

**DYREKTYWA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY 2009/17/WE****z dnia 23 kwietnia 2009 r.****zmieniająca dyrektywę 2002/59/WE ustanawiającą wspólnotowy system monitorowania i informacji o ruchu statków****(Tekst mający znaczenie dla EOG)**

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>, w świetle wspólnego tekstu zatwierdzonego przez komitet pojednawczy w dniu 3 lutego 2009 r.,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Przyjmując dyrektywę 2002/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady <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”, 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 władzom 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.
- (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 automatycznej identyfikacji 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 pożądanym jest rozszerzenie tego środka na statki rybackie o długości przekraczającej 15 metrów. W ramach Europejskiego Funduszu Rybackiego można przyznać pomoc finansową na instalowanie na

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

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

<sup>(3)</sup> Opinia Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 25 kwietnia 2007 r. (Dz.U. C 74 E z 20.3.2008, s. 533), wspólne stanowisko Rady z dnia 6 czerwca 2008 r. (Dz.U. C 184 E z 22.7.2008, s. 1), stanowisko Parlamentu Europejskiego z dnia 24 września 2008 r. (dotychczas nieopublikowane w Dzienniku Urzędowym), decyzja Rady z dnia 26 lutego 2009 r. oraz rezolucja legislacyjna Parlamentu Europejskiego z dnia 11 marca 2009 r. (dotychczas nieopublikowana w Dzienniku Urzędowym).

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

pokładzie statków rybackich urządzeń zapewniających bezpieczeństwo, takich jak AIS. Międzynarodowa Organizacja Morska (IMO) uznała, że publikowanie w celach handlowych w internecie lub w inny sposób danych AIS przekazywanych przez statki mogłoby zagrazać bezpieczeństwu statków i urządzeń portowych oraz zaleciła rządowi jej członków, aby – z zastrzeżeniem swoich przepisów krajowych – zniechęcały do udostępniania innym podmiotom danych AIS w celu publikowania ich w internecie lub w inny sposób. Ponadto należy zapewnić poufność informacji przekazywanych państwom członkowskim zgodnie z niniejszą dyrektywą, a państwa członkowskie powinny korzystać z tych informacji zgodnie z niniejszą dyrektywą.

- (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) Państwo członkowskie, które się o to zwróci, powinno mieć możliwość otrzymywania od innego państwa członkowskiego informacji dotyczących statku oraz towarów niebezpiecznych lub zanieczyszczających przez niego przewożonych. Informacje te powinny być udostępniane za pomocą SafeSeaNet i powinno się zwracać o ich udzielenie tylko ze względu na bezpieczeństwo morskie lub bezpieczeństwo lub ochronę środowiska morskiego. W związku z tym istotne jest aby Komisja zbadała ewentualne problemy dotyczące bezpieczeństwa sieci i informacji.
- (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. W związku z tym, w przypadku gdy właściwa władza wyznaczona 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, powinna 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. Dana władza powinna móc podjąć wszelkie odpowiednie kroki w celu zapewnienia bezpieczeństwa życia ludzkiego na morzu i ochrony środowiska. Państwa członkowskie powinny mieć również możliwość zweryfikowania, czy niezbędna na pokładzie dokumentacja potwierdza, że statek spełnia wymogi dotyczące wytrzymałości i mocy, proporcjonalne do sytuacji lodowej na danym obszarze.

- (11) Dyrektywa 2002/59/WE przewiduje, że państwa członkowskie mają sporządzić 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. („rezolucja IMO A.949(23)”), które zostały przyjęte po przyjęciu dyrektywy 2002/59/WE i odnoszą się bardziej do statków potrzebujących pomocy niż do statków zagrożonych, należy odpowiednio zmienić tę dyrektywę. Niniejsza dyrektywa nie narusza zasad mających zastosowanie do akcji ratowniczych takich jak te, które zostały określone w Międzynarodowej konwencji o poszukiwaniu i ratownictwie morskim, w przypadku gdy zagrożone jest życie ludzkie.
- (12) W celu zajęcia się statkami potrzebującymi pomocy, o której mowa w rezolucji IMO A.949(23), należy wyznaczyć właściwą władzę lub władze w celu podejmowania decyzji mających na celu zmniejszenie ryzyka dla bezpieczeństwa morskiego, bezpieczeństwa życia ludzkiego oraz środowiska.
- (13) Na podstawie rezolucji IMO A.949(23) oraz w następstwie prac prowadzonych wspólnie przez Komisję, Europejską Agencję Bezpieczeństwa Morskiego („Agencja”) 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.
- (14) 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.

- (15) Marynarze uznani zostali za szczególną kategorię pracowników oraz, z uwagi na globalny charakter przemysłu morskiego i różne jurysdykcje, z jakimi mogą się zetknąć, potrzebują oni szczególnego rodzaju ochrony, szczególnie w odniesieniu do kontaktów z władzami publicznymi. Mając na względzie większe bezpieczeństwo morskie, marynarze powinni móc korzystać ze sprawiedliwego traktowania w razie wypadku na morzu. Prawa człowieka i godność marynarzy powinny być chronione w każdej chwili, a wszystkie dochodzenia w sprawie bezpieczeństwa powinny być prowadzone w sposób sprawiedliwy i szybki. W tym celu państwa członkowskie powinny, zgodnie ze swoimi przepisami krajowymi, w większym stopniu uwzględniać odnośne postanowienia wytycznych IMO w sprawie sprawiedliwego traktowania marynarzy w razie wypadku na morzu.
- (16) W przypadku gdy statek potrzebuje pomocy, może zaistnieć konieczność podjęcia decyzji dotyczącej przyjęcia tego statku w miejscu schronienia. Jest to szczególnie ważne w przypadku sytuacji, która może doprowadzić do utraty statku lub zagrożenia środowiskowego lub nawigacyjnego. W takim przypadku konieczne jest, aby możliwe było zwrócenie się do władzy w państwie członkowskim, w zależności od wewnętrznej struktury tego państwa członkowskiego, dysponującego wymaganą wiedzą fachową i uprawnieniami do podejmowania niezależnych decyzji w odniesieniu do przyjmowania statków w miejscu schronienia. Ważne jest również, aby decyzja została podjęta po dokonaniu wstępnej oceny sytuacji na podstawie informacji zawartej w odpowiednim planie przyjmowania statków w miejscu schronienia. Pożądane jest, aby właściwe władze miały charakter stały.
- (17) Plany przyjmowania statków potrzebujących pomocy powinny dokładnie opisywać łańcuch decyzyjny w odniesieniu do powiadamiania o omawianych sytuacjach i odpowiedniego reagowania. Należy dokładnie określić odnośne władze i ich uprawnienia, jak również środki komunikacji pomiędzy zaangażowanymi stronami. Mające zastosowanie procedury powinny zapewniać możliwość szybkiego podjęcia odpowiedniej decyzji na podstawie specjalistycznej wiedzy fachowej na temat problematyki morskiej i adekwatnych informacji dostępnych właściwej władzy.
- (18) Porty, które przyjmują statek potrzebujący pomocy, powinny móc korzystać z szybkiego zwrotu kosztów i wypłaty odszkodowania za wszelkie szkody wynikłe z tej akcji. W tym celu ważne jest, aby były stosowane międzynarodowe konwencje. Państwa członkowskie powinny dążyć do ustanowienia ram prawnych zgodnie z którymi mogłyby, w wyjątkowych okolicznościach i zgodnie z prawem wspólnotowym, dokonać zwrotu kosztów lub wypłaty odszkodowania portowi lub innemu podmiotowi, za szkody wynikłe z przyjęcia statku. Ponadto Komisja powinna zbadać istniejące w ramach państw członkowskich mechanizmy wypłaty odszkodowania za ewentualne szkody poniesione przez port lub władzę oraz powinna, na podstawie tego badania, przedstawić opcje różnych polityk i dokonać ich oceny.
- (19) Przy sporządzaniu planów państwa członkowskie powinny gromadzić informacje na temat potencjalnych miejsc schronienia na wybrzeżu, aby umożliwić właściwej władzy, 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.
- (20) Ważna jest odpowiednia publikacja wykazu właściwych władz 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.
- (21) Brak ubezpieczenia finansowego nie zwalnia państwa członkowskiego z obowiązku dokonania wstępnej oceny i podjęcia decyzji w sprawie przyjęcia statku w miejscu schronienia. Mimo, że właściwe władze mogą zweryfikować, czy statek jest objęty ubezpieczeniem lub innym skutecznym sposobem zabezpieczenia finansowego umożliwiających stosowny zwrot kosztów i wypłatę odszkodowania za szkody związane z przyjęciem statku w miejscu schronienia, żądanie udzielenia tych informacji nie może opóźnić akcji ratunkowej.
- (22) Szczególną funkcją środków monitorowania ruchu statków i wyznaczania tras statkom jest umożliwianie państwu 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.
- (23) Zgodnie z dyrektywą 2002/59/WE państwa członkowskie i Komisja osiągnęły znaczny 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. Celem SafeSeaNet powinno być zmniejszenie obciążeń administracyjnych oraz kosztów obciążających przemysł i państwa członkowskie. Jego celem powinno być również, w stosownych przypadkach, ułatwienie jednolitego wdrażania międzynarodowych zasad sprawozdawczych i zasad powiadamiania.

- (24) 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.
- (25) W celu umożliwienia ograniczenia kosztów i uniknięcia zbędnego umieszczenia sprzętu na pokładach statków żeglujących w obszarach morskich objętych zasięgiem stałych stacji monitorowania AIS, państwa członkowskie i Komisja powinny współpracować w celu określenia wymogów dotyczących umieszczania urządzeń transmitujących informacje LRIT oraz powinny przedkładać IMO wszelkie stosowne środki.
- (26) Publikacja danych AIS i LRIT transmitowanych przez statki nie powinna powodować zagrożenia dla bezpieczeństwa lub ochrony środowiska.
- (27) W celu zagwarantowania jak najlepszego wykorzystania – zharmonizowanych na poziomie Wspólnoty – informacji zgromadzonych na mocy dyrektywy 2002/59/WE dotyczących bezpieczeństwa morskiego Komisja powinna mieć możliwość, w razie konieczności, przetwarzania i korzystania z tych informacji oraz udostępniania ich władzom wyznaczonym przez państwa członkowskie.
- (28) 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.
- (29) 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 morskiego, zapobiegania zanieczyszczeniu przez statki i ochrony warunków życia i pracy na pokładzie. Obecnie działający komitet powinien zatem zostać zastąpiony przez COSS.
- (30) Należy również uwzględnić poprawki do odnośnych instrumentów międzynarodowych.
- (31) 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>.
- (32) 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 one zostać przyjęte zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą określoną w art. 5a decyzji 1999/468/WE.
- (33) Zgodnie z rozporządzeniem (WE) Parlamentu Europejskiego i Rady nr 1406/2002 z dnia 27 czerwca 2002 r. ustanawiającego Europejską Agencję Bezpieczeństwa Morskiego <sup>(3)</sup> Agencja zapewnia Komisji i państwom członkowskim konieczne wsparcie we wdrażaniu dyrektywy 2002/59/WE.
- (34) 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.
- (35) 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 wprowadza się następujące zmiany:

a) zdanie wprowadzające otrzymuje brzmienie:

„O ile nie wskazano inaczej, niniejszej dyrektywy nie stosuje się do:”;

<sup>(1)</sup> Dz.U. L 324 z 29.11.2002, s. 1.

<sup>(2)</sup> Dz.U. L 184 z 17.7.1999, s. 23.

<sup>(3)</sup> Dz.U. L 208 z 5.8.2002, s. 1.

<sup>(4)</sup> Dz.U. C 321 z 31.12.2003, s. 1.

b) litera c) otrzymuje brzmienie:

„c) zbiorniki na statku o nośności poniżej 1 000 ton brutto oraz zasobów statku i wyposażenia do użytku na pokładzie wszystkich statków.”;

2) w art. 3 wprowadza się następujące zmiany:

a) w lit. a) wprowadza się następujące zmiany:

(i) zdanie wprowadzające otrzymuje brzmienie:

„Odpowiednie dokumenty międzynarodowe» oznaczają 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)«,

— »wytyczne IMO dotyczące sprawiedliwego traktowania marynarzy w przypadku wypadku morskiego« oznaczają wytyczne stanowiące załącznik do rezolucji LEG. 3(91) Komitetu Prawnego IMO z dnia 27 kwietnia 2006 r. zatwierdzonego przez Radę Administracyjną MOP na swojej 296 sesji w dniach 12–16 czerwca 2006 r.”;

b) litera k) otrzymuje brzmienie:

„k) »właściwe władze« oznaczają władze 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 opublik-

owanym 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, bez uszczerbku dla postanowień konwencji SAR dotyczącej ratowania osób, statek znajdujący się w sytuacji, która może doprowadzić do jego utraty lub powstania zagrożenia dla środowiska lub zagrożenia nawigacji;

w) »LRIT« oznacza system identyfikacji i śledzenia statków dalekiego zasięgu zgodnie z prawidłem SOLAS V/19-1.”;

3) dodaje się artykuły 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 I 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.

Artykuł 6b

#### **Wykorzystanie systemów identyfikacji i śledzenia statków dalekiego zasięgu (LRIT)**

1. Statki, do których stosuje się prawidło SOLAS V/19-1 oraz normy eksploatacyjne i wymogi funkcjonalne przyjęte przez IMO, mają na pokładzie sprzęt LIRT zgodny z tym prawidłem w razie zawinięcia do portu państwa członkowskiego.

Państwa członkowskie i Komisja współpracują ze sobą w celu określenia wymogów dotyczących umieszczania sprzętu transmitującego informacje LIRT na pokładzie statków pływających na wodach będących w zasięgu stałych stacji AIS państw członkowskich i przedkładają IMO wszelkie stosowne środki.

2. Komisja współpracuje z państwami członkowskimi w celu ustanowienia Europejskiego Centrum Danych LRIT, którego zadaniem będzie przetwarzanie informacji dotyczących identyfikacji i śledzenia statków dalekiego zasięgu.”;

4) artykuł 12 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 12

**Wymogi informacyjne dotyczące transportu towarów niebezpiecznych**

1. 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, przed załadunkiem towarów na pokład, dostarczono deklarację zawierającą następujące informacje:

a) informacje wymienione w pkt 2 załącznika I;

b) dla substancji określonych w załączniku I Konwencji MARPOL – kartę danych dotyczących bezpieczeństwa z wyszczególnieniem fizykochemicznych właściwości produktów, w tym, w stosownych przypadkach, ich lepkości wyrażonej w cSt w temp. 50 °C oraz gęstości w temp. 15 °C oraz inne dane zawarte w karcie danych dotyczących bezpieczeństwa zgodnie z rezolucją IMO MSC.150(77);

c) numery alarmowe załadowcy lub innej osoby lub władzy będących w posiadaniu informacji dotyczących fizykochemicznych właściwości produktów oraz określających działania, jakie należy podjąć w nagłym wypadku.

2. Statki przybywające z portów spoza Wspólnoty i kierujące się do portu państwa członkowskiego, które przewożą na pokładzie niebezpieczne lub zanieczyszczające towary, muszą posiadać deklarację sporządzoną przez załadowcę, zawierającą informacje wymagane zgodnie z ust. 1 lit. a), b) i c).

3. Załadowca ma obowiązek i odpowiedzialność dostarczenia kapitanowi lub operatorowi takiej deklaracji oraz zapewnienia, aby ładunek przedstawiony do przewozu dokładnie odpowiadał ładunkowi zgłoszonemu zgodnie z ust. 1.”;

5) w art. 14 ust. 2 lit. c) otrzymuje brzmienie:

„c) na wniosek, przy wykorzystaniu SafeSeaNet oraz jeżeli jest to konieczne ze względów bezpieczeństwa morskiego lub ochrony środowiska morskiego, państwa członkowskie mają możliwość niezwłocznego wysy-

łania informacji o statku oraz o niebezpiecznych lub zanieczyszczających towarach na pokładzie do właściwych krajowych i lokalnych władz innego państwa członkowskiego.”;

6) artykuł 15 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 15

**Wyłączenia**

1. Państwa członkowskie mogą wyłączać przewozy wykonywane regularnie między portami znajdującymi się na ich terytorium z wymogów art. 4 i 13, z zastrzeżeniem spełnienia następujących warunków:

a) przedsiębiorstwo wykonujące te regularne przewozy prowadzi i stale uaktualnia wykaz statków, których to dotyczy, oraz przekazuje ten wykaz właściwej władzy;

b) dla każdej odbywanej podróży informacje wymienione odpowiednio w części 1 lub 3 załącznika I udostępnia się na żądanie właściwej władzy. Przedsiębiorstwo ustanawia wewnętrzny system zapewniający całodobowe przekazywanie takich informacji w formie elektronicznej, niezwłocznie po wystąpieniu właściwej władzy z żądaniem, zgodnie z, odpowiednio, art. 4 ust. 1 lub art. 13 ust. 4;

c) port przeznaczenia lub właściwa władza są powiadamiane, zgodnie z, odpowiednio, art. 4 lub art. 13, o wszelkiej rozbieżności w stosunku do planowanej godziny przybycia do portu przeznaczenia lub do stacji pilotowej równej lub przekraczającej trzy godziny;

d) wyłączenia przyznawane są wyłącznie poszczególnym statkom w odniesieniu do specyficznych przewozów.

Dla celów akapitu pierwszego przewozy nie są uważane za regularne przewozy, chyba że zamierza się je wykonywać przez okres nie krótszy niż jeden miesiąc;

Wyłączenia z wymogów art. 4 i 13 ograniczone są do podróży, których przewidywany czas trwania nie przekracza 12 godzin.

2. W przypadku gdy regularne przewozy międzynarodowe wykonywane są między dwoma lub więcej państwami, z których przynajmniej jedno jest państwem członkowskim, każde z zainteresowanych państw członkowskich może zwrócić się do innych państw członkowskich o przyznanie wyłączenia dla takich przewozów. Wszystkie zainteresowane państwa członkowskie, w tym również zainteresowane państwa nadbrzeżne, współpracują w przyznawaniu wyłączeń takim przewozom, zgodnie z warunkami określonymi w ust. 1.

3. Państwa członkowskie okresowo sprawdzają, czy warunki określone w ust. 1 i 2 są spełnione. W przypadku gdy przynajmniej jeden z tych warunków nie jest spełniany, państwa członkowskie niezwłocznie cofają przywilej wyłączenia przyznany zainteresowanemu przedsiębiorstwu.

4. Państwa członkowskie przekazują Komisji wykaz przedsiębiorstw, którym przyznano wyłączenia na mocy niniejszego artykułu, a także każdą aktualizację tego wykazu.”;

7) 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 żeglugi lub powodować zagrożenie dla środowiska.”;

8) dodaje się artykuł w brzmieniu:

„Artykuł 18a

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

1. W sytuacjach, w których właściwe władze uznają, biorąc pod uwagę sytuację lodową, że istnieje poważne zagrożenie bezpieczeństwa życia ludzkiego na morzu lub zagrożenie dla ochrony ich obszarów żeglugi lub stref przybrzeżnych, lub obszarów żeglugi 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) mogą żądać, bez uszczerbku dla obowiązku udzielenia pomocy statkom potrzebującym pomocy oraz dla innych obowiązków wynikających z odpowiednich zasad międzynarodowych, aby statki znajdujące się w danym obszarze i zamierzające wejść do portu lub terminalu lub z nich wyjść albo opuścić kotwicowisko,

udokumentowały, że spełniają 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.”;

9) w art. 19 wprowadza się następujące zmiany:

a) w ust. 2 dodaje się akapit w brzmieniu:

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

b) dodaje się ustęp w brzmieniu:

„4. Zgodnie ze swoim prawem krajowym państwa członkowskie uwzględniają odnośnie postanowienia wytycznych IMO w sprawie sprawiedliwego traktowania marynarzy w razie wypadków morskich na wodach podlegających ich jurysdykcji.”;

10) artykuł 20 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 20

#### **Właściwe władze w zakresie przyjmowania statków potrzebujących pomocy**

1. Państwa członkowskie wyznaczają co najmniej jedną właściwą władzę, dysponującą wymaganą wiedzą fachową i uprawnieniami do samodzielnego podejmowania decyzji w odniesieniu do przyjmowania statków potrzebujących pomocy.

2. Władza lub władze, o których mowa w ust. 1, mogą w razie potrzeby oraz w szczególności w wypadku zagrożenia dla bezpieczeństwa morskiego i ochrony środowiska podjąć wszelkie środki umieszczone w wykazie określonym w załączniku IV, który nie jest wyczerpujący.

3. Władza lub władze, o których mowa w ust. 1, spotykają się regularnie w celu wymiany wiedzy fachowej oraz udoskonalania środków podjętych zgodnie z niniejszym artykułem. Mogą one spotykać się w każdym czasie z uwagi na szczególne okoliczności.”;

11) Dodaje się artykuły w brzmieniu:

„Artykuł 20a

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

1. Państwa członkowskie opracowują plany przyjmowania statków w celu reagowania na zagrożenia wywołane przez statki potrzebujące pomocy na wodach podlegających ich jurysdykcji, w tym, w stosownych przypadkach, na zagrożenia dla życia ludzkiego i środowiska. Władza lub władze, o których mowa w art. 20 ust. 1, uczestniczą w opracowywaniu i wykonywaniu tych planów.

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 władzy lub władz odpowiedzialnych za przyjmowanie i reagowanie w przypadku zgłoszeń alarmowych;
- b) dane władzy właściwej do dokonania oceny sytuacji i podjęcia decyzji o udzieleniu lub odmowie przyjęcia statku potrzebującego pomocy;
- c) informacje na temat linii brzegowej państw członkowskich i wszystkie elementy ułatwiające uprzednią ocenę oraz szybkie podjęcie decyzji dotyczącej miejsca schronienia statku potrzebującego pomocy, 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 urzędnicy 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 i adres kontaktowy władzy lub władz, o których mowa w art. 20 ust. 1, jak również władz wyznaczonych do przyjmowania i reagowania w przypadku zgłoszeń alarmowych.

Państwa członkowskie przekazują sąsiednim 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 dnia 30 listopada 2010 o środkach przyjętych w ramach stosowania niniejszego artykułu.

Artykuł 20b

#### **Decyzja w sprawie przyjęcia statku**

Władza lub władze, o których mowa w art. 20 ust. 1, podejmują decyzję w sprawie przyjęcia statku w miejscu schronienia po dokonaniu uprzedniej oceny sytuacji w oparciu o plan, o którym mowa w art. 20a. Władza lub władze zapewniają, że statki są przyjmowane w miejscu schronienia, jeżeli uznają one że udzielenie schronienia jest najlepszym rozwiązaniem dla celów ochrony życia ludzkiego lub środowiska.

Artykuł 20c

#### **Bezpieczeństwo finansowe i odszkodowanie**

1. Brak certyfikatu ubezpieczeniowego w rozumieniu art. 6 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/20/WE z dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie ubezpieczenia właścicieli statków z tytułu roszczeń za szkody spowodowane na morzu (\*) nie zwalnia państwa członkowskiego z oceny wstępnej oraz podjęcia decyzji, o której mowa w art. 20b, oraz nie jest uważany za powód sam w sobie wystarczający dla odmowy przez państwo członkowskie przyjęcia statku w miejscu schronienia.

2. Bez uszczerbku dla ust. 1, przyjmując zagrożony statek w miejscu schronienia, państwo członkowskie może wymagać od operatora, agenta lub kapitana statku przedstawienia certyfikatu ubezpieczenia w rozumieniu art. 6 dyrektywy 2009/20/WE. Wymaganie certyfikatu nie prowadzi do opóźnienia w przyjęciu statku potrzebującego pomocy.



*Artykuł 20d***Badanie przez Komisję**

Komisja bada istniejące w państwach członkowskich mechanizmy wypłaty odszkodowania za szkody poniesione przez port lub inny podmiot w wyniku decyzji podjętej zgodnie z art. 20 ust. 1. Na podstawie tego badania Komisja przedstawia opcje różnych polityk i dokonuje jej oceny. Komisja do dnia 31 grudnia 2011 r. składa sprawozdanie Parlamentowi Europejskiemu oraz Radzie w sprawie wyników badania.

(\*) Dz.U. L 131 z 28.5.2009, s. 128”;

12) 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 wzajemnie połączone z SafeSeaNet. Komisja zapewnia działanie SafeSeaNet przez całą dobę. Opis i zasady SafeSeaNet ustanowione są w załączniku III.

4. Bez uszczerbku dla ust. 3, działając w ramach porozumień wewnątrzspółnotowych lub w ramach transgranicznych projektów międzyregionalnych lub transnarodowych w ramach Wspólnoty, państwa członkowskie zapewniają, aby systemy informacji lub sieci informacyjne funkcjonowały zgodnie z wymogami niniejszej dyrektywy oraz były kompatybilne i połączone z SafeSeaNet.”;

13) 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 działanie 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.”;

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.”;

14) 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 władz 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.”;

15) artykuł 24 otrzymuje brzmienie:

*„Artykuł 24***Poufność informacji**

1. Państwa członkowskie, zgodnie z przepisami wspólnotowymi lub krajowymi, podejmują niezbędne środki w celu zapewnienia poufności informacji przekazywanych im zgodnie z niniejszą dyrektywą oraz używają tych informacji jedynie zgodnie z niniejszą dyrektywą.

2. Komisja bada ewentualne problemy dotyczące bezpieczeństwa sieci i informacji oraz proponuje stosowne zmiany do załącznika III w celu poprawy bezpieczeństwa sieci.”;

16) artykuły 27 i 28 otrzymują brzmienie:

„Artykuł 27

#### Zmiany

1. Odniesienia do instrumentów wspólnotowych i instrumentów IMO w niniejszej dyrektywie, definicje określone w jej art. 3 oraz załączniki do niej mogą zostać zmienione w celu dostosowania ich do przepisów prawa wspólnotowego i międzynarodowego, które zostały przyjęte lub zmienione lub które weszły w życie, w zakresie, w jakim takie zmiany nie rozszerzają zakresu niniejszej dyrektywy.

Środki te, mające na celu zmianę elementów innych niż istotne niniejszej dyrektywy, przyjmuje się zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą, o której mowa w art. 28 ust. 2.

2. Załączniki I, III i IV mogą zostać zmienione w świetle doświadczenia zdobytego w związku z niniejszą dyrektywą, w zakresie, w jakim takie zmiany nie rozszerzają jej zakresu.

Środki te, mające na celu zmianę elementów innych niż istotne niniejszej dyrektywy, przyjmuje się zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą, o której mowa w art. 28 ust. 2.

Artykuł 28

#### Procedura komitetowa

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, s. 1.”;

17) w pkt 4 załącznika I tiret X otrzymuje brzmienie:

„— X. informacje różne:

— właściwości i szacunkowa ilość paliwa w zbiornikach dla statków o nośności powyżej 1 000 ton brutto,

— status nawigacyjny.”;

18) w pkt I załącznika II 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 dnia 31 maja 2012 r.,

— statki rybackie o długości całkowitej wynoszącej 18 metrów lub więcej, ale mniejszej niż 24 metry: nie później niż dnia 31 maja 2013 r.,

— statki rybackie o długości całkowitej przekraczającej 15 metrów, ale mniejszej niż 18 metrów: nie później niż dnia 31 maja 2014 r.

Do nowo wybudowanych statków rybackich o długości całkowitej przekraczającej 15 metrów wymóg dotyczący wyposażenia określony w art. 6a stosuje się od dnia 30 listopada 2010 r.”;

19) załącznik III zastępuje się tekstem znajdującym się w załączniku do niniejszej dyrektywy.

Artykuł 2

#### Transpozycja

1. Państwa członkowskie wprowadzają w życie przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne niezbędne do wykonania niniejszej dyrektywy do 30 listopada 2010 r. 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 określone 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 Strasburgu dnia 23 kwietnia 2009 r.

*W imieniu Parlamentu Europejskiego*

H.-G. PÖTTERING

*Przewodniczący*

*W imieniu Rady*

P. NEČAS

*Przewodniczący*

\_\_\_\_\_

## ZAŁĄCZNIK

## „ZAŁĄCZNIK III

## WIADOMOŚCI ELEKTRONICZNE ORAZ SAFESEANET

**1. Zasady ogólne i struktura**

Wspólnotowy system wymiany informacji istotnych dla bezpieczeństwa morskiego, SafeSeaNet, umożliwia otrzymywanie, przechowywanie, odzyskiwanie oraz wymianę informacji związanych z bezpieczeństwem morskim, bezpieczeństwem portów i bezpieczeństwem na morzu, ochroną środowiska morskiego oraz skutecznością ruchu morskiego i transportu morskiego.

SafeSeaNet jest wyspecjalizowaną siecią stworzoną w celu ułatwienia wymiany danych w formie elektronicznej między państwami członkowskimi oraz w celu dostarczenia Komisji odpowiednich informacji zgodnie z przepisami wspólnotowym. Składa się ona z sieci krajowych systemów SafeSeaNet w państwach członkowskich oraz z centralnego systemu SafeSeaNet, działającego jako punkt węzłowy.

Sieć SafeSeaNet łączy wszystkie krajowe systemy SafeSeaNet i obejmuje centralny system SafeSeaNet.

**2. Zarządzanie siecią SafeSeaNet, jej działalność, rozwój i utrzymywanie****2.1. Zakres obowiązków****2.1.1. Krajowe systemy SafeSeaNet**

Państwa członkowskie tworzą i utrzymują krajowe systemy SafeSeaNet, które umożliwiają wymianę danych morskich między użytkownikami i którymi kieruje właściwa władza krajowa.

Właściwa władza krajowa odpowiedzialna jest za zarządzanie systemem krajowym, które obejmuje krajową koordynację między użytkownikami danych i dostawców danych, jak również zapewnienie, aby wyznaczone zostały UN LOCODES oraz aby stworzona i utrzymywana była niezbędna krajowa infrastruktura informatyczna i procedury opisane w dokumencie dotyczącym interfejsu i kontroli funkcjonalności, o którym mowa w pkt 2.3.

Krajowy system SafeSeaNet umożliwia wzajemne połączenia między użytkownikami upoważnionymi przez właściwą władzę krajową oraz może zostać udostępniony określonym podmiotom związanym z transportem morskim (właścicielom statków, agentom, kapitanom, załodowcom i innym), jeżeli zostali oni upoważnieni przez właściwą władzę krajową, w szczególności w celu ułatwienia składania sprawozdań w formie elektronicznej zgodnie z przepisami wspólnotowymi.

**2.1.2. Centralny system SafeSeaNet**

Komisja odpowiedzialna jest za zarządzanie na poziomie polityki centralnego systemu SafeSeaNet oraz za nadzór nad systemem SafeSeaNet, we współpracy z państwami członkowskimi, podczas gdy Agencja, zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 1406/2002 Parlamentu Europejskiego i Rady<sup>(1)</sup>, we współpracy z państwami członkowskimi i Komisją odpowiedzialna jest za jego wdrożenie techniczne.

Centralny system SafeSeaNet działający jako punkt węzłowy posiada interfejs do wszystkich krajowych systemów SafeSeaNet oraz ustanawia niezbędną infrastrukturę informatyczną oraz procedury opisane w dokumencie dotyczącym interfejsu i kontroli funkcjonalności, o którym mowa w pkt 2.3.

**2.2. Zasady zarządzania**

Komisja ustanawia grupę sterującą wysokiego szczebla, która przyjmuje swój regulamin, złożoną z przedstawicieli państw członkowskich oraz Komisji, w celu:

- wydawania zaleceń w celu poprawy skuteczności i bezpieczeństwa SafeSeaNet,
- dostarczania odpowiednich wskazówek dotyczących rozwoju SafeSeaNet,
- wspierania Komisji w ramach przeglądu funkcjonowania SafeSeaNet,
- zatwierdzenia dokumentu dotyczącego interfejsu i kontroli funkcjonalności, o którym mowa w pkt 2.3 oraz wszelkich jego zmian.

<sup>(1)</sup> Dz.U. L 208 z 5.8.2002, s. 1.

### 2.3. Dokument dotyczący interfejsu i kontroli funkcjonalności oraz dokumentacja techniczna SafeSeaNet

Komisja opracowuje i aktualizuje dokument dotyczący interfejsu i kontroli funkcjonalności w ścisłej współpracy z państwami członkowskimi.

Dokument dotyczący interfejsu i kontroli funkcjonalności opisuje szczegółowo wymogi w zakresie funkcjonowania, procedur mających zastosowanie do elementów krajowych i centralnych SafeSeaNet mających zapewnić zgodność z odpowiednimi przepisami wspólnotowymi.

Dokument dotyczący interfejsu i kontroli funkcjonalności zawiera zasady dotyczące:

- wskazówek w zakresie praw dostępu, dotyczących zarządzania jakością danych,
- specyfikacji bezpieczeństwa dla transmisji i wymiany danych, oraz
- archiwum informacji na poziomie krajowym i centralnym.

Dokument dotyczący interfejsu i kontroli funkcjonalności wskazuje możliwości przechowywania oraz udostępniania informacji dotyczących towarów niebezpiecznych lub powodujących zanieczyszczenia w związku z planowanymi usługami, w odniesieniu do których przyznano wyłączenie zgodnie z art. 15.

Dokumentacja techniczna SafeSeaNet, na przykład standardy dotyczące formatu przekazywania danych, podręczniki użytkownika oraz specyfikacje w zakresie bezpieczeństwa sieci, jest opracowywana i aktualizowana przez Agencję we współpracy z państwami członkowskimi.

### 3. Wymiana danych za pośrednictwem SafeSeaNet

System opiera się na standardach stosowanych w przemyśle i posiada zdolność współdziałania z systemami publicznymi i prywatnymi wykorzystywanymi do tworzenia, dostarczania lub otrzymywania informacji w ramach SafeSeaNet.

Komisja i Państwa członkowskie współpracują ze sobą w celu zbadania możliwości technicznych i opracowania funkcjonalności umożliwiających aby dostawcy danych, w tym kapitanowie, posiadacze, agenci, operatorzy, załadowcy i odpowiednie władze, musiały przekazywać informacje tylko raz. Państwa członkowskie zapewniają, że przekazane informacje są dostępne w celu ich wykorzystania we wszelkich odpowiednich systemach sprawozdawczych, systemach powiadamiania oraz systemach VTMS.

Wiadomości elektroniczne wymieniane zgodnie z niniejszą dyrektywą i odpowiednimi przepisami wspólnotowymi przekazywane są za pośrednictwem SafeSeaNet. W tym celu państwa członkowskie opracowują i utrzymują niezbędne interfejsy służące transmisji danych za pomocą środków elektronicznych do SafeSeaNet.

W przypadku gdy zasady przyjęte na poziomie międzynarodowym dopuszczają przekazywanie informacji LRIT dotyczących statków krajów trzecich, SafeSeaNet wykorzystuje się do dystrybucji wśród państw członkowskich informacji LRIT otrzymanych zgodnie z art. 6b niniejszej dyrektywy.

### 4. Bezpieczeństwo i prawa dostępu

Centralny system SafeSeaNet oraz krajowe systemy SafeSeaNet spełniają wymogi niniejszej dyrektywy dotyczące poufności informacji, a także zasad bezpieczeństwa i specyfikacji określonych w dokumencie dotyczącym interfejsu i kontroli funkcjonalności, w szczególności w odniesieniu do praw dostępu.

Państwa członkowskie określają wszystkich użytkowników, którym przyznaje się odpowiednią rolę oraz pakiet praw dostępu zgodnie z dokumentem dotyczącym interfejsu i kontroli funkcjonalności.”

---