

## III

(Akty przygotowawcze)

## RADA

## WSPÓLNE STANOWISKO (WE) nr 15/2008

przyjęte przez Radę w dniu 6 czerwca 2008 r.

w celu przyjęcia dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/.../WE z dnia ... zmieniającej dyrektywę 2002/59/WE ustanawiającą wspólnotowy system monitorowania i informacji o ruchu statków

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

(2008/C 184 E/01)

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

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

uwzględniając wniosek Komisji,

uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego <sup>(1)</sup>,

uwzględniając opinię Komitetu Regionów <sup>(2)</sup>,

stanowiąc zgodnie z procedurą określoną w art. 251 Traktatu <sup>(3)</sup>,

a także mając na uwadze, co następuje:

(1) Przyjmując dyrektywę 2002/59/WE <sup>(4)</sup>, Unia Europejska wzmocniła swoją zdolność zapobiegania sytuacjom stanowiącym zagrożenie dla bezpieczeństwa życia ludzkiego na morzu i ochrony środowiska morskiego.

(2) Z uwagi na fakt, że niniejsza dyrektywa dotyczy zmiany dyrektywy 2002/59/WE, większość zobowiązań w niej zawartych nie będzie miała zastosowania do państw członkowskich pozbawionych wybrzeża morskiego i portów morskich. Zatem jedyne zobowiązania mające zastosowanie do Austrii, Republiki Czeskiej, Węgier,

Luksemburga i Słowacji to zobowiązania dotyczące statków pływających pod banderą tych państw członkowskich, bez uszczerbku dla spoczywającego na państwach członkowskich obowiązku współpracy zapewniającej ciągłość pomiędzy morskimi i innymi systemami usług zarządzania ruchem modalnym, w szczególności systemami usług informacji rzecznej.

(3) Na mocy niniejszej dyrektywy państwa członkowskie, które są państwami przybrzeżnymi, powinny być w stanie wymieniać informacje gromadzone podczas monitorowania ruchu morskiego, które przeprowadzają w swoich obszarach kompetencji. Wspólnotowy system wymiany informacji morskiej SafeSeaNet (zwany dalej „Safe-SeaNet”), opracowany przez Komisję w porozumieniu z państwami członkowskimi zawiera z jednej strony sieć wymiany danych, a z drugiej strony standaryzuje podstawowe informacje dotyczące statków i ich ładunku. Dzięki temu możliwe jest zlokalizowanie u źródła i przekazanie wszelkim organom dokładnej i aktualnej informacji na temat statków znajdujących się na europejskich wodach, ich przemieszczania się, ich niebezpiecznych lub zanieczyszczających ładunków oraz na temat wypadków morskich.

(4) Odpowiednio zatem, w celu zagwarantowania sprawnego stosowania informacji zgromadzonych w ten sposób, konieczne jest zintegrowanie infrastruktury potrzebnej do zbierania i wymiany danych, o których mowa w niniejszej dyrektywie i wdrażanej przez administracje krajowe z SafeSeaNet.

<sup>(1)</sup> Dz.U. C 318 z 23.12.2006, str. 195.

<sup>(2)</sup> Dz.U. C 229 z 22.9.2006, str. 38.

<sup>(3)</sup> Opinia Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 25 kwietnia 2007 r. (dotychczas nieopublikowana w Dzienniku Urzędowym), wspólne stanowisko Rady z dnia 6 czerwca 2008 r. oraz stanowisko Parlamentu Europejskiego z dnia ... (dotychczas nieopublikowane w Dzienniku Urzędowym).

<sup>(4)</sup> Dz.U. L 208 z 5.8.2002, str. 10.

(5) Spośród informacji odnotowywanych i wymienianych zgodnie z dyrektywą 2002/59/WE, szczególne znaczenie mają te dotyczące dokładnych cech charakterystycznych przewożonych drogą morską towarów niebezpiecznych lub zanieczyszczających. W związku z tym oraz w świetle ostatnich wypadków morskich, służby przybrzeżne

- powinny uzyskać łatwiejszy dostęp do opisu właściwości węglowodorów przewożonych drogą morską, co stanowi podstawowy czynnik w wyborze najodpowiedniejszych technik kontroli; w sytuacji nagłej służby te powinny mieć bezpośrednie połączenie z tymi podmiotami, które dysponują najlepszą wiedzą na temat przewożonych towarów.
- (6) Systemy automatycznego rozpoznawania statków (AIS — system automatycznej identyfikacji), o których mowa w Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu, z dnia 1 listopada 1974 r., pozwalają nie tylko na zwiększenie możliwości monitorowania tych statków, lecz przede wszystkim na podniesienie poziomu ich bezpieczeństwa w sytuacjach nadmiernego zbliżenia. Z tego tytułu AIS został włączony do części normatywnej dyrektywy 2002/59/WE. Wobec znaczącej liczby kolizji z udziałem statków rybackich, które ewidentnie nie zostały zauważone przez statki handlowe lub które nie zauważyły statków handlowych znajdujących się w pobliżu, niezmiernie pożądane jest rozszerzenie tego środka na statki rybackie o długości przekraczającej 15 metrów. W ramach Europejskiego Funduszu Rybackiego można przyznać pomoc finansową na instalowanie na pokładzie statków rybackich urządzeń zapewniających bezpieczeństwo takich jak AIS.
- (7) Obowiązek zainstalowania AIS powinien być rozumiany również jako wymóg utrzymywania AIS w działaniu ciągłym, z wyjątkiem przypadków, gdy międzynarodowe przepisy lub normy stanowią o ochronie informacji nawigacyjnej.
- (8) Należałoby zbadać możliwość współdziałania systemu AIS z systemami określania pozycji statków i łączności stosowanych w ramach wspólnej polityki rybackiej, takich jak satelitarny system monitorowania statków. W tym celu Komisja, we współpracy z państwami członkowskimi, powinna przeanalizować możliwość integracji AIS z systemami określania pozycji statków i łączności stosowanymi w ramach wspólnej polityki rybackiej i określić jej szczegółowe zasady. Badając możliwości integracji tych systemów należy uwzględnić potrzeby i wymagania dotyczące kontroli flot rybackich, zwłaszcza w dziedzinie bezpieczeństwa i poufności przekazywanych danych.
- (9) Dyrektywa 2002/59/WE przewiduje przyjęcie przez państwa członkowskie szczególnych środków w odniesieniu do statków mogących stwarzać potencjalne zagrożenie ze względu na ich funkcjonowanie lub stan. Z tego tytułu, pożądane jest dodanie do wykazu tych statków takich, które nie mają satysfakcjonującej ochrony ubezpieczeniowej lub innych gwarancji finansowych lub które zostały zgłoszone przez pilotów lub władze portowe jako ujawniające nieprawidłowości mogące zmniejszyć bezpieczeństwo żeglugi lub stworzyć zagrożenie dla środowiska naturalnego.
- (10) Zgodnie z dyrektywą 2002/59/WE niezbędne wydaje się, w odniesieniu do zagrożeń wynikających z wyjątkowo złych warunków pogodowych, uwzględnienie potencjalnych niebezpieczeństw dla żeglugi spowodowanych tworzeniem się lodu. Zatem, w przypadku gdy właściwy organ wyznaczony przez państwo członkowskie uzna, w oparciu o prognozy w zakresie tworzenia się lodu, dostarczone przez specjalne służby meteorologiczne, że warunki żeglugowe stanowią poważne zagrożenie dla bezpieczeństwa życia ludzkiego lub stanowią poważne zagrożenie spowodowania zanieczyszczenia, powinien poinformować o tym kapitanów statków obecnych na obszarze podlegającym jego właściwości lub zamierzających wejść do portu lub portów lub wyjść z portu lub portów, położonych w takim obszarze. Dany organ powinien mieć możliwość podjęcia wszelkich odpowiednich kroków służących zapewnieniu bezpieczeństwa życia ludzkiego na morzu i ochronie środowiska.
- (11) Dyrektywa 2002/59/WE przewiduje, że państwa członkowskie sporządzą plany przyjmowania, gdy wymaga tego sytuacja, zagrożonych statków w swoich portach lub w innym chronionym miejscu w jak najlepszych warunkach w celu ograniczenia następstw wypadków na morzu. Jednakże biorąc pod uwagę wytyczne w zakresie miejsc schronienia dla statków potrzebujących pomocy, stanowiące załącznik do rezolucji A.949(23) Międzynarodowej Organizacji Morskiej z dnia 13 grudnia 2003 r. (zwane dalej „rezolucją IMO A.949(23)”), które zostały przyjęte po przyjęciu dyrektywy 2002/59/WE i odnoszą się bardziej do statków potrzebujących pomocy, gdy bezpieczeństwo życia nie jest zagrożone, niż do statków zagrożonych, dyrektywa ta powinna być odpowiednio zmieniona.
- (12) Na podstawie rezolucji IMO A.949(23) oraz w następstwie prac prowadzonych wspólnie przez Komisję, Europejską Agencję Bezpieczeństwa Morskiego (zwana dalej „Agencją”) i państwa członkowskie, konieczne jest określenie podstawowych przepisów, które powinny zawierać plany przyjmowania statków potrzebujących pomocy w celu zapewnienia zharmonizowanego i skutecznego wdrażania tego środka oraz wyjaśnienia zakresu obowiązków państw członkowskich.
- (13) Rezolucja IMO A.949(23) ma stanowić podstawę wszelkich planów opracowywanych przez państwa członkowskie w celu skutecznego reagowania na zagrożenia stwarzane przez statki potrzebujące pomocy. Jednak oceniając ryzyko związane z takimi zagrożeniami, państwa członkowskie mogą, z uwagi na szczególne okoliczności, uwzględnić inne czynniki, takie jak wykorzystanie wody morskiej do produkcji wody pitnej oraz wytwarzanie energii elektrycznej.
- (14) W sytuacji gdy statek potrzebuje pomocy, może zaistnieć konieczność podjęcia decyzji dotyczącej przyjęcia tego statku w miejscu schronienia. W tym celu dany organ powinien sporządzić wstępną ocenę sytuacji na podstawie informacji zawartej w odpowiednim planie przyjmowania statków w miejscu schronienia.
- (15) Plany przyjmowania statków potrzebujących pomocy powinny dokładnie opisywać łańcuch decyzyjny w odniesieniu do powiadamiania o omawianych sytuacjach i odpowiedniego reagowania. Należy dokładnie określić zainteresowane organy i ich uprawnienia, podobnie jak środki komunikacji pomiędzy zaangażowanymi stronami. Stosowane procedury powinny zapewniać możliwość szybkiego podjęcia odpowiedniej decyzji na podstawie wiedzy fachowej i adekwatnych informacji dostępnych właściwemu organowi.

- (16) Przy sporządzaniu planów państwa członkowskie powinny gromadzić informacje na temat potencjalnych miejsc schronienia na wybrzeżu, aby umożliwić właściwemu organowi, w przypadku wypadku lub incydentu na morzu, jasne i szybkie określenie najbardziej odpowiednich obszarów przyjęcia statków potrzebujących pomocy. Informacje te powinny zawierać opis określonych cech charakterystycznych rozważanych miejsc oraz dostępnego wyposażenia i urządzeń, tak aby ułatwić przyjmowanie statków potrzebujących pomocy lub zajęcie się następstwami wypadku lub zanieczyszczenia.
- (17) Ważna jest odpowiednia publikacja wykazu właściwych organów odpowiedzialnych za podejmowanie decyzji o przyjęciu statku w miejscu schronienia oraz wykazu organów odpowiedzialnych za otrzymywanie zgłoszeń alarmowych i postępowanie z nimi. Dostęp do stosownych informacji może okazać się przydatny również dla stron zaangażowanych w operacje pomocy na morzu, w tym dla firm oferujących pomoc i firm holowniczych oraz władz sąsiadujących państw członkowskich, których z dużym prawdopodobieństwem może dotyczyć sytuacja zagrożenia na morzu.
- (18) Szczególną funkcją środków monitorowania ruchu statków i wyznaczania tras statkom jest umożliwianie państwom członkowskim uzyskiwanie faktycznej wiedzy o statkach korzystających z wód podlegających ich jurysdykcji, dzięki czemu w razie konieczności będą w stanie podejmować skuteczniejsze działania przeciw potencjalnym zagrożeniom. Dzielenie się zgromadzonymi informacjami poprawia ich jakość i ułatwia ich przetwarzanie.
- (19) Zgodnie z dyrektywą 2002/59/WE państwa członkowskie i Komisja osiągnęły znaczący postęp w kierunku harmonizacji elektronicznej wymiany danych, w szczególności w odniesieniu do transportu towarów niebezpiecznych lub zanieczyszczających. SafeSeaNet, opracowywany od 2002 r., powinien zostać teraz ustanowiony jako sieć źródłowa na poziomie Wspólnoty.
- (20) Postęp dokonany w dziedzinie nowych technologii, a zwłaszcza w zakresie ich zastosowań kosmicznych, takich jak monitorowanie statków poprzez oznakowanie, systemy obrazowania czy też globalny system nawigacji satelitarnej (GNSS), umożliwia dzisiaj rozszerzenie monitorowania ruchu statków na otwarte morze i tym samym zapewnienie lepszego działania systemu na wodach europejskich, w tym poprzez systemy identyfikacji i śledzenia statków dalekiego zasięgu (*Long-range Identification and Tracking* — LRIT). Jeżeli te narzędzia mają się stać integralną częścią systemu monitorowania i informowania o ruchu statków ustanowionego na mocy dyrektywy 2002/59/WE, niezbędna jest pełna kooperacja w ramach Wspólnoty.
- (21) W celu zagwarantowania jak najlepszego wykorzystania — zharmonizowanych na poziomie Wspólnoty — informacji zgromadzonych na mocy dyrektywy 2002/59/WE dotyczących bezpieczeństwa morskigo, Komisja powinna mieć możliwość, w razie konieczności, przetwarzania danych i korzystania z nich oraz udostępniania ich organom wyznaczonym przez państwa członkowskie.
- (22) W tym kontekście opracowanie systemu „Equasis” wykazało, jak ważne jest propagowanie kultury „bezpiecznych mórz”, w szczególności wśród podmiotów zajmujących się transportem morskim. Komisja powinna móc przyczynić się do rozpowszechniania, w szczególności poprzez ten system, wszelkich informacji związanych z bezpieczeństwem morskim.
- (23) 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)<sup>(1)</sup> centralizuje zadania komitetów ustanowionych na mocy odpowiedniego prawodawstwa Wspólnoty w sprawie bezpieczeństwa morskigo, zapobiegania zanieczyszczeniu przez statki i ochrony warunków życia i pracy na pokładzie. Obecnie działający komitet powinien zatem zostać zastąpiony przez COSS.
- (24) Należy również uwzględnić poprawki do odnośnych instrumentów międzynarodowych.
- (25) Środki niezbędne do wdrożenia niniejszej dyrektywy powinny zostać przyjęte zgodnie z decyzją Rady 1999/468/WE z dnia 28 czerwca 1999 r. ustanawiającą procedury wykonywania uprawnień wykonawczych przyznanych Komisji<sup>(2)</sup>.
- (26) W szczególności należy przyznać Komisji uprawnienia do zmiany dyrektywy 2002/59/WE w celu zastosowania kolejnych zmian do międzynarodowych konwencji, protokołów, kodów i rezolucji z nią związanych. Ponieważ środki te mają zasięg ogólny i mają na celu zmianę elementów innych niż istotne tej dyrektywy, między innymi, poprzez jej uzupełnienie nowymi elementami innymi niż istotne, muszą zostać przyjęte zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą określoną w art. 5a decyzji 1999/468/WE.
- (27) Zgodnie z rozporządzeniem (WE) Parlamentu Europejskiego i Rady nr 1406/2002 z dnia 27 czerwca 2002 r. ustanawiającego Europejską Agencję Bezpieczeństwa Morskigo<sup>(3)</sup> Agencja zapewnia Komisji i państwom członkowskim konieczne wsparcie we wdrażaniu dyrektywy 2002/59/WE.
- (28) Zgodnie z pkt 34 Porozumienia międzyinstytucjonalnego w sprawie lepszego stanowienia prawa<sup>(4)</sup> zachęca się państwa członkowskie do sporządzania, dla ich własnych celów i w interesie Wspólnoty, własnych tabel, które w możliwie najszerszym zakresie odzwierciedlają korelacje pomiędzy niniejszą dyrektywą a środkami transpozycji, oraz do podawania ich do wiadomości publicznej.

(1) Dz.U. L 324 z 29.11.2002, str. 1. Rozporządzenie ostatnio zmienione rozporządzeniem Komisji (WE) nr 93/2007 (Dz.U. L 22 z 31.1.2007, str. 12).

(2) Dz.U. L 184 z 17.7.1999, str. 23. Decyzja zmieniona decyzją 2006/512/WE (Dz.U. L 200 z 22.7.2006, str. 11).

(3) Dz.U. L 208 z 5.8.2002, str. 1. Rozporządzenie ostatnio zmienione rozporządzeniem (WE) nr 1891/2006 (Dz.U. L 394 z 30.12.2006, str. 1).

(4) Dz.U. C 321 z 31.12.2003, str. 1.

(29) Dyrektywa 2002/59/WE powinna zatem zostać odpowiednio zmieniona,

PRZYJMUJĄ NINIEJSZĄ DYREKTYWĘ:

## Artykuł 1

### Zmiany

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

- 1) W art. 2 ust. 2 zdanie wprowadzające otrzymuje brzmienie „O ile nie wskazano inaczej, niniejszej dyrektywy nie stosuje się do:”.
  - 2) W art. 3 wprowadza się następujące zmiany:
    - a) w lit. a) wprowadza się następujące zmiany:
      - (i) zdanie wprowadzające otrzymuje brzmienie: „odpowiednie dokumenty międzynarodowe» oznacza następujące dokumenty w ich aktualnym brzmieniu:»;
      - (ii) dodaje się tiret w brzmieniu: „— Rezolucja IMO A.917(22) oznacza rezolucję Międzynarodowej Organizacji Morskiej 917(22) zatytułowaną »Wytyczne użytkowania na statkach systemu automatycznej identyfikacji statków (AIS)«, zmienioną rezolucją IMO A.956(23);
      - Rezolucja IMO A.949(23) oznacza rezolucję 949(23) Międzynarodowej Organizacji Morskiej zatytułowaną »Wytyczne w zakresie miejsc schronienia dla statków potrzebujących pomocy»;
      - Rezolucja IMO A.950(23) oznacza rezolucję 950(23) Międzynarodowej Organizacji Morskiej zatytułowaną »Służby asysty morskiej (MAS)«;»;
    - b) lit. k) otrzymuje brzmienie: „k) »właściwe organy« oznaczają organy i organizacje wyznaczone przez Państwa członkowskie do wykonywania zadań zgodnie z niniejszą dyrektywą.»;
    - c) dodaje się litery w brzmieniu: „s) »SafeSeaNet« oznacza wspólnotowy system wymiany informacji morskiej opracowany przez Komisję we współpracy z Państwami Członkowskimi w celu zapewnienia wdrożenia prawodawstwa wspólnotowego;
    - t) »linia regularna« oznacza rejsy zorganizowane w sposób zapewniający połączenie pomiędzy dwoma lub więcej portami, zgodnie z opublikowanym rozkładem jazdy albo odbywających się z taką regularnością lub częstotliwością, która pozwala rozpoznać ich cykliczny charakter;

- u) »statek rybacki« oznacza każdy statek posiadający wyposażenie do komercyjnej eksploatacji żywych zasobów wodnych;
- v) »statek potrzebujący pomocy« oznacza statek znajdujący się w sytuacji, która może doprowadzić do utraty statku lub powstania zagrożenia dla środowiska naturalnego lub zagrożenia nawigacji, z wyjątkiem sytuacji, która wymaga ratowania osób na statku;”.

3) Dodaje się artykuł w brzmieniu:

„Artykuł 6a

### Stosowanie systemów automatycznej identyfikacji statków (AIS) przez statki rybackie

Każdy statek rybacki, którego długość całkowita przekracza 15 metrów i pływający pod banderą Państwa członkowskiego oraz zarejestrowany we Wspólnocie lub prowadzący działalność na wodach wewnętrznych lub na morzu terytorialnym Państwa członkowskiego, lub też prowadzący wyładunek połowu w porcie należącym do Państwa członkowskiego zostaje wyposażony, zgodnie z harmonogramem zamieszczonym w załączniku II część 1 pkt 3, w AIS (klasa A) spełniający normy eksploatacyjne określone przez IMO.

Statki rybackie wyposażone w AIS utrzymują system w działaniu ciągłym. W wyjątkowych okolicznościach AIS może zostać wyłączony gdy kapitan uzna, że jest to konieczne dla bezpieczeństwa lub ochrony jego statku.”.

4) Art. 12 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 12

### Obowiązki załadowcy

Nie przedstawia się do przewozu ani nie zabiera na pokład żadnego statku, niezależnie od jego wielkości, w porcie Państwa członkowskiego towarów niebezpiecznych lub zanieczyszczających, chyba że kapitanowi lub operatorowi dostarczono deklarację zawierającą następujące informacje:

- a) informacje wymienione w pkt 2 załącznika I;
- b) dla substancji, o których mowa w załączniku I Konwencji MARPOL — kartę danych dotyczących bezpieczeństwa z wyszczególnieniem fizykochemicznych właściwości produktów, włącznie z lepkością wyrażoną w cSt w temperaturze 50 °C oraz gęstością w temperaturze 15 °C;
- c) numery alarmowe załadowcy lub innej osoby lub organu będącego w posiadaniu informacji dotyczących fizykochemicznych właściwości produktów oraz określających działania, jakie należy podjąć w nagłym wypadku.

Żałowca ma obowiązek dostarczenia takiej deklaracji kapitanowi lub operatorowi oraz zapewnienia, aby ładunek przedstawiony do przewozu dokładnie odpowiadał ładunkowi zgłoszonemu zgodnie z akapitem pierwszym.”.

5) W art. 16 ust. 1 dodaje się litery w brzmieniu:

- „d) statki, które nie dopełniły zgłoszenia lub które nie posiadają zaświadczenia o ubezpieczeniu lub gwarancji finansowych na mocy jakiegokolwiek wspólnotowego aktu prawnego i zasad międzynarodowych;
- e) statki, które zostały zgłoszone przez pilotów lub władze portowe jako statki, ujawniające nieprawidłowości mogące zmniejszyć bezpieczeństwo ich żegluga lub powodować zagrożenie dla środowiska.”.

6) Dodaje się artykuł w brzmieniu:

„Artykuł 18a

#### **Działania podejmowane w przypadku zagrożenia spowodowanego obecnością lodu**

1. W sytuacjach, w których właściwe organy uznają, biorąc pod uwagę sytuację lodową, że istnieje poważne zagrożenie bezpieczeństwa życia ludzkiego na morzu lub zagrożenie dla ochrony ich obszarów żegluga lub stref przybrzeżnych, lub obszarów żegluga lub stref przybrzeżnych innych państw:

- a) przekazują kapitanowi statku znajdującego się na obszarze ich właściwości lub zamierzającego wejść do jednego z ich portów lub z niego wyjść odpowiednie informacje o sytuacji lodowej, zalecanych trasach i działaniach lodołamaczy na obszarze ich właściwości;
- b) mają prawo żądać, bez uszczerbku dla obowiązku udzielenia pomocy statkom potrzebującym pomocy oraz dla innych zobowiązań wynikających z odpowiednich zasad międzynarodowych, żeby statki znajdujące się w danym obszarze i zamierzające wejść do portu lub terminalu lub z nich wyjść albo opuścić kotwicowisko, spełniały wymogi dotyczące wytrzymałości i mocy odpowiadające sytuacji lodowej w danym obszarze.

2. Środki podejmowane zgodnie z ust. 1 opierają się, w odniesieniu do danych dotyczących sytuacji lodowej, na prognozach pogody i sytuacji lodowej dostarczonych przez wykwalifikowane służby meteorologiczne uznane przez Państwo członkowskie.”.

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

„W tym celu przekazują oni na żądanie właściwym organom krajowym informacje, o których mowa w art. 12.”.

8) Art. 20 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 20

#### **Przyjmowanie w miejscach schronienia statków potrzebujących pomocy**

1. Udzielenie lub odmowa przyjęcia statku potrzebującego pomocy w miejscu schronienia jest uzależniona od

dokonania uprzedniej oceny sytuacji w oparciu o plan, o którym mowa w art. 20a oraz od decyzji właściwego organu.

2. Organy, o których mowa w ust. 1, spotykają się regularnie w celu wymiany wiedzy fachowej i ulepszania środków przyjmowanych na mocy niniejszego artykułu. Mogą się one zebrać w dowolnym momencie, stosownie do szczególnych okoliczności.”.

9) Dodaje się artykuł w brzmieniu:

„Artykuł 20a

#### **Plany przyjmowania statków potrzebujących pomocy**

1. Państwa członkowskie opracowują plany reagowania na zagrożenia wywołane przez statki potrzebujące pomocy na wodach podlegających ich jurysdykcji.

2. Plany, o których mowa w ust. 1, są opracowywane po konsultacji z zainteresowanymi stronami na podstawie rezolucji IMO nr A.949(23) i A.950(23), i zawierają co najmniej:

- a) dane organu lub organów odpowiedzialnych za przyjmowanie i reagowanie w przypadku zgłoszeń alarmowych;
- b) dane organu właściwego do dokonania oceny sytuacji i podjęcia decyzji o udzieleniu lub odmowie przyjęcia statku potrzebującego pomocy;
- c) informacje na temat linii brzegowej Państw członkowskich, które pomogą dokonać oceny statku potrzebującego pomocy w miejscu schronienia, wraz z opisem czynników środowiskowych, gospodarczych i społecznych oraz warunków naturalnych;
- d) procedury oceny dotyczące udzielenia lub odmowy przyjęcia statku potrzebującego pomocy w miejscu schronienia;
- e) stosowne zasoby i urządzenia służące do udzielania pomocy, ratowania i zapobiegania zanieczyszczeniom;
- f) procedury dotyczące międzynarodowych mechanizmów koordynacji i podejmowania decyzji;
- g) procedury dotyczące gwarancji finansowych i odpowiedzialności ustanowione w odniesieniu do statków przyjmowanych w miejscu schronienia.

3. Państwa członkowskie publikują nazwę właściwego organu, o którym mowa w art. 20 ust. 1, jak również organów wyznaczonych do przyjmowania i reagowania w przypadku zgłoszeń alarmowych.

Państwa członkowskie przekazują sąsiadnym Państwom członkowskim, na ich żądanie, stosowne informacje dotyczące takich planów.

W ramach wdrażania procedur przewidzianych w planach przyjmowania statków potrzebujących pomocy, Państwa członkowskie zapewniają, aby stosowne informacje były udostępniane stronom uczestniczącym w operacjach.

Na życzenie Państw członkowskich, otrzymujący informacje zgodnie z akapitem drugim i trzecim są zobowiązani do zachowania poufności.

4. Państwa członkowskie informują Komisję do ... (\*) o środkach przyjętych w ramach stosowania niniejszego artykułu”.

10) Dodaje się artykuł w brzmieniu:

„Artykuł 22a

#### SafeSeaNet

1. Państwa członkowskie ustanawiają systemy zarządzania informacjami morskimi na szczeblu krajowym lub lokalnym w celu przetwarzania informacji, o których mowa w niniejszej dyrektywie.

2. Systemy utworzone zgodnie z ust. 1 umożliwiają operacyjne wykorzystywanie zebranych informacji i spełniają, w szczególności, warunki określone w art. 14.

3. W celu zagwarantowania skutecznej wymiany informacji, o których mowa w niniejszej dyrektywie, Państwa członkowskie zapewniają, aby krajowe lub lokalne systemy utworzone w celu gromadzenia, przetwarzania i przechowywania informacji mogły być połączone z SafeSeaNet. Komisja zapewnia działanie SafeSeaNet przez całą dobę.”.

11) W art. 23 wprowadza się następujące zmiany:

a) lit. c) otrzymuje brzmienie:

„c) rozszerzanie zasięgu wspólnotowego systemu monitorowania i informacji o ruchu statków 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 podejmują wspólne działania dla ustanowienia, w niezbędnych przypadkach, obowiązkowych systemów zgłaszania, obowiązkowych morskich służb ruchu oraz odpowiednich systemów tras przepływu statków w celu przedłożenia ich IMO do zatwierdzenia. Współpracują również, w ramach właściwych organizacji regionalnych lub międzynarodowych, nad rozwojem systemów identyfikacji i śledzenia dalekiego zasięgu;”;

(\*) 18 miesięcy od daty wejścia w życie niniejszej dyrektywy.

b) dodaje się literę w brzmieniu:

„e) zapewnienie połączeń i współdziałania krajowych systemów stosowanych do zarządzania informacjami, o których mowa w załączniku I, oraz rozwijanie i uaktualnianie systemu SafeSeaNet.”.

12) Dodaje się artykuł w brzmieniu:

„Artykuł 23a

#### Przetwarzanie informacji dotyczących bezpieczeństwa morskiego i zarządzanie nimi

1. W zależności od potrzeb Komisja zapewnia przetwarzanie, wykorzystywanie i rozpowszechnianie wśród wyznaczonych przez Państwa członkowskie organów informacji gromadzonych na mocy niniejszej dyrektywy.

2. W odpowiednich przypadkach Komisja przyczynia się do rozwoju i funkcjonowania systemów gromadzenia i rozpowszechniania danych dotyczących bezpieczeństwa morskiego, w szczególności za pośrednictwem systemu »Equasis« lub innego równoważnego systemu o charakterze publicznym.”.

13) Art. 28 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 28

#### Komitet

1. Komisja jest wspierana przez Komitet ds. Bezpiecznych Mórz i Zapobiegania Zanieczyszczeniu Morza przez Statki (COSS) ustanowiony na mocy rozporządzenia (WE) nr 2099/2002 Parlamentu Europejskiego i Rady. (\*\*)

2. W przypadku odesłania do niniejszego ustępu, stosuje się art. 5a ust. 1–4 i art. 7 decyzji 1999/468/WE, z uwzględnieniem przepisów jej art. 8.

(\*\*) Dz.U. L 324 z 29.11.2002, str. 1. Rozporządzenie ostatnio zmienione rozporządzeniem Komisji (WE) nr 93/2007 (Dz.U. L 22 z 31.1.2007, str. 12).”.

14) W załączniku II pkt I dodaje się punkt w brzmieniu:

„3. Statki rybackie

Statki rybackie o długości całkowitej przekraczającej 15 metrów podlegają wymaganiom dotyczącym wyposażenia określonym w art. 6a zgodnie z następującym harmonogramem:

— statki rybackie o długości całkowitej wynoszącej 24 metry lub więcej, ale mniejszej niż 45 metrów: nie później niż... (\*\*);

— statki rybackie o długości całkowitej wynoszącej 18 metrów lub więcej, ale mniejszej niż 24 metry: nie później niż ... (\*\*\*)

(\*\*) 3 lata od daty wejścia w życie niniejszej dyrektywy.

(\*\*\*) 4 lata od daty wejścia w życie niniejszej dyrektywy.

- statki rybackie o długości całkowitej przekraczającej 15 metrów, ale mniejszej niż 18 metrów: nie później niż ... (\*).

Do nowo wybudowanych statków rybackich o długości całkowitej przekraczającej 15 metrów wymóg dotyczący wyposażenia określony w art. 6a stosuje się od ... (\*\*).”.

#### Artykuł 2

#### Transpozycja

1. Państwa członkowskie wprowadzają w życie przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne niezbędne do wykonania niniejszej dyrektywy do ... (\*\*). Niezwłocznie przekazują Komisji teksty tych przepisów.

Przepisy przyjmowane przez państwa członkowskie zawierają odniesienie do niniejszej dyrektywy lub odniesienie takie towarzyszy ich urzędowej publikacji. Metody dokonywania takiego odniesienia określane są przez państwa członkowskie.

2. Państwa członkowskie przedstawiają Komisji teksty głównych przepisów prawa krajowego, które przyjmują w dziedzinie objętej niniejszą dyrektywą.

#### Artykuł 3

#### Wejście w życie

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

#### Artykuł 4

#### Adresaci

Niniejsza dyrektywa skierowana jest do państw członkowskich.

Sporządzono w ...

W imieniu Parlamentu  
Europejskiego

...

Przewodniczący

W imieniu  
Rady

...

Przewodniczący

(\*) 5 lat od daty wejścia w życie niniejszej dyrektywy.

(\*\*) 18 miesięcy od daty wejścia w życie niniejszej dyrektywy.

## UZASADNIENIE RADY

### I. WPROWADZENIE

W listopadzie 2005 r. Komisja przyjęła wniosek <sup>(1)</sup> dotyczący dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającej dyrektywę 2002/59/WE ustanawiającą wspólnotowy system monitorowania i informacji o ruchu statków. W dniu 13 stycznia 2006 r. wniosek ten przekazano Radzie.

Parlament Europejski przyjął opinię w pierwszym czytaniu w dniu 25 kwietnia 2007 r.

Europejski Komitet Ekonomiczno-Społeczny przyjął opinię w dniu 13 września 2006 r. <sup>(2)</sup>

Komitet Regionów przyjął opinię w dniu 15 czerwca 2006 r. <sup>(3)</sup>

W ramach procedury współdecyzji (art. 251 TWE) Rada osiągnęła w dniu 7 czerwca 2007 r. porozumienie polityczne w sprawie projektu dyrektywy. Po analizie prawnej i językowej Rada przyjęła swoje wspólne stanowisko w dniu 6 czerwca 2008 r.

### II. CEL

Głównym celem proponowanej dyrektywy jest zmiana dyrektywy 2002/59/WE służąca włączeniu dodatkowych środków, po to by zwiększyć bezpieczeństwo statków i poprawić ochronę środowiska oraz by zharmonizować działania związane z „miejscami schronienia”.

Wniosek dotyczy w szczególności opracowania wspólnotowego systemu wymiany informacji morskiej SafeSeaNet, wyznaczenia przez państwa członkowskie niezależnego organu zajmującego się przyjmowaniem zagrożonych statków, działań podejmowanych w przypadku obecności łodu oraz postępowania wobec statków nieubezpieczonych. Ponadto we wniosku zaproponowano, by stosowanie systemów automatycznej identyfikacji statków (AIS) było obowiązkowe dla statków rybackich o długości przekraczającej 15 metrów oraz by zaostrzyć obowiązki związane z przekazywaniem informacji ciężące na załodowcy.

### III. ANALIZA WSPÓLNEGO STANOWISKA

#### Uwagi ogólne

Uzgodnione przez Radę wspólne stanowisko w sprawie wyżej wymienionego wniosku wprowadza do obowiązującej dyrektywy zmiany, których celem jest przyczynienie się do zwiększenia bezpieczeństwa morskiego. Choć Rada zgadza się z Komisją co do celu przedmiotowego wniosku, podejście Rady skutkowało wprowadzeniem kilku dostosowań, które służą zwiększeniu bezpieczeństwa statków rybackich o całkowitej długości przekraczającej 15 metrów dzięki wyposażeniu ich w systemy automatycznej identyfikacji statków (AIS), ustanowieniu zasad udzielania zgody na przyjęcie statku potrzebującego pomocy w miejscach schronienia i zasad odmowy ich przyjęcia oraz usprawnieniu monitorowania statków za pomocą systemu wymiany informacji SafeSeaNet.

Należy zauważyć, że wspólne stanowisko zawiera także kilka zmian innych niż zmiany zaproponowane w opinii Parlamentu Europejskiego wydanej w pierwszym czytaniu, gdyż przepisy wniosku Komisji zostały uzupełnione o nowe elementy lub całkowicie przeredagowane.

Ponadto pewna liczba poprawek redakcyjnych ma na celu jedynie uczynienie tekstu bardziej zrozumiałym lub zapewnienie ogólnej spójności dyrektywy.

Dwie istotne kwestie, mianowicie wyposażenie statków rybackich w systemy automatycznej identyfikacji statków (AIS) oraz przyjmowanie statków w miejscach schronienia, zostały uznane za szczególnie ważne podczas dyskusji na forum zainteresowanych organów Rady.

#### Kwestie szczegółowe

##### A. Stosowanie systemów automatycznej identyfikacji statków (AIS)

Rada zaakceptowała stosowanie systemów automatycznej identyfikacji statków (AIS, klasa A) przez statki rybackie o całkowitej długości przekraczającej 15 metrów, które stanowi jeden z głównych elementów zmienionej dyrektywy. Rada uważa jednak, że konieczne jest wyraźne określenie, których statków dotyczy ten obowiązek. W tym celu wspólne stanowisko Rady zmienia wniosek Komisji i dokładnie określa warunki stosowania tego obowiązkowego przepisu.

<sup>(1)</sup> Dok. 5171/06 — COM(2005) 589 wersja ostateczna.

<sup>(2)</sup> Dz.U. C 318 z 23.12.2006.

<sup>(3)</sup> Dz.U. C 229 z 22.9.2006.



Ponadto Rada przyjęła poprawkę nr 17 Parlamentu Europejskiego i w związku z tym zamieściła w dyrektywie odniesienie do rezolucji IMO A.917(22) (Wytyczne użytkowania na statkach systemu automatycznej identyfikacji statków (AIS)).

Poza tym Rada zweryfikowała harmonogram wdrażania (załącznik II pkt I) zaproponowany przez Komisję, aby dotrzymanie wyznaczonych terminów przez zainteresowane strony było realne. W opinii Rady konieczne jest zaznaczenie, że na statkach żeglugi wyposażonych w AIS system ma działać nieprzerwanie, z wyjątkiem niektórych szczególnych przypadków.

#### B. Przyjmowanie statków w miejscach schronienia

Rada jest zdania, że w odniesieniu do przyjmowania statków w miejscach schronienia państwa członkowskie powinny stosować wytyczne IMO w zakresie miejsc schronienia dla statków potrzebujących pomocy (rezolucja IMO A.949(23)), zgodnie z którymi państwa członkowskie mają prawo przyjąć statek w miejscu schronienia lub odmówić jego przyjęcia. Zmiana wprowadzona przez Radę do wniosku Komisji precyzuje, że zgoda na przyjęcie lub odmowa przyjęcia w miejscu schronienia statku potrzebującego pomocy jest uzależniona od uprzedniej oceny sytuacji przeprowadzonej na podstawie planu przyjmowania oraz od decyzji podjętej przez właściwy organ. Według Rady konieczne jest dopilnowanie, by plany przyjmowania były przygotowywane na podstawie rezolucji IMO A.949(23) (wytyczne IMO w zakresie miejsc schronienia dla statków potrzebujących pomocy) oraz rezolucji IMO A.950(23) (służby asysty morskiej).

Ponadto Rada, w przeciwieństwie do Komisji, jest zdania, że plany przyjmowania statków potrzebujących pomocy powinny zawierać informacje na temat linii brzegowej państw członkowskich, co ułatwiłoby ocenę sytuacji statku potrzebującego pomocy w miejscu schronienia. W kwestii informowania sąsiadujących państw członkowskich o tych planach, Rada umożliwiła państwom członkowskim nałożenie obowiązku zachowania poufności.

Innym zagadnieniem, które poruszono podczas dyskusji na forum organów Rady i które dotyczy przyjmowania w miejscach schronienia, była rola „właściwego organu”. Rada wprowadziła dodatkową definicję „właściwego organu”, po to by termin ten był bardziej zrozumiały i by opisać rolę właściwego organu. Rada dąży do tego, by pozostawić państwom członkowskim wystarczającą elastyczność, tak by mogły one powoływać właściwy organ, należycie uwzględniając własne struktury administracyjne i organizacyjne.

#### Inne kwestie

Oprócz zmian w dwóch wyżej wymienionych głównych kwestiach Rada wprowadziła dalsze modyfikacje we wniosku Komisji, dotyczące w szczególności działań podejmowanych w zależności od sytuacji lodowej. W tej kwestii wyjaśniono, że właściwe organy powinny podejmować działania bez uszczerbku dla obowiązku udzielenia pomocy i odpowiednich przepisów międzynarodowych.

W odniesieniu do proponowanego przepisu w sprawie gwarancji finansowych, zgodnie z którym państwa członkowskie mogą wymagać od armatora przedstawienia zaświadczenia ubezpieczenia lub gwarancji finansowej, Rada uznaje, że niewłaściwe byłoby odwoływanie się do innego wniosku Komisji analizowanego w ramach procedury współdecyzji (wniosku w sprawie odpowiedzialności cywilnej i gwarancji finansowych armatorów).

Co do wejścia w życie zmienionej dyrektywy, okres, w którym państwa członkowskie mają wprowadzić w życie krajowe środki wykonawcze dotyczące tego projektu dyrektywy, został wydłużony z 12 do 18 miesięcy.

W kwestii SafeSeaNet we wspólnym stanowisku Rady zamieszczono przepis, oparty na poprawce nr 65 Parlamentu Europejskiego, zgodnie z którym Komisja zapewnia działanie SafeSeaNet przez całą dobę.

#### IV. POPRAWKI PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO

We wspólnym stanowisku uwzględniono kilka poprawek Parlamentu Europejskiego zgłoszonych w pierwszym czytaniu, które ulepszają lub precyzują tekst proponowanej dyrektywy.

Rada w pełni zaakceptowała poprawki nr 17 i 65 Parlamentu Europejskiego (w wersji przedstawionej w dok. 8724/07) i wyraziła zgodę na ponowne zredagowanie poprawek nr 22 i 23, w wyniku czego art. 6a akapit drugi otrzymuje następujące brzmienie: „*Statki rybackie wyposażone w AIS utrzymują system w działaniu ciągłym. W wyjątkowych okolicznościach AIS może zostać wyłączony, gdy kapitan uzna, że jest to konieczne dla bezpieczeństwa lub ochrony jego statku.*”

Jednak nie wszystkie pozostałe poprawki Parlamentu Europejskiego zostały uwzględnione we wspólnym stanowisku. Z różnych przyczyn Rada nie mogła ich zaakceptować. Mianowicie, przykładowo, poprawki nr 10, 11, 15, 18, 35 i 45 nie mogły zostać przyjęte przez Radę, gdyż ich celem jest rozszerzenie zakresu zastosowania dyrektywy. Rada nie była w stanie zaakceptować poprawek nr 5, 31, 32, 33 i 34 dotyczących właściwego organu, gdyż są one zbyt konkretne i szczegółowe. Prowadziłyby do braku elastyczności organizacyjnej i uniemożliwiłyby uwzględnianie szczególnych cech państw członkowskich. Co do stosowania AIS przez statki rybackie, Rada popiera długość zaproponowaną przez Komisję, przy równoczesnym uwzględnieniu także dodatkowych zmian do tego przepisu zawartych we wspólnym stanowisku. Zatem poprawki nr 24, 50 i 51 nie mogły zostać poparte przez Radę. Poprawki 8, 9, 38, 39, 40 i 41 Rada uznała za niewłaściwe, gdyż odniesiono się w nich do innego wniosku z trzeciego pakietu bezpieczeństwa morskiego, który nadal jest przedmiotem analizy w ramach procedury współdecyzji. W kwestii wymiany informacji poufnych (poprawki nr 7, 37, 44, 47 i 64), Rada jest zdania, że poprawki te mogą spowodować wystąpienie problemów dotyczących poufności określonych informacji. Poza tym w odniesieniu do poprawek nr 50, 52, 53 i 54, w których określono, kiedy różne statki rybackie mają podlegać przepisom dyrektywy, Rada uważa, że harmonogram wdrażania zawarty we wspólnym stanowisku może bardziej odpowiadać zainteresowanym stronom.

Rada uznaje także, że właściwszą formą dla niektórych poprawek, takich jak poprawki nr 42 i 42, byłyby motywy.

#### V. PODSUMOWANIE

Rada jest zdania, że wspólne stanowisko umożliwia państwom członkowskim podejmowanie odpowiednich i zapobiegawczych działań oraz należyłą reakcję w sytuacjach niebezpiecznych.

Rada oczekuje konstruktywnej dyskusji z Parlamentem Europejskim prowadzącej do szybkiego przyjęcia dyrektywy.

---