

Środa, 24 września 2008 r.

TEKST
PROPONOWANY PRZEZ RADĘ

POPRAWKA

Poprawka 1
Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 11A a (nowy)**Artykuł 11A a)****Składanie sprawozdań**

Do końca każdego półrocza, a po raz pierwszy do końca pierwszego półrocza roku 2009, Komisja składa Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie z postępu prac nad rozwojem systemu SIS II oraz migracją z systemu informacyjnego Schengen (SIS 1+) do systemu informacyjnego Schengen drugiej generacji (SIS II).

Poprawka 2
Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 12

Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie trzeciego dnia po jego opublikowaniu w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej. Rozporządzenie przestaje obowiązywać w dniu ustalonym przez Radę stanowiącą zgodnie z art. 55 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 1987/2006.

Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie trzeciego dnia po jego opublikowaniu w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej. Rozporządzenie przestaje obowiązywać w dniu ustalonym przez Radę stanowiącą zgodnie z art. 55 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 1987/2006, **jednak nie później niż w dniu 30 czerwca 2010 r.**

Wspólnotowy system monitorowania i informacji o ruchu statków *II**

P6_TA(2008)0443

Rezolucja legislacyjna Parlamentu Europejskiego z dnia 24 września 2008 r. dotycząca wspólnego stanowiska Rady mającego na celu przyjęcie dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającej dyrektywę 2002/59/WE ustanawiającą wspólnotowy system monitorowania i informacji o ruchu statków (5719/3/2008 — C6-0225/2008 — 2005/0239(COD))

(2010/C 8 E/39)

(Procedura współdecyzji: drugie czytanie)

Parlament Europejski,

- uwzględniając wspólne stanowisko Rady (5719/3/2008 — C6-0225/2008) ⁽¹⁾,
- uwzględniając stanowisko zajęte w pierwszym czytaniu ⁽²⁾ dotyczące wniosku Komisji przedstawionego Parlamentowi Europejskiemu i Radzie (COM(2005)0589),
- uwzględniając art. 251 ust. 2 Traktatu WE,
- uwzględniając art. 62 Regulaminu,
- uwzględniając zalecenie do drugiego czytania przedstawione przez Komisję Transportu i Turystyki (A6-0334/2008),

⁽¹⁾ Dz. U. C 184 E z 22.7.2008, str. 1.

⁽²⁾ Dz. U. C 74 E z 20.3.2008, str. 533.

Środa, 24 września 2008 r.

1. zatwierdza wspólne stanowisko po poprawkach;
2. zobowiązuje swojego Przewodniczącego do przekazania stanowiska Parlamentu Radzie i Komisji.

P6_TC2-COD(2005)0239

Stanowisko Parlamentu Europejskiego przyjęte w drugim czytaniu w dniu 24 września 2008 r. w celu przyjęcia dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/.../WE zmieniającej 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 ⁽¹⁾,

uwzględniając opinię Komitetu Regionów ⁽²⁾,

stanowiąc zgodnie z procedurą określoną w art. 251 Traktatu ⁽³⁾,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Przyjmując dyrektywę 2002/59/WE ⁽⁴⁾, 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 (|| „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 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.

⁽¹⁾ Dz. U. C 318 z 23.12.2006, str. 195.

⁽²⁾ Dz. U. C 229 z 22.9.2006, str. 38.

⁽³⁾ Stanowisko 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, str. 1) oraz stanowisko Parlamentu Europejskiego z dnia 24 września 2008 r.

⁽⁴⁾ Dz. U. L 208 z 5.8.2002, str. 10.

Środa, 24 września 2008 r.

- (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, szczególnie 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. (konwencja „SOLAS”), 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. **Międzynarodowa Organizacja Morska (MOM) uznała, że publikowanie w celach handlowych w sieci internetowej lub gdzie indziej danych AIS przekazywanych przez statki mogłoby zagrażać bezpieczeństwu statków i urzędzeń portowych oraz zaleciła rządów państw członkowskich, aby zgodnie z postanowieniami prawa krajowego zapobiegały przypadkom udostępniania danych AIS osobom postronnym mającym zamiar publikowania ich w sieci internetowej lub w inny sposób. Ponadto dostępność informacji AIS na temat szlaków morskich i ładunków nie powinna szkodzić uczciwej konkurencji pomiędzy podmiotami działającymi w przemyśle morskim.**
- (7) Obowiązek zainstalowania AIS powinien być rozumiany również jako wymóg utrzymywania AIS w działaniu ciąglem, z wyjątkiem przypadków, gdy międzynarodowe przepisy lub normy stanowią o ochronie informacji nawigacyjnej.
- (8) **Z badań przeprowadzonych w imieniu Komisji wyraźnie wynika, że integracja AIS z systemami określania pozycji statków i systemów łączności stosowanymi w ramach wspólnej polityki rybołówstwa nie jest ani użyteczna, ani wykonalna.**
- (9) **Na mocy dyrektywy 2002/59/WE państwo członkowskie ma prawo zwrócić się z własnej inicjatywy do innego państwa członkowskiego o udzielenie informacji dotyczących statku oraz niebezpiecznego lub zanieczyszczającego ładunku przez niego przewożonego. Należy podkreślić, iż nie oznacza to, że jedno państwo członkowskie ma prawo kierować systematycznie do drugiego żądania, lecz oznacza, że może się ono zwrócić o udzielenie takich informacji tylko ze względu na bezpieczeństwo morskie lub ochronę środowiska morskiego.**
- (10) 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.
- (11) 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

Środa, 24 września 2008 r.

w takim obszarze. Dany organ powinien mieć możliwość podjęcia wszelkich odpowiednich kroków służących zapewnieniu bezpieczeństwa życia ludzkiego na morzu i ochronie środowiska. **Zgodnie z rozdziałem II-1 częścią A-1 prawidłem 3-1 konwencji SOLAS, państwa członkowskie ponoszą odpowiedzialność za dopilnowanie, by statki pływające pod ich banderą były projektowane, budowane i utrzymywane zgodnie z wymogami dotyczącymi struktury, elementów mechanicznych i elektrycznych towarzystw klasyfikacyjnych uznanych przez ich administracje. Państwa członkowskie powinny zatem ustanowić wymogi w zakresie nawigacji na wodzie, na której tworzy się lód, zgodnie z wymogami organizacji uznanych na mocy dyrektywy Rady 94/57/WE z dnia 22 listopada 1994 r. w sprawie wspólnych reguł i norm dotyczących organizacji dokonujących inspekcji i przeglądów na statkach oraz odpowiednich działań administracji morskich⁽¹⁾ lub odpowiednimi standardami krajowymi. Państwa członkowskie powinny być w stanie zweryfikować, czy niezbędna na pokładzie dokumentacja potwierdza, że statek spełnia wymogi dotyczące wytrzymałości i mocy, proporcjonalne do sytuacji w zakresie tworzenia się lodu na danym obszarze.**

- (12) 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. (|| „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, dyrektywa ta powinna być odpowiednio zmieniona. **Dyrektywa ta nie odbiega od zasad mających zastosowanie do akcji ratowniczych takich jak te, które zostały ustanowione w Międzynarodowej konwencji o poszukiwaniu i ratownictwie morskim z 1979 r., kiedy zagrożone jest życie ludzkie. Konwencja ta więc nadal znajduje w pełni zastosowanie.**
- (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) **W celu zapewnienia pełnej współpracy ze strony kapitanów statków i załóg oraz pozyskania ich zaufania należy zapewnić, aby kapitanowie i załoga statków potrzebujących pomocy mogli liczyć na dobre i uczciwe traktowanie ze strony właściwych organów danego państwa członkowskiego. W tym celu pożądane jest, aby państwa członkowskie stosowały, w zgodzie z ich ustawodawstwem krajowym, odnośne postanowienia wytycznych IMO w sprawie sprawiedliwego traktowania załogi w razie wypadku na morzu.**
- (16) W sytuacji gdy statek potrzebuje pomocy, może zaistnieć konieczność podjęcia decyzji dotyczącej przyjęcia tego statku w miejscu schronienia. **Jest to szczególnie ważne w przypadku sytuacji zagrożenia na morzu, czyli w sytuacji, która może doprowadzić do utraty statku lub zagrożenia środowiskowego lub nawigacyjnego. We wszystkich takich przypadkach konieczne jest, aby możliwe było zwrócenie się do niezależnego organu w każdym państwie członkowskim lub regionie, w zależności od wewnętrznej struktury państwa członkowskiego, posiadającego odpowiednie uprawnienia i wiedzę fachową potrzebną do podjęcia wszelkich niezbędnych decyzji oraz udzielenia pomocy zagrożonemu statkowi w celu ochrony życia ludzkiego i środowiska naturalnego oraz ograniczenia szkód gospodarczych. Właściwy organ powinien mieć charakter stały. Powinien on w szczególności mieć prawo do podjęcia niezależnej decyzji o przyjęciu statku potrzebującego pomocy w miejscu schronienia.** W tym celu powinien on sporządzić wstępną ocenę sytuacji na podstawie informacji zawartej w odpowiednim planie przyjmowania statków w miejscu schronienia.

(1) Dz. U. L 319 z 12.12.1994, str. 20.

Środa, 24 września 2008 r.

- (17) 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 **specjalistycznej** wiedzy fachowej **na temat problematyki morskiej w zakresie radzenia sobie z wypadkami, w których można się spodziewać poważnych szkodliwych konsekwencji oraz na podstawie** adekwatnych informacji dostępnych właściwemu organowi.
- (18) Przy sporządzaniu planów państwa członkowskie powinny gromadzić informacje na temat potencjalnych miejsc schronienia na wybrzeżu, aby umożliwić właściwemu organowi, w razie 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.
- (19) 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.
- (20) **Brak gwarancji finansowych lub ubezpieczenia nie powinien zwalniać państwa członkowskiego z obowiązku udzielenia pomocy statkowi potrzebującemu pomocy i przyjęcia go w miejscu schronienia, jeżeli w ten sposób możliwe jest ograniczenie zagrożenia dla załogi i środowiska naturalnego. Mimo, że właściwe organy mogą zweryfikować, czy statek jest objęty ubezpieczeniem lub inną gwarancją finansową umożliwiającą stosowny zwrot kosztów i wypłatę odszkodowania za szkody związane z przyjęciem statku w miejscu schronienia, żądanie udzielenia tych informacji nie może opóźnić akcji ratunkowej.**
- (21) **Porty, które przyjmują statek potrzebujący pomocy, muszą mieć możliwość polegania na szybkim zwrocie kosztów i wypłacie odszkodowania za wszelkie szkody wynikłe z akcji ratunkowej. W tym celu ważne jest, aby stosowana była nie tylko dyrektywa 2008/.../WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia ... [w sprawie odpowiedzialności cywilnej i gwarancji finansowych armatorów] ⁽¹⁾ i uregulowania Międzynarodowego Funduszu Odszkodowań za Szkody Spowodowane Zanieczyszczeniem Olejami (International Oil Pollution Compensation Funds), ale także Międzynarodowa konwencja w sprawie odpowiedzialności i rekompensaty za szkody związane z przewozem morzem substancji niebezpiecznych i szkodliwych z 1996 r., Międzynarodowej konwencji o odpowiedzialności cywilnej za szkody spowodowane zanieczyszczeniem olejami bunkrowymi z 2001 r. oraz Konwencji o usuwaniu wraków z 2007 r. Państwa członkowskie powinny zatem ratyfikować te konwencje tak szybko, jak to możliwe. W wyjątkowych przypadkach państwa członkowskie powinny zapewnić zwrot kosztów i wypłatę odszkodowania za szkody poniesione przez port w wyniku przyjęcia statku w miejscu schronienia, w szczególności, jeżeli takie koszty i szkody ekonomiczne nie są objęte gwarancjami finansowymi armatorów lub innymi istniejącymi mechanizmami rekompensaty.**
- (22) 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.
- (23) 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. **Istotną rzeczą jest zagwarantowanie, że SafeSeaNet nie spowoduje dodatkowego obciążenia administracyjnego ani dodatkowych kosztów dla przemysłu oraz że dojdzie do harmonizacji z przepisami międzynarodowymi, a kwestia poufności będzie brana pod uwagę w związku ze wszelkimi możliwymi skutkami handlowymi.**

⁽¹⁾ Dz. U. L.

Środa, 24 września 2008 r.

- (24) Postęp dokonany w dziedzinie nowych technologii, a zwłaszcza w zakresie ich zastosowań kosmicznych, takich jak **satelitarne urządzenia monitorowania** statków, systemy obrazowania czy też system **Galileo**, umożliwiają dzisiaj rozszerzenie monitorowania ruchu statków na otwarte morze i tym samym zapewnić lepsze działanie systemu na wodach europejskich. **Ponadto IMO zmieniła konwencję SOLAS w celu uwzględnienia zmian w zakresie bezpieczeństwa na morzu i ochrony środowiska morskiego, aby opracować systemy identyfikacji i śledzenia statków dalekiego zasięgu (Long-range Identification and Tracking — LRIT). Zgodnie ze strukturą przyjętą przez IMO oraz przewidując możliwość utworzenia regionalnych ośrodków gromadzenia danych LRIT, a także biorąc pod uwagę doświadczenie zdobyte dzięki systemowi SafeSeaNet, należy stworzyć europejskie centrum gromadzenia danych LRIT do celów zbierania informacji LRIT i ich administrowaniem. W celu uzyskania danych LRIT państwa członkowskie będą musiały być połączone z europejskim centrum danych LRIT.**
- (25) **W celu umożliwienia ograniczenia kosztów i uniknięcia zbędnego umieszczenia sprzętu na podkładach statków żeglujących w obszarach morskich objętych zasięgiem stacji monitorowania AIS, dane AIS powinny być włączone do systemu LIRT. W tym celu państwa członkowskie i Komisja powinny podejmować wszelkie stosowne inicjatywy, w szczególności w ramach IMO.**
- (26) 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 danych i korzystania z nich oraz udostępniania ich organom wyznaczonym przez państwa członkowskie.
- (27) 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.
- (28) **Informacje gromadzone zgodnie z niniejszą dyrektywą mogą być rozpowszechniane i wykorzystywane tylko w celu zapobiegania sytuacjom, które zagrażają bezpieczeństwu życia ludzi na morzu oraz ochronie środowiska morskiego. Komisja powinna więc sprawdzić możliwości rozwiązywania problemów związanych z bezpieczeństwem sieci i informacji.**
- (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) ⁽¹⁾ 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 ⁽²⁾.
- (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, **zmian jej załączników I, III i IV w świetle zdobytego doświadczenia, ustanawiania wymogów dotyczących umieszczania sprzętu LIRT na pokładach statków żeglujących w obszarze objętym zasięgiem stałych stacji AIS, ustanawiania zasad politycznych i zasad rządzących dostępem do informacji w Europejskim Centrum Danych LRIT oraz zmiany definicji, odniesień i załączników, tak aby dostosować je do prawa wspólnotowego lub międzynarodowego.** 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.

⁽¹⁾ Dz. U. L 324 z 29.11.02, str. 1 ||.

⁽²⁾ Dz. U. L 184 z 17.7.1999, str. 23 ||.

Środa, 24 września 2008 r.

- (33) Zgodnie z rozporządzeniem (WE) Parlamentu Europejskiego i Rady nr 1406/2002 z dnia 27 czerwca 2002 r. ustanawiającego Europejską Agencję Bezpieczeństwa Morskiego ⁽¹⁾ Agencja zapewnia Komisji i państwom członkowskim konieczne wsparcie we wdrażaniu dyrektywy 2002/59/WE.

■

- (34) 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) Tytuł ten zastępuje się tytułem w brzmieniu:

„Dyrektywa 2002/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 27 czerwca 2002 r. ustanawiająca wspólnotowy system monitorowania statków i zasady regulujące odpowiedzialność cywilną i gwarancje finansowe właścicieli statków oraz uchylająca dyrektywę Rady 93/75/EWG;”

- 2) W art. 1 wprowadza się następujące zmiany:

- a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„Celem niniejszej dyrektywy jest ustanowienie we Wspólnocie systemu monitorowania i informowania o ruchu statków w celu poprawy bezpieczeństwa i sprawności w ruchu morskim, poprawy bezpieczeństwa w portach i na morzu, a także poprawy skuteczności działań władz w razie wypadków, kolizji lub w sytuacjach potencjalnie niebezpiecznych na morzu, w tym działań poszukiwawczych i ratowniczych, oraz wniesienia wkładu w poprawę skuteczności działań w zakresie zapobiegania i wykrywania zanieczyszczeń powodowanych przez statki.”

- b) dodaje się ustęp w brzmieniu:

„Niniejsza dyrektywa określa również zasady stosujące się do pewnych aspektów obowiązków podmiotów gospodarczych uczestniczących w łańcuchu transportu morskiego w zakresie odpowiedzialności cywilnej i ustanawia odpowiednie zabezpieczenia finansowe dla marynarzy w przypadkach pozostawienia ich przez armatora.”

- 3) W art. 2 wprowadza się następujące zmiany:

- a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Niniejsza dyrektywa ma zastosowanie do:

- statków o pojemności brutto wynoszącej co najmniej 300 ton, o ile przepisy nie stanowią inaczej, oraz*
- zgodnie z prawem międzynarodowym, do obszarów morskich znajdujących się pod jurysdykcją państw członkowskich.”*

- b) ust. 2 otrzymuje brzmienie:

- i) zdanie wprowadzające otrzymuje brzmienie

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

- (ii) lit. c) otrzymuje brzmienie:

„c) zasobów statku i wyposażenia do użytku na pokładzie statków.”

- 4) 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:”

⁽¹⁾ Dz. U. L 208 z 5.8.2002, str. 1 ||.

Środa, 24 września 2008 r.

ii) **po czwartym tiret dodaje się tiret w brzmieniu:**

„— **»Konwencja z 1996 r.« oznacza ujednolicony tekst konwencji z 1976 r. o ograniczeniu odpowiedzialności w dziedzinie wierzitelności w transporcie morskim, przyjętej przez IMO, zmodyfikowanej przez protokół z 1996 r.»**

iii) **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 A 930(22) IMO« oznacza rezolucję IMO i Rady Administracyjnej Międzynarodowego Urzędu Pracy zatytułowaną »Wytyczne w sprawie zapewnienia zabezpieczenia finansowego marynarzom w przypadkach pozostawienia ich przez armatora«**

— »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 razie wypadku morskiego« oznacza wytyczne załączone do rezolucji LEG. 3(91) Komitetu Prawnego IMO i Rady Administracyjnej Międzynarodowej Organizacji Pracy z dnia 27 kwietnia 2006 r.»;**

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 punkt w brzmieniu:**

„ka) **»armator« oznacza właściciela statku albo jakąkolwiek inną organizację lub osobę taką jak zarządca lub agent albo czarterujący statek, której armator powierzył odpowiedzialność za eksploatację statku i która, przez przejęcie odpowiedzialności, wyraziła zgodę na przejęcie wszelkich wynikających z tego obowiązków i zobowiązań;**”

d) **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. **Ratowanie osób na statku jest, w razie konieczności, prowadzone zgodnie z konwencją ASAR, która ma pierwszeństwo przed przepisami niniejszej dyrektywy.**

Środa, 24 września 2008 r.

- w) »odpowiedzialność cywilna« dla celów konwencji z 1996 r. oznacza odpowiedzialność, zgodnie z którą osoba trzecia poszkodowana w wyniku realizacji transportu morskiego jest uprawniona do dochodzenia roszczeń z zastrzeżeniem ograniczeń zgodnie z art. 2 tej konwencji, z wyjątkiem wierzytelności objętych rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr.../2008 z dnia... [w sprawie odpowiedzialności przewoźników pasażerskich na morzu z tytułu wypadków] (*);
- x) »LRIT« oznacza system, który automatycznie przekazuje informacje dotyczące identyfikacji i śledzenia statków dalekiego zasięgu zgodnie z uregulowaniem 19 rozdziału V konwencji SOLAS dla celów bezpieczeństwa morskiego lub ochrony środowiska morskiego.

(*) Dz. U. L ...”

5) dodaje się artykuł w brzmieniu:

„Artykuł 4a

Zwolnienia

1. Państwa członkowskie mogą zwolnić linie żeglugowe zapewniające regularne rejsy między portami znajdującymi się na ich terytorium z obowiązku ustanowionego w art. 4 z zastrzeżeniem spełnienia przez nie następujących warunków:

- a) armator obsługujący regularne linie żeglugowe, opracowuje i uaktualnia listę takich statków i przekazuje ją właściwemu organowi;
- b) dla każdego rejsu informacje wymienione w załączniku I pkt 1 są udostępniane na żądanie właściwemu organowi. Armator musi ustanowić wewnętrzny system zapewniający całodobowe przekazywanie takich informacji w formie elektronicznej, niezwłocznie po wystąpieniu właściwego organu z żądaniem, zgodnie z art. 4 ust. 1;
- c) port przeznaczenia jest informowany, zgodnie z art. 4, o wszelkiej rozbieżności w stosunku do planowanej godziny przybycia do portu przeznaczenia lub do stacji pilotowej równej lub przekraczającej sześć godzin;
- d) zwolnienia są przyznawane wyłącznie określonym statkom na specyficznych liniach żeglugowych;
- e) linia może zostać uznana za linię regularną wyłącznie, jeżeli jej rejsy są zapewnione w okresie co najmniej jednego miesiąca;
- f) zwolnienia z obowiązków, o których mowa w art. 4 są ograniczone do rejsów, których przewidywany maksymalny czas trwania wynosi dwanaście godzin.

2. W przypadku gdy regularne linie międzynarodowe są obsługiwane 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 tej linii zwolnienia. Wszystkie zainteresowane państwa członkowskie, w tym państwa nadbrzeżne, współpracują w celu otrzymania zwolnienia dla danej linii, zgodnie z warunkami przedstawionymi w ust. 1.

3. Państwa członkowskie dokonują okresowej weryfikacji warunków przewidzianych w ust. 1 i 2. W przypadku, gdy przynajmniej jeden z tych warunków nie jest wypełniany, państwa członkowskie niezwłocznie cofają zwolnienie zainteresowanej stronie.

4. Państwa członkowskie przedstawiają Komisji listę armatorów i statków zwolnionych w myśl niniejszego artykułu, a także wszelką aktualizację tej listy.”

Środa, 24 września 2008 r.

6) 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 systemu identyfikacji i śledzenia statków dalekiego zasięgu (LRIT)

1. **Każdy statek zawijający podczas podróży międzynarodowej do portu państwa członkowskiego powinien być wyposażony w system LRIT zgodnie z regulacją 19 z rozdziału V konwencji SOLAS oraz normami eksploatacyjnymi i wymogami funkcjonalnymi przyjętymi przez IMO.**

Komisja we współpracy z państwami członkowskimi ustanawia zasady i wymogi dotyczące umieszczenia sprzętu LRIT na pokładach statków żeglujących po wodach obszarów objętych zasięgiem stałych stacji AIS państw członkowskich, zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą, o której mowa w art. 28 ust. 2, i przedstawia IMO wszelkie stosowne środki.

2. **Państwa członkowskie i Komisja współpracują w celu ustanowienia Europejskiego Centrum Danych LRIT, którego zadaniem będzie przetwarzanie informacji dotyczących identyfikacji i śledzenia statków dalekiego zasięgu.**

Europejskie Centrum Danych LRIT powinno stanowić część europejskiego systemu zarządzania informacjami morskimi, SafeSeaNet. Koszty związane ze zmianą krajowych elementów SafeSeaNet mającą na celu włączenie informacji LRIT ponoszą państwa członkowskie.

Państwa członkowskie ustanawiają i utrzymują połączenie z Europejskim Centrum Danych LRIT.

3. **Komisja określa politykę i zasady dostępu do informacji przechowywanych w Europejskim Centrum Danych LRIT zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą, o której mowa w art. 28 ust. 2.”**

7) Art. 12 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 12

Obowiązki załadowcy

1. **Załadowcy oferujący do przewozu towary niebezpieczne lub zanieczyszczające w porcie państwa członkowskiego przed załadunkiem towarów na pokład przedstawiają kapitanowi lub operatorowi statku, niezależnie od jego wielkości, deklarację zawierającą następujące informacje:**

a) informacje wymienione w pkt 2 załącznika I;

Środa, 24 września 2008 r.

- b) dla substancji określonych w załączniku I Konwencji Marpol — kartę danych dotyczących bezpieczeństwa z wyszczególnieniem fizykochemicznych właściwości produktów (**w stosownych przypadkach**), **łącznie** z lepkością wyrażoną w cSt w temp. 50 °C oraz gęstością 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 organu będącego 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 lub do miejsca zakotwiczenia na wodach terytorialnych państwa członkowskiego, który przewozi na pokładzie niebezpieczne lub zanieczyszczające substancje, musi posiadać deklarację sporządzoną przez załadowcę zawierającą następujące informacje:**
- a) **informacje wymienione w sekcji 3 załącznika I;**
- b) **informacje wymagane na mocy ust. 1 lit. b) i lit. c) niniejszego artykułu.**
- 3. Załadowca ma obowiązek zapewnienia i jest odpowiedzialny za zapewnienie, aby ładunek przedstawiony do przewozu dokładnie odpowiadał ładunkowi zgłoszonemu zgodnie z ust. 1 i 2."**
- 8) w art. 14 ust. 2 lit. c) otrzymuje brzmienie:**
- „c) każde państwo członkowskie jest zdolne do bezzwłocznego przesłania właściwym władzom krajowym lub lokalnym innego państwa członkowskiego, na ich wniosek, informacji Safe-SeaNet dotyczących statku i niebezpiecznych lub zanieczyszczających towarów przewożonych na jego pokładzie, jeżeli jest to ściśle wymagane ze względów bezpieczeństwa morskiego lub ochrony środowiska morskiego."**
- 9) 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 **niniejszej dyrektywy** 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."
- 10) 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 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) 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, **udokumentowały, że spełniają** wymogi dotyczące wytrzymałości i mocy odpowiadające sytuacji lodowej w danym obszarze.

Środa, 24 września 2008 r.

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.”

11) W art. 19 wprowadza się następujące zmiany:

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

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

b) dodaje się ustęp w brzmieniu:

„3a. Państwa członkowskie przestrzegają, zgodnie z ich prawem krajowym, odnośnych postanowień wytycznych IMO w sprawie sprawiedliwego traktowania marynarzy w razie wypadków morskich, w szczególności w odniesieniu do kapitana i załogi statku potrzebującego pomocy na wodach podlegających ich jurysdykcji.”

12) Dodaje się artykuł w brzmieniu:

„Artykuł 19a

Właściwy organ w przypadku przyjęcia statków potrzebujących pomocy:

1. Państwa członkowskie wyznaczają właściwy organ posiadający wymagane kompetencje, który jest niezależny i w trakcie akcji ratunkowej ma prawo samodzielnie podejmować decyzje dotyczące przyjęcia statków w celu:

- ochrony życia ludzi,
- ochrony wybrzeża,
- ochrony środowiska morskiego,
- zapewnienia bezpieczeństwa na morzu,
- zminimalizowania strat gospodarczych.

2. Organ, o którym mowa w ust. 1, jest odpowiedzialny za wykonywanie planów, o których mowa w art. 20a.

3. Organ, o którym mowa w ust. 1 może, między innymi,

- a) ograniczyć poruszanie się statku lub skierować go tak, aby płynął określonym kursem. Ten wymóg nie zwalnia kapitana statku z odpowiedzialności za bezpieczne kierowanie nim;
- b) skierować urzędowe żądanie do kapitana statku, aby zaprzestał zagrożenia środowisku naturalnemu lub bezpieczeństwu na morzu;
- c) wejść na pokład lub wysłać zespół badawczy na pokład statku w celu zbadania stopnia ryzyka, udzielenia pomocy kapitanowi, aby zaradzić zaistniałej sytuacji i informować właściwą stację nadbrzeżną;
- d) w razie konieczności samodzielnie wezwać i rozmieścić pracowników ratownictwa morskiego;
- e) spowodować, aby statek był pilotowany lub holowany.”

Środa, 24 września 2008 r.

13) Art. 20 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 20

Przyjmowanie w miejscach schronienia statków potrzebujących pomocy

1. **Organ, o którym mowa w art. 19a, podejmuje decyzję o przyjęciu statku w miejscu schronienia. Organ ten zapewnia, że statki w nagłych wypadkach podlegają** uprzedniej ocenie sytuacji w oparciu o plany, o których mowa w art. 20a, **i są przyjmowane w miejscu schronienia w przypadkach, gdy umożliwi to zmniejszenie lub uniknięcie towarzyszącego tej sytuacji niebezpieczeństwa.**

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.”

14) Dodaje się artykuły 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 **oraz zapewniania przyjmowania statków i ochrony życia ludzi.**

2. Plany, o których mowa w ust. 1, są opracowywane po konsultacji z zainteresowanymi stronami oraz 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 i wszystkie elementy ułatwiające przeprowadzenie szybkiej oceny oraz szybkie podjęcie decyzji dotyczącej wyboru 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 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 nazwy właściwego organu, o którym mowa w **art. 19a**, jak również organów wyznaczonych do przyjmowania i reagowania w przypadku zgłoszeń alarmowych **jak również ich adresy kontaktowe.**

Państwa Członkowskie przekazują sąsiednim Państwom Członkowskim, na ich żądanie, stosowne informacje dotyczące takich planów.

Środa, 24 września 2008 r.

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.

Artykuł 20b

System odpowiedzialności cywilnej i gwarancji finansowej

1. Państwa członkowskie określają system odpowiedzialności cywilnej armatorów i zapewniają uregulowanie prawa armatorów do ograniczonej odpowiedzialności zgodnie ze wszystkimi postanowieniami konwencji z 1996 r.

2. Państwa członkowskie podejmują konieczne środki mające na celu ustanowienie przez każdego z armatorów podnoszących banderę danego państwa gwarancji finansowej od odpowiedzialności cywilnej w wysokości ustanowionej na mocy konwencji z 1996 r.

3. Państwa członkowskie podejmują konieczne środki mające na celu ustanowienie przez każdego z armatorów podnoszących banderę państwa trzeciego, zgodnie z ust. 2, gwarancji finansowej, od chwili, kiedy statek tego armatora wpływa do wyłącznej strefy ekonomicznej danego państwa lub do analogicznej strefy. Gwarancja taka jest ważna co najmniej przez trzy miesiące począwszy od daty, od której jest wymagana.

Artykuł 20c

Gwarancje finansowe w przypadkach pozostawienia marynarzy przez armatora

1. Państwa członkowskie podejmują konieczne środki mające na celu ustanowienie przez każdego z armatorów podnoszących ich banderę gwarancji finansowej stanowiącej zabezpieczenie dla zatrudnionych bądź pracujących na pokładzie marynarzy w przypadku pozostawienia ich przez armatora, zgodnie z rezolucją IMO A. 930(22).

2. Państwa członkowskie podejmują konieczne środki mające na celu ustanowienie przez każdego z armatorów podnoszących banderę państwa trzeciego, zgodnie z wymogami ust. 1, gwarancji finansowej, od chwili, kiedy statek tego armatora wpływa do portu lub do terminalu pływającego znajdującego się pod ich jurysdykcją, lub też zarzuca kotwicę na obszarze znajdującym się pod ich jurysdykcją.

3. Państwa członkowskie dbają o dostępność systemu gwarancji finansowych w przypadkach pozostawienia marynarzy przez armatora, zgodnie z rezolucją IMO A. 930(22).

Artykuł 20d

Zaświadczenie o gwarancji finansowej

1. Posiadanie oraz ważność gwarancji finansowych wymienionych w art. 20b i 20c są potwierdzone jednym lub kilkoma zaświadczeniami.

2. Zaświadczenia te wydawane są przez właściwe organy państw członkowskich, po zweryfikowaniu przez te organy, że armator spełnia wymogi określone w niniejszej dyrektywie. Przy wydawaniu zaświadczeń właściwe organy biorą również pod uwagę, czy podmiot udzielający gwarancji prowadzi przedsiębiorstwo w UE.

(*) Dz. U.:18 miesięcy od daty wejścia w życie niniejszej dyrektywy.

Środa, 24 września 2008 r.

Dla statku zarejestrowanego w państwie członkowskim zaświadczenia są wydawane lub zatwierdzane przez właściwy organ państwa, w którym statek jest zarejestrowany.

Dla statku zarejestrowanego w państwie trzecim zaświadczenia mogą być wydawane lub zatwierdzane przez właściwy organ każdego z państw członkowskich.

3. Warunki wydawania i ważności zaświadczeń, a zwłaszcza kryteria i procedury ich przyznawania, jak również środki dotyczące podmiotów udzielających gwarancji finansowych są określone przez Komisję. Środki te, mające na celu zmianę innych niż istotne elementów niniejszej dyrektywy, między innymi poprzez jej uzupełnienie, przyjmuje się zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą, o której mowa w art. 28 ust. 2.

4. Zaświadczenia zawierają następujące informacje:

- a) nazwę statku i port macierzysty;
- b) nazwę i adres głównej siedziby armatora;
- c) rodzaj gwarancji;
- d) nazwę i adres głównej siedziby ubezpieczyciela lub innej osoby udzielającej gwarancji lub, w szczególnych przypadkach, adres siedziby, w której ustanowiono ubezpieczenie lub gwarancję;
- e) okres ważności zaświadczenia, który nie może być dłuższy od okresu ubezpieczenia lub gwarancji.

5. Zaświadczenia wydawane są w urzędowym języku lub w urzędowych językach państwa wydającego zaświadczenie. Jeżeli używanym językiem nie jest język angielski ani francuski, zaświadczenie zawiera tłumaczenie na jeden z tych języków.

Artykuł 20e

Zgłoszenie zaświadczenia o gwarancji finansowej

1. Zaświadczenie znajduje się na pokładzie statku, a kopia zostaje złożona w organie prowadzącym rejestr statków lub, jeśli statek nie jest zarejestrowany w państwie członkowskim, w organie państwa, które wydało lub zatwierdziło zaświadczenie. Dany organ przekazuje kopię dokumentacji urzędowi wspólnotowemu przewidzianemu w art. 20 i w celu jej włączenia do rejestru.

2. Podmiot eksploatujący statek, agent lub kapitan wpływając do wyłącznej strefy ekonomicznej lub analogicznej strefy państwa członkowskiego w przypadkach określonych w art. 20 b zgłasza organom danego państwa członkowskiego posiadanie na pokładzie zaświadczenia o gwarancji finansowej.

3. Podmiot eksploatujący statek, agent lub kapitan statku zmierzającego do portu lub do terminalu pływającego znajdującego się pod jurysdykcją państwa członkowskiego lub przed rzuceniem kotwicy w obszarze będącym pod jurysdykcją państwa członkowskiego w przypadkach określonych w art. 20 b zgłasza organom danego państwa członkowskiego posiadanie na pokładzie zaświadczenia o gwarancji finansowej.

4. Właściwe organy państw członkowskich korzystają ze wspólnotowej platformy wymiany informacji o statkach SafeSeaNet dla wymiany informacji określonych w ust. 1.

Środa, 24 września 2008 r.

Artykuł 20f**Sankcje**

Państwa członkowskie zapewniają przestrzeganie zasad wymienionych w niniejszej dyrektywie i ustanawiają sankcje za naruszenie tych zasad. Sankcje te są skuteczne, proporcjonalne i odstraszające.

Artykuł 20g**Wzajemne uznawanie w państwach członkowskich zaświadczeń o gwarancjach finansowych**

Państwa członkowskie uznają zaświadczenia wydane lub zatwierdzone na podstawie art. 20d przez inne państwo członkowskie do wszystkich celów określonych w niniejszej dyrektywie i traktuje je na równi z zaświadczeniami wydanymi lub zatwierdzonymi przez siebie, nawet w przypadku statku niezarejestrowanego w państwie członkowskim.

Państwo członkowskie może w każdej chwili zwrócić się o konsultację do państwa, które wydało lub zatwierdziło zaświadczenie, jeśli uzna, że ubezpieczyciel lub gwarant wymieniony w zaświadczeniu nie jest w stanie spełnić wymagań nałożonych przez niniejszą dyrektywę.

Artykuł 20h**Bezpośrednie działania przeciwko udzielającym gwarancji finansowych od odpowiedzialności cywilnej**

Każdy wniosek w sprawie odszkodowania za szkody wyrządzone przez statek może zostać skierowany bezpośrednio do udzielającego gwarancji finansowej na pokrycie odpowiedzialności cywilnej armatora.

Udzielający gwarancji finansowej może podnosić wszelkie zarzuty, które mógłby podnieść sam armator, z wyjątkiem zarzutów związanych z upadłością lub postępowaniem likwidacyjnym armatora.

Udzielający gwarancji finansowej może również powołać się na fakt, że szkody są wynikiem umyślnego działania lub zaniechania armatora. Nie może on jednak powołać się na żaden środek obrony, który mógłby wykorzystać w procesie wytoczonym przeciw niemu samemu przez armatora.

Udzielający gwarancji finansowej może w każdym przypadku zażądać włączenia armatora do procedury.

Artykuł 20i**Urząd wspólnotowy**

Ustanawia się urząd wspólnotowy odpowiedzialny za prowadzenie pełnego rejestru wydanych zaświadczeń o gwarancji, jego kontrolę i aktualizację jego ważności oraz weryfikację istnienia gwarancji finansowych zarejestrowanych przez państwa trzecie.

Artykuł 20j**Gwarancja finansowa i wypłata odszkodowania**

1. Brak zaświadczenia ubezpieczenia lub gwarancji finansowej nie zwalnia państwa członkowskiego z obowiązku przeprowadzenia wstępnej oceny i podjęcia decyzji, o której mowa w art. 20 ust. 1 i nie jest sam w sobie wystarczającym powodem, aby państwo członkowskie odmówiło przyjęcia statku w miejscu schronienia.

Środa, 24 września 2008 r.

2. *Bez uszczerbku dla ust. 1, przed przyjęciem zagrożonego statku w miejscu schronienia państwo członkowskie ma prawo wymagać od armatora, agenta lub kapitana statku przedstawienia zaświadczenia ubezpieczenia lub gwarancji finansowych w rozumieniu niniejszej dyrektywy obejmującej odpowiedzialność armatora, agenta lub kapitana statku za szkody spowodowane przez statek. Wymaganie zaświadczenia nie prowadzi do opóźnienia w przyjęciu statku potrzebującego pomocy.*

3. *Państwa członkowskie zapewniają zwrot kosztów i wypłatę odszkodowania za ewentualną szkodę ekonomiczną poniesioną przez port w wyniku decyzji wydanej zgodnie z art. 20 ust. 1, jeśli takie koszty nie zostaną pokryte lub odszkodowanie nie zostanie wypłacone w rozsądnym terminie przez armatora lub operatora statku zgodnie z niniejszą dyrektywą oraz istniejącymi mechanizmami wypłacania rekompensaty finansowej."*

15) 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. **Podstawowe zasady SafeSeaNet zostały ustanowione w załączniku III.**

4. *Państwa członkowskie, działając w ramach porozumień regionalnych lub transgranicznych projektów międzyregionalnych lub transnarodowych, gwarantują, że wprowadzone systemy informacji lub sieci informacyjne funkcjonują zgodnie z wymogami niniejszej dyrektywy oraz są kompatybilne i połączone z SafeSeaNet."*

16) 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."

Środa, 24 września 2008 r.

17) 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.”

18) W art. 24 dodaje się ustępy w brzmieniu:

„Państwa członkowskie, zgodnie z ich ustawodawstwem krajowym, weryfikują, czy publikacja danych AIS i LRIT przekazywanych przez statki nie stwarza zagrożenia dla bezpieczeństwa bądź ochrony środowiska lub ryzyka zakłócenia konkurencji pomiędzy armatorami. W szczególności nie zezwalają one na publiczne rozpowszechnianie informacji dotyczących szczegółów ładunku lub osób znajdujących się na pokładzie, chyba że kapitan lub operator zgodził się na takie ich wykorzystanie.

Komisja bada ewentualne problemy w zakresie bezpieczeństwa sieciowego i informacyjnego, które mogą być związane ze środkami przewidzianymi na mocy niniejszej dyrektywy, a w szczególności jej art. 6, 6a, 14 i 22a i proponuje wszelkie stosowne zmiany do załącznika III w celu poprawy bezpieczeństwa sieci.”

19) Artykuły 27 i 28 otrzymują brzmienie:

„Artykuł 27

Procedura zmiany dyrektywy

1. *Definicje zawarte w art. 3, odniesienia do instrumentów wspólnotowych i instrumentów IMO oraz załączników mogą zostać zmienione zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą, o której mowa w art. 28 ust. 2 w celu dostosowania ich do prawa wspólnotowego i międzynarodowego, które zostało przyjęte, zmienione lub wprowadzone w życie, o ile takie zmiany nie rozszerzają zakresu niniejszej dyrektywy.*

2. *Ponadto, załączniki I, III i IV mogą zostać zmienione zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą, o której mowa w art. 28 ust. 2, w świetle doświadczenia zdobytego w związku z niniejszą dyrektywą, pod warunkiem że takie zmiany nie prowadzą do rozszerzenia zakresu niniejszej dyrektywy.*

Artykuł 28

Procedura Komitetu

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 29.11.02, str. 1. ||.”

Środa, 24 września 2008 r.

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

„— X. informacje różne:

— *właściwości i szacunkowa ilość paliwa bunkrowego w zbiornikach dla wszystkich statków je przewożąc,*

— *status nawigacyjny*”

21) 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 ... (**);

— 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 ... (****).

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

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

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

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

Artykuł 2

Transpozycja

1. Państwa członkowskie wprowadzają w życie przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne niezbędne do wykonania niniejszej dyrektywy do ... (*). Przekazują Komisji teksty tych przepisów **wraz z tabelą zgodności pomiędzy tymi przepisami a przepisami niniejszej dyrektywy**.

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

W imieniu Parlamentu Europejskiego

Przewodniczący

W imieniu Rady

Przewodniczący

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