjavo svojega strokovnega znanja in izboljšavo ukrepov, sprejetih na podlagi tega člena. Sestanejo se lahko kadar koli zaradi posebnih okoliščin, na pobudo enega izmed njih ali na pobudo Komisije.“
- (9) Vstavi se naslednji člen 20a:

*„Člen 20a
Načrti za sprejem ladij v stiski*

- (1) Države članice izdelajo načrte, da bi se odzvale na tveganja, ki jih povzročajo ladje v stiski, ki se nahajajo v vodah pod njihovo jurisdikcijo.
- (2) Načrti iz odstavka 1 se izdelajo po posvetovanju z zadevnimi stranmi ob upoštevanju ustreznih smernic IMO iz člena 3(a) in vsebujejo vsaj naslednje elemente:
 - (a) identiteto organa ali organov, zadolženih za sprejem in obdelavo opozoril;
 - (b) identiteto organa, ki je odgovoren za oceno razmer, določitev ustreznega pribežališča in sprejetje odločitve o sprejemu ladje v stiski v določeno pribežališče;

- (c) seznam potencialnih pribežališč, ki povzema elemente za lažjo oceno in sprejetje hitrih odločitev, vključno z opisom okoljskih in družbenih dejavnikov ter naravnih pogojev zadevnih potencialnih pribežališč;
 - (d) ocenjevalne postopke za določitev pribežališča na podlagi potencialnih krajev, navedenih v seznamu;
 - (e) primerna sredstva in naprave za pomoč, reševanje in boj proti onesnaženju;
 - (f) morebitne mednarodne mehanizme usklajevanja in odločanja, ki se lahko uporabijo;
 - (g) opravljene postopke glede finančnih jamstev in odgovornosti v zvezi z ladjami, sprejetimi v pribežališče.
- (3) Države članice objavijo ime pristojnega organa iz člena 20(2) in seznam ustreznih kontaktnih točk za sprejem in obdelavo opozoril. Komisiji sporočijo seznam potencialnih pribežališč. Poleg tega ustrezne informacije o načrtih in pribežališčih sporočijo sosednjim državam članicam.

Pri izvajanju postopkov, ki jih predvidevajo načrti za sprejem ladij v stiski, države članice zagotovijo, da so vse ustrezne informacije o načrtih in pribežališčih dane na razpolago stranem, vključenim v operacije, vključno z družbami za pomoč in vleko.“

- (10) Vstavi se naslednji člen 20b:

*„Člen 20b
Finančna jamstva*

- (1) Pred sprejemom ladje v stiski v pribežališče lahko država članica zahteva, da upravljavec, agent ali poveljnik ladje predloži potrdilo o zavarovanju ali finančnem jamstvu v smislu člena X Direktive XX/XXXX/ES [o civilni odgovornosti in finančnih jamstvih lastnikov ladij], ki krije njegovo odgovornost za škodo, ki jo povzroči ladja.
- (2) Države članice morajo predhodno oceno in odločitev iz člena 20 opraviti oziroma izdati tudi, če potrdilo o zavarovanju ali finančno jamstvo ne obstaja.“

- (11) Vstavi se naslednji člen 22a:

*„Člen 22a
Evropski sistem izmenjave pomorskih informacij SafeSeaNet*

- (1) Države članice vzpostavijo nacionalne ali lokalne sisteme upravljanja pomorskih informacij, da bi zagotovile obdelavo informacij iz te direktive.

- (2) Komunikacijski sistemi, vzpostavljeni na podlagi odstavka 1, morajo omogočiti operativno uporabo zbranih informacij in izpolnjevati zlasti pogoje, navedene v členu 14 te direktive.
- (3) Za dobro izmenjavo informacij iz te direktive države članice zagotovijo, da je nacionalne ali lokalne sisteme, vzpostavljene za zbiranje, obdelavo in hranjenje informacij iz te direktive, mogoče povezati s sistemom Skupnosti za izmenjavo pomorskih informacij, imenovanim SafeSeaNet.“
- (12) Člen 23 se spremeni:
- (a) odstavek (c) se nadomesti z naslednjim besedilom:
- „(c) povečati obseg delovanja sistema Skupnosti za spremljanje in obveščanje za ladijski promet in/ali ga ažurirati zaradi izboljšanja prepoznavanja in spremljanja ladij, ob upoštevanju razvoja na področju informacijskih in komunikacijskih tehnologij. V ta namen države članice in Komisija sodelujejo, da bi po potrebi uvedle sisteme obveznega poročanja, sisteme obveznega nadzora plovbe in ustrezne sisteme organizacije ladijskega prometa, ki jih je treba predložiti IMO v odobritev. V okviru zadevnih regionalnih ali mednarodnih organov sodelujejo tudi pri razvoju naprav dolgega dometa za spremljanje pomorskega prometa in pomorski nadzor.“
- (b) dodata se naslednji točki (e) in (f):
- „(e) zagotoviti medsebojno povezavo in interoperabilnost nacionalnih sistemov, ki se uporabljajo za upravljanje informacij iz Priloge, razviti in posodobiti sistem SafeSeaNet;
- (f) preučiti izvedljivost in opredeliti načine združevanja sistemov samodejnega prepoznavanja (AIS) s sistemi za določanje položaja in sporočanje, ki se uporabljajo v okviru skupne ribiške politike.“
- (13) Vstavi se naslednji člen 23a:

*„Člen 23a
Obdelava in upravljanje informacij o pomorski varnosti*

- (1) Če je potrebno, Komisija zagotovi organom, ki jih imenujejo države članice, obdelavo, uporabo in razširjanje informacij, ki so bile zbrane na podlagi te direktive ali ki so jih zbrali kateri koli javni ali zasebni organi v okviru svojih zadevnih nalog.
- (2) Komisija po potrebi prispeva k razvoju in delovanju sistemov za zbiranje in razširjanje podatkov o pomorski varnosti, zlasti prek sistema „Equasis“ ali katerega koli drugega enakovrednega sistema javnega značaja.“
- (14) Člen 28 se nadomesti z naslednjim besedilom:

„Člen 28
Regulativni odbor

- (1) Komisiji pomaga Odbor za varnost na morju in preprečevanje onesnaževanja z ladij (COSS), ustanovljen s členom 3 Uredbe Evropskega parlamenta in Sveta (ES) št. 2099/2002*.
- (2) Pri sklicevanju na ta odstavek se uporabljata člena 5 in 7 Sklepa 1999/468/ES ob upoštevanju določb iz člena 8 Sklepa.

Obdobje, predvideno v členu 5(6) Sklepa 1999/468/ES, je tri mesece.

- (3) Odbor sprejme svoj poslovnik.

* UL L 324, 29.11.2002, str.1.”

- (15) V delu I Priloge II se doda naslednja točka 3:

“3. Ribiška plovila

Vsako ribiško plovilo, katerega skupna dolžina presega 15 metrov, mora izpolnjevati zahtevi glede nosilnosti iz člena 6a v skladu z naslednjim časovnim razporedom:

- ribiško plovilo, katerega skupna dolžina je enaka ali presega 24 metrov in manjša od 45 metrov, najpozneje do 1. januarja 2008;
- ribiško plovilo, katerega skupna dolžina je enaka ali presega 18 metrov in manjša od 24 metrov, najpozneje do 1. januarja 2009;
- ribiško plovilo, katerega skupna dolžina presega 15 metrov in je manjša od 18 metrov, najpozneje do 1. januarja 2010.”

Člen 2

1. Države članice sprejmejo zakone in druge predpise, potrebne za uskladitev s to direktivo najpozneje do [...] [12 mesecev po začetku veljavnosti te direktive]. Besedilo navedenih predpisov ter tabelo ujemanja med navedenimi predpisi in to direktivo nemudoma sporočijo Komisiji.

Države članice se v sprejetih predpisih sklicujejo na to direktivo ali pa sklic nanjo navedejo ob njihovi uradni objavi. Način sklicevanja določijo države članice.

2. Države članice predložijo Komisiji besedila glavnih predpisov nacionalne zakonodaje, sprejetih na področju, ki ga ureja ta direktiva

Člen 3

Ta direktiva začne veljati tretji dan po objavi v *Uradnem listu Evropske unije*.

Člen 4

Ta direktiva je naslovljena na države članice.

V Bruslju, [...]

Za Evropski parlament
Predsednik
[...]

Za Svet
Predsednik
[...]

ZAKONODAJNI FINANČNI IZKAZ

1. NASLOV PREDLOGA:

Predlog Direktive Evropskega parlamenta in Sveta o spremembi Direktive Evropskega parlamenta in Sveta 2002/59/ES z dne 27. junija 2002 o vzpostavitvi sistema spremljanja in obveščanja za ladijski promet v zvezi z nadzorom ladij s strani države pristanišča.

2. OKVIR ABM/ABB (UPRAVLJANJE PRORAČUNA NA PODLAGI DEJAVNOSTI/OBLIKOVANJE PRORAČUNA NA PODLAGI DEJAVNOSTI)

Zadevno področje: Energetika in promet

Dejavnosti: Pomorski in rečni promet, intermodalnost

3. PRORAČUNSKÉ VRSTICE

3.1. Proračunske vrstice (vrstice za poslovanje in z njimi povezane vrstice za tehnično in upravno pomoč (nekdanje vrstice BA) z navedbo imena postavke: se ne uporablja

3.2. Trajanje ukrepa in finančni vpliv: se ne uporablja

3.3. Značilnosti proračuna (*po potrebi se dodajo vrstice*): se ne uporablja

Proračunska vrstica	Vrsta odhodkov		Novo	Prispevek Efte	Prispevki držav prosilk	Razdelek v finančni perspektivi
	obvezni/ neobvezni	DS ¹ / NS ²	DA/NE	DA/NE	DA/NE	št.
	obvezni/ neobvezni	DS/ NS	DA/NE	DA/NE	DA/NE	št.

¹ Diferencirana sredstva (DS)

² Nediferencirana sredstva (NS)

4. POVZETEK SREDSTEV

4.1. Finančna sredstva

4.1.1. Povzetek odobritev za prevzem obveznosti (OPO) in odobritev plačil (OP)

v milijonih EUR (na tri decimalna mesta natančno)

Vrsta odhodkov	Oddelek		Leto n	n + 1	n + 2	n + 3	n + 4	n + 5 in kasneje	Skupaj
----------------	---------	--	--------	-------	-------	-------	-------	------------------	--------

Odhodki iz poslovanja³

Odobritve za prevzem obveznosti (OPO)	8.1	a	0	0	0	0	0	0	0
Odobritve plačil (OP)		b	0	0	0	0	0	0	0

Upravni odhodki, vključeni v referenčni znesek⁴

Tehnična in upravna pomoč (NS)	8.2.4	c	0	0	0	0	0	0	0
--------------------------------	-------	---	---	---	---	---	---	---	---

REFERENČNI ZNESEK SKUPAJ

Odobritve za prevzem obveznosti		a+c	0	0	0	0	0	0	0
Odobritve plačil		b+c	0	0	0	0	0	0	0

Upravni odhodki, ki niso vključeni v referenčni znesek⁵

Človeški viri in z njimi povezani odhodki (NS)	8.2.5	d	0.054	0.054	0.054	0.054	0.054	0.054	0.324
Upravni stroški, ki niso vključeni v referenčni znesek, razen stroškov za človeške vire in z njimi povezanih stroškov (NS)	8.2.6	e	0	0	0	0	0	0	0

Ocenjeni stroški financiranja ukrepa skupaj

OPO, vključno s stroški za človeške vire, SKUPAJ		a+c+d+e	0.054	0.054	0.054	0.054	0.054	0.054	0.324
OP, vključno s stroški za človeške vire, SKUPAJ		b+c+d+e	0.054	0.054	0.054	0.054	0.054	0.054	0.324

³ Odhodki, ki ne spadajo v poglavje xx 01 zadevnega naslova xx.

⁴ Odhodki v okviru člena xx 01 04 naslova xx.

⁵ Odhodki v okviru poglavja xx 01, razen odhodkov iz člena xx 01 04 in xx 01 05.

Podrobnosti o sofinanciranju

Zakonodajni predlog ne predvideva sofinanciranja s strani držav članic

v milijonih EUR (na tri decimalna mesta natančno)

Organ, ki sofinancira ukrep		Leto n	n + 1	n + 2	n + 3	n + 4	n + 5 in kasneje	Skupaj
.....	f	0	0	0	0	0	0	0
OP, vključno s sofinanciranjem, SKUPAJ	a+c+d+e+f	0	0	0	0	0	0	0

4.1.2. Skladnost s finančnim programiranjem

- ☒ Predlog je skladen z obstoječim finančnim programiranjem.
- ☐ Predlog bo pomenil ponovno programiranje ustreznega razdelka v finančni perspektivi.
- ☐ Predlog lahko zahteva uporabo določb Medinstitucionalnega sporazuma⁶ (tj. instrumenta prilagodljivosti ali spremembe finančne perspektive).

4.1.3. Finančni vpliv na prihodke

- ☒ Predlog nima finančnih posledic za prihodke.
- ☐ Predlog ima finančni vpliv – učinek na prihodke je naslednji:

Opomba: vse podrobnosti in pripombe glede metode izračuna učinka na prihodke je treba navesti v posebni prilogi.

v milijonih EUR (na eno decimalno mesto natančno)

Proračunska vrstica	Prihodki	Pred ukrepom [Leto n-1]	Stanje po ukrepu					
			[Leto n]	[n+1]	[n+2]	[n+3]	[n+4]	[n+5] ⁷
	a) Prihodki, izraženi absolutno		0	0	0	0	0	0
	b) Sprememba v Δ prihodkih		0	0	0	0	0	0

⁶ Glej točki 19 in 24 Medinstitucionalnega sporazuma.

⁷ Po potrebi, tj. če ukrep traja več kot 6 let, se dodajo stolpci.

4.2. FTE za človeške vire (vključno z uradniki, začasnim in zunanjim osebjem) – glej podrobnosti pod točko 8.2.1.

Brez vpliva na odhodke za osebje. Upravljanje s strani obstoječega osebja.

Letne potrebe	Leto n (2007*)	n + 1	n + 2	n + 3	n + 4	n + 5 in kasneje
Število potrebnih človeških virov skupaj	0.5	0.5	0.5	0.5	0.5	0.5

5. ZNAČILNOSTI IN CILJI

5.1. Potreba, ki jo je treba kratkoročno ali dolgoročno pokriti

Direktiva 2002/59/ES z dne 27. junija 2002 določa načelo združitve in organizacije vseh danes razpoložljivih sredstev za upravljanje pomorskega prometa in spremljanje ladij.

Vključuje ukrepe za izboljšanje varnosti ladij, varstva človeškega življenja na morju in varstva morskega okolja, kot sta uvedba transponderjev (AIS) in oblikovanje pribežališč.

Za kar najboljše izpolnjevanje operativnih, pravnih in tehničnih zahtev, ukrepov, uvedenih z Direktivo 2002/59/ES in na podlagi sodelovanja z državami članicami se določene prilagoditve zdijo nujne.

5.2. Dodana vrednost zaradi vključitve Skupnosti in skladnost predloga z drugimi finančnimi instrumenti ter možne sinergije

Cilj spremembe Direktive je zlasti tehničen. V tem okviru predlog vsebuje zelo natančne ukrepe, ki ne spreminjajo splošne vsebine Direktive 2002/59/ES, ampak dopolnjujejo njen okvir in zagotavljajo njeno polno učinkovitost.

5.3. Cilji in pričakovani rezultati predloga ter z njimi povezani kazalniki v okviru ABM

Predlog spremembe Direktive 2002/59/ES o vzpostavitvi sistema spremljanja in obveščanja za ladijski promet vsebuje naslednje ukrepe (pričakovani rezultati):

- vzpostavitev jasnega in natančnega pravnega okvira o pribežališčih bo omogočila, da bodo organi, odgovorni za določitev pribežališča, jasno opredeljeni in da bodo razpolagali z elementi, potrebnimi za sprejetje odločitve, vključno z natančnim seznamom potencialnih pribežališč na obali;
- dosežki iz projekta SafeSeaNet, elektronske mreže za izmenjavo podatkov o gibanju ladij in nevarnem tovoru v vodah Skupnosti, se vključijo v Direktivo 2002/59/ES;
- namestitev sistemov samodejnega prepoznavanja (AIS) na ribiška plovila, daljša od 15 metrov;

- posebne določbe, ki obalnim državam omogočajo, da sprejmejo ustrezne ukrepe za omejitev nevarnosti, ki jo lahko za plovbo pomeni nastajanje ledu v nekaterih morskih območjih na severu Evropske unije.

5.4. Metoda izvedbe (okvirno)

Spodaj se prikaže(-jo) izbrana(-e) metoda(-e)⁸ izvedbe ukrepa.

☐ *Centralizirano upravljanje*

- ☒ Neposredno s strani Komisije
- ☐ Posredno s prenosom na:
 - ☐ izvajalske agencije,
 - ☐ organe, ki so jih ustanovile Skupnosti, kakor je navedeno v členu 185 finančne uredbe,
 - ☐ nacionalne javne organe/organe, ki opravljajo javne storitve.

☐ *Deljeno ali decentralizirano upravljanje*

- ☐ z državami članicami
- ☐ s tretjimi državami

☐ *Skupno upravljanje z mednarodnimi organizacijami (treba jih je navesti)*

Pripombe:

6. NADZOR IN VREDNOTENJE

Osnutek direktive vsebuje določbo, ki zahteva, da države članice sporočijo nacionalne izvedbene ukrepe, ki jih bodo sprejele za prenos direktiv v nacionalno pravo.

Če teh ukrepov ne sporočijo (ali jih sporočijo samo delno), to avtomatično sproži uvedbo postopkov za ugotavljanje kršitev v skladu s členom 226 Pogodbe.

Evropska agencija za pomorsko varnost bo pomagala k spremljanju izvajanja Direktive v državah članicah.

6.1. Vrednotenje:

6.1.1. Predhodno vrednotenje

Možni vplivi ukrepov so naslednji:

⁸ Pri navedbi več kot ene metode je treba navesti dodatne podrobnosti v oddelku „pripombe“ pod točko.

Ukrepi v zvezi s „pripežališči“

Ukrep prinaša bolj kvalitativni kot kvantitativni vpliv. Pojasnjuje obstoječe postopke in obveznosti ter zagotavlja popolnejši in zanesljivejši okvir za sprejemanje odločitev in položaj zadevnih strani v nujnih operativnih primerih. Vpliv bo torej pozitiven za vse strani: obalne države, upravljavce in poveljnice ladij v stiski ter pristaniške oblasti.

Vključitev mreže SafeSeaNet

Predlog upošteva dejanski uspeh, ki ga ima načelo sodelovanja med državami članicami in Komisijo, kot ga določa člen 23 Direktive 2002/59/ES. Opira se na obsežno sodelovanje držav članic v projektu celo v večji meri, kot to zahteva Direktiva, da bi zagotovili maksimalno uporabo mreže SafeSeaNet.

Oprema ribiških plovil s sistemom AIS

Ukrep bo omogočil zmanjšanje števila trčenj, v katera so vključena ribiška plovila. Kot vsa oprema bo tudi namestitev transponderjev AIS na ribiška plovila povzročila ekonomski strošek za upravljavce. Skupni stroški, ocenjeni za zadevno ribiško floto (plovila, daljša od 15 metrov), znašajo približno 23 milijonov eurov.

Plovba v območju zimskega ledu

Cilj ukrepa bi moral biti zmanjšanje nesreč v zadevnih območjih (tako je v 30 % od sto primerov, ki jih je preučeval finski inštitut za raziskave, do nesreče zaradi ledu prišlo zaradi strukturne napake). Ta ukrep ne bi smel povzročiti novih stroškov za zadevne uprave. Dejansko imajo že vse države, ki se srečujejo s težavami zimskega ledu, službe, specializirane za obveščanje in posredovanje, prilagojene svojemu okolju.

- 6.1.2. *Ukrepi, sprejeti po vmesnem/naknadnem vrednotenju (na podlagi podobnih preteklih izkušenj)*

Se ne uporablja

- 6.1.3. *Oblika in pogostnost prihodnjega vrednotenja*

Komisija bo pripravila poročilo na podlagi mesečnih poročil držav članic.

7. UKREPI PROTI GOLJUFIJAM

Se ne uporablja

8. PODROBNOSTI O SREDSTVIH

8.1. Cilji predloga z vidika stroškov financiranja: se ne uporablja

odobritve za prevzem obveznosti v milijonih EUR (na tri decimalna mesta natančno)

(Navedba ciljev, ukrepov in realizacij)	Vrsta realizacije	Povprečni stroški	Leto n		Leto n+1		Leto n+2		Leto n+3		Leto n+4		Leto n+5 in kasneje		SKUPAJ	
			število real.	stroški skupaj	število real.	stroški skupaj	število real.	stroški skupaj	število real.	stroški skupaj	število real.	stroški skupaj	število real.	stroški skupaj	število real.	stroški skupaj
OPERATIVNI CILJ št. 1 ... ⁹																
Ukrep 1.....																
- Realizacija 1																
- Realizacija 2																
Ukrep 2.....																
- Realizacija 1																
Vmesni seštevek cilj 1																
OPERATIVNI CILJ št. 2 ...																
Ukrep 1.....																
- Realizacija 1																
Vmesni seštevek cilj 2																
OPERATIVNI CILJ št. n																
Vmesni seštevek cilj n																
STROŠKI																

⁹ Kakor je opisano v oddelku 5.3.

SKUPAJ																
--------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

8.2. Upravni odhodki

8.2.1. Človeški viri – število in vrsta delovnih mest

Vrsta delovnega mesta		Osebe, dodeljeno upravljanju ukrepa ob uporabi obstoječih in/ali dodatnih sredstev (število delovnih mest/FTE)					
		Leto n	Leto n+1	Leto n+2	Leto n+3	Leto n+4	Leto n+5
Uradniki ali začasno osebje 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
Osebe ¹¹ , financirano iz člena XX 01 02		0	0	0	0	0	0
Drugo osebje ¹² , financirano iz člena XX 01 04/05		0	0	0	0	0	0
SKUPAJ		0.50	0.5	0.5	0.5	0.5	0.5

8.2.2. Opis nalog, ki izhajajo iz ukrepa: naloge

Sprememba sistema Skupnosti za spremljanje ladijskega prometa razširja pristojnost Skupnosti na področju pomorske varnosti. Okrepitev človeških virov, ki je ocenjena polovično mesto uradnika razreda A, je nujna za zagotovitev pravilnega spremljanja izvajanja Direktive.

8.2.3. Človeški viri – viri delovnih mest (po sistematizaciji)

- ☐ Delovna mesta, trenutno dodeljena upravljanju programa, ki se nadomesti ali podaljša
- ☐ Delovna mesta, ki so bila predhodno dodeljena v okviru izvajanja LSP/PPP za leto n
- ☐ Delovna mesta, ki bodo zahtevana v naslednjem postopku LSP/PPP
- ☒ Delovna mesta, ki bodo prerazporejena z uporabo obstoječih človeških virov znotraj zadevne službe (notranja prerazporeditev)
- ☐ Delovna mesta, potrebna za leto n, ki niso predvidena za izvajanje LSP/PPP za zadevno leto

¹⁰ Stroškov zanje referenčni znesek NE krije.

¹¹ Stroškov zanje referenčni znesek NE krije.

¹² Stroški zanje so vključeni v referenčni znesek.

8.2.4. *Drugi upravni odhodki, vključeni v referenčni znesek (XX 01 04/05 – Odhodki za upravno poslovanje)*

v milijonih EUR (na tri decimalna mesta natančno)

Proračunska vrstica (številka in ime postavke)	Leto n	Leto n+1	Leto n+2	Leto n+3	Leto n+4	Leto n+5 in kasneje	SKUPAJ
1. Tehnična in upravna pomoč (vključno s povezanimi stroški za osebje)							0
Izvajalske agencije ¹³							0
Druga tehnična in upravna pomoč							0
- notranja							0
- zunanja							0
Tehnična in upravna pomoč skupaj							0

8.2.5. *Stroški financiranja človeških virov in z njimi povezani stroški, ki niso vključeni v referenčni znesek*

v milijonih EUR (na tri decimalna mesta natančno)

Vrsta človeških virov	Leto n	Leto n+1	Leto n+2	Leto n+3	Leto n+4	Leto n+5 in kasneje
Uradniki in začasno osebje (06 01 01)	0.054	0.054	0.054	0.054	0.054	0.324
Osebje, financirano iz člena XX 01 02 (pomožno osebje, napoteni nacionalni izvedenci, pogodbeno osebje itd.) (navesti proračunsko vrstico)	0	0	0	0	0	0
Stroški za človeške vire in z njimi povezani stroški (ki NISO vključeni v referenčni znesek) skupaj	0.054	0.054	0.054	0.054	0.054	0.324

Izračun – *Uradniki in začasni uslužbenci*

$$(108\,000\,€ * 0.5 = 54\,000\,€)$$

Izračun – *Osebje, financirano iz člena XX 01 02*

Se ne uporablja

¹³ S sklicevanjem na posebni zakonodajni finančni izkaz za zadevno(-e) izvajalsko(-e) agencijo(-e).

8.2.6. *Drugi upravni odhodki, ki niso vključeni v referenčni znesek*

v milijonih EUR (na tri decimalna mesta natančno)

	Leto n	Leto n+1	Leto n+2	Leto n+3	Leto n+4	Leto n+5 in kasne je	SKUPAJ
XX 01 02 11 01 – Misije	0	0	0	0	0	0	0*
XX 01 02 11 02 – Sestanki in konference	0	0	0	0	0	0	0
XX 01 02 11 03 – Odbori ¹⁴	0	0	0	0	0	0	0
XX 01 02 11 04 – Študije in konzultacije	0	0	0	0	0	0	0
XX 01 02 11 05 – Informacijski sistemi	0	0	0	0	0	0	0
2. Drugi odhodki za poslovanje skupaj (XX 01 02 11)	0	0	0	0	0	0	0
3. Drugi odhodki upravne narave (opredeliti, vključno s sklicem na proračunsko vrstico)	0	0	0	0	0	0	0
Upravni odhodki, razen stroškov za človeške vire in z njimi povezanih stroškov (ki NISO vključeni v referenčni znesek), skupaj	0	0	0	0	0	0	0

* brez vpliva na trenutni proračun za misije

Izračun – *Drugi upravni odhodki, ki niso vključeni v referenčni znesek*

Se ne uporablja

¹⁴ Opredeliti vrsto odbora in skupino, v katero spada.