

PARLAMENTUL EUROPEAN

2004



2009

Document de ședință

FINAL
A6-0086/2007

28.3.2007

*****I**

RAPORT

privind propunerea de directivă a Parlamentului European și a Consiliului de modificare a Directivei 2002/59/CE de instituire a unui sistem comunitar de monitorizare și informare privind traficul navelor maritime (COM(2005)0589 – C6-0004/2006 – 2005/0239(COD))

Comisia pentru transport și turism

Raportor: Dirk Sterckx

Legenda simbolurilor utilizate

- * Procedura de consultare
majoritatea voturilor exprimate
- **I Procedura de cooperare (prima lectură)
majoritatea voturilor exprimate
- **II Procedura de cooperare (a doua lectură)
*majoritatea voturilor exprimate pentru a aproba poziția comună
majoritatea membrilor care compun Parlamentul pentru a
respinge sau a modifica poziția comună*
- *** Aviz conform
*majoritatea membrilor care compun Parlamentul, cu excepția
cazurilor prevăzute la articolele 105, 107, 161 și 300 din Tratatul
CE și la articolul 7 din Tratatul UE*
- ***I Procedura de codecizie (prima lectură)
majoritatea voturilor exprimate
- ***II Procedura de codecizie (a doua lectură)
*majoritatea voturilor exprimate pentru a aproba poziția comună
majoritatea membrilor care compun Parlamentul pentru a
respinge sau a modifica poziția comună*
- ***III Procedura de codecizie (a treia lectură)
majoritatea voturilor exprimate pentru a aproba proiectul comun

(Procedura indicată se bazează pe temeiul juridic propus de Comisie.)

Amendamente la un text legislativ

În amendamentele Parlamentului, textul modificat este evidențiat prin caractere cursive aldine. Evidențierea cu caractere cursive simple este o indicație pentru serviciile tehnice competente, referitoare la elemente ale textului legislativ propuse pentru a fi corectate în vederea elaborării textului final (de exemplu elemente evident greșite sau omise într-o anumită versiune lingvistică). Propunerile de corectură sunt supuse acordului serviciilor tehnice în cauză.

CUPRINS

	Page
PROIECT DE REZOLUȚIE LEGISLATIVĂ A PARLAMENTULUI EUROPEAN	5
EXPLANATORY STATEMENT	32
OPINION OF THE COMMITTEE ON FISHERIES	36
PROCEDURĂ	43

PROIECT DE REZOLUȚIE LEGISLATIVĂ A PARLAMENTULUI EUROPEAN

privind propunerea de directivă a Parlamentului European și a Consiliului de modificare a Directivei 2002/59/CE de instituire a unui sistem comunitar de monitorizare și informare privind traficul navelor maritime (COM(2005)0589 – C6-0004/2006 – 2005/0239(COD))

(Procedura de codecizie: prima lectură)

Parlamentul European,

- având în vedere propunerea Comisiei prezentată Parlamentului European și Consiliului (COM(2005)0589)¹,
 - având în vedere articolul 251 alineatul (2) și articolul 80 alineatul (2) din Tratatul CE, în temeiul cărora propunerea a fost prezentată de către Comisie (C6-0004/2006),
 - având în vedere articolul 51 din Regulamentul său de procedură,
 - având în vedere raportul Comisiei pentru control bugetar și avizul Comisiei pentru pescuit (A6-0086/2007),
1. aprobă propunerea Comisiei astfel cum a fost modificată;
 2. solicită Comisiei să îl sesizeze din nou, în cazul în care intenționează să modifice în mod substanțial această propunere sau să o înlocuiască cu un alt text;
 3. încredințează Președintelui sarcina de a transmite Consiliului și Comisiei poziția Parlamentului.

Text propus de Comisie

Amendamentele Parlamentului

Amendamentul 1 CONSIDERENTUL 5

(5) Sistemele de identificare automată a navelor (AIS – Automatic Identification System) menționate în Convenția SOLAS permit nu numai îmbunătățirea posibilităților de monitorizare a acestor nave, ci și, mai ales, creșterea siguranței lor în situații de navigare la mică distanță una de cealaltă. În consecință, acestea au fost integrate în partea dispozitivă a Directivei

(5) Sistemele de identificare automată a navelor (AIS – Automatic Identification System) menționate în Convenția SOLAS permit nu numai îmbunătățirea posibilităților de monitorizare a acestor nave, ci și, mai ales, creșterea siguranței lor în situații de navigare la mică distanță una de cealaltă. În consecință, acestea au fost integrate în partea dispozitivă a Directivei

¹ Nepublicat încă în JO.

2002/59/CE. Având în vedere numărul mare de coliziuni în care au fost implicate nave de pescuit, care, în mod cert, nu au fost observate de navele comerciale sau care nu au observat navele comerciale aflate în apropiere, ar fi de dorit extinderea acestei măsuri la navele de pescuit cu o lungime mai mare de 15 metri.

2002/59/CE. Având în vedere numărul mare de coliziuni în care au fost implicate nave de pescuit, care, în mod cert, nu au fost observate de navele comerciale sau care nu au observat navele comerciale aflate în apropiere, ar fi de dorit extinderea acestei măsuri la navele de pescuit cu o lungime mai mare de 15 metri.

Organizația Maritimă Internațională (OMI) a recunoscut faptul că publicarea în scopuri comerciale, pe Internet sau altundeva, a datelor AIS transmise de către nave poate prejudicia atât siguranța și securitatea navelor, cât și instalațiile portuare și a cerut guvernelor statelor membre ca, în cadrul legislațiilor naționale respective, să-i descurajeze pe cei care transmit datele AIS în scopul publicării pe Internet sau altundeva. Mai mult, disponibilitatea informațiilor AIS privind rutele și încărcătura navelor nu ar trebui să aibă efecte negative asupra onestității concurenței dintre actorii din sectorul naval.

Justification

Your rapporteur supports the introduction of AIS for fishing vessels to make them more easily seen, particularly by large merchant vessels. However, there is a risk that AIS will be misused by competing fishing vessels to find out where others are fishing. That is not the purpose of AIS.

In general it needs to be ensured that the data transmitted via AIS are not misused for commercial ends.

Amendamentul 2 CONSIDERENTUL 6

(6) Ar fi utilă studierea eventualelor sinergii existente între AIS și sistemele de poziționare și comunicare folosite în cadrul politicii comune în domeniul pescuitului, precum sistemul de monitorizare a navelor prin satelit (VMS). Analizarea posibilităților de integrare a acestor sisteme ar trebui să țină cont de necesitățile și cerințele de control al flotelor de pescuit, în special în

(6) Ar fi utilă studierea eventualelor sinergii existente între AIS și sistemele de poziționare și comunicare folosite în cadrul politicii comune în domeniul pescuitului, precum sistemul de monitorizare a navelor prin satelit (VMS). ***Prin urmare, programul adaptării vaselor la AIS ar trebuie stabilit luând în considerare rezultatele acestui studiu.*** Analizarea posibilităților de

ceea ce privește siguranța și confidențialitatea datelor transmise.

integrare a acestor sisteme ar trebui să țină cont de necesitățile și cerințele de control al flotelor de pescuit, în special în ceea ce privește siguranța și confidențialitatea datelor transmise.

Justification

Before AIS is made mandatory, it would be useful to determine the extent to which it could operate in conjunction with the satellite-based vessel monitoring system. Study on this point might produce options enabling the safety of fishing vessels to be improved in keeping with IMO standards and at less than the expected cost.

Amendamentul 3 CONSIDERENTUL 6A (nou)

(6a) Prezenta directivă prevede că vasele trebuie să integreze AIS. Pentru a echipa flota de pescuit existentă, trebuie creată o linie bugetară specială, pe lângă Instrumentul Financiar de Orientare Piscicolă, care să permită cofinanțarea a până la aproximativ 90% din fomdurile comunitare, indiferent de zona geografică.

Justification

If the AIS and VMS systems are incompatible, so that two systems must be installed, small and medium-sized vessels are burdened with higher costs, which often places family businesses in financial difficulties. This must be taken into account when support is granted, regardless of the geographical area. This support must operate within the margins for the period 2007-2013.

Amendamentul 4 CONSIDERENTUL 8

(8) În conformitate cu articolul 18 din Directiva 2002/59/CE privind riscurile pe care le prezintă condițiile meteorologice extrem de nefavorabile, este necesar să se ia în considerare potențialul pericol pe care îl prezintă formarea gheții pentru navigație. Prin urmare, în cazul în care o autoritate competentă desemnată de un stat membru consideră, pe baza previziunilor privind starea gheții furnizate de un serviciu de informare calificat, că condițiile de navigare creează o amenințare gravă la adresa

(8) În conformitate cu articolul 18 din Directiva 2002/59/CE privind riscurile pe care le prezintă condițiile meteorologice extrem de nefavorabile, este necesar să se ia în considerare potențialul pericol pe care îl prezintă formarea gheții pentru navigație. Prin urmare, în cazul în care o autoritate competentă desemnată de un stat membru consideră, pe baza previziunilor privind starea gheții furnizate de un serviciu de informare calificat, că condițiile de navigare creează o amenințare gravă la adresa

siguranței vieții omenești sau un risc de poluare, aceasta ar trebui să informeze căpitanii navelor aflate în zona sa de competență sau care intenționează să intre sau să iasă din portul/porturile aflat(e) în zona respectivă. Autoritatea respectivă ar trebui să aibă posibilitatea de a lua toate măsurile corespunzătoare în domeniul siguranței vieții omenești și al protecției mediului.

siguranței vieții omenești sau un risc de poluare, aceasta ar trebui să informeze căpitanii navelor aflate în zona sa de competență sau care intenționează să intre sau să iasă din portul/porturile aflat(e) în zona respectivă. Autoritatea respectivă ar trebui să aibă posibilitatea de a lua toate măsurile corespunzătoare în domeniul siguranței vieții omenești și al protecției mediului. ***Pentru a evita eventuale probleme legate de regulile referitoare la gheață stabilite de unele societăți de clasificare, ar fi util ca statele să-și standardizeze regulile; ar putea exista, în această privință, o serie de cerințe comune stabilite de Asociația Internațională a Societăților de clasificare (AISC) sau a altor societăți de nivel analog, pentru a evita astfel de discrepanțe.***

Justification

The amendment seeks to avoid any disagreement between different ice class rules.

Amendamentul 5 CONSIDERENTUL 11

(11) ***În*** caz de situație de primejdie pe mare, cu alte cuvinte o situație care poate duce la pierderea unei nave sau la apariția unui pericol pentru mediu sau navigație, ***poate fi necesară luarea unei decizii*** cu privire la primirea într-un loc de refugiu a unei nave aflate în primejdie. În acest scop, ***autoritatea interesată*** ar trebui să efectueze o evaluare preliminară a situației, pe baza informațiilor incluse în planul pentru locul de refugiu aplicabil.

(11) ***Este important ca, în*** caz de situație de primejdie pe mare, cu alte cuvinte o situație care poate duce la apariția unui pericol pentru mediu sau navigație, ***să existe posibilitatea de a apela la o autoritate independentă, care să aibă puterea și competența de a lua deciziile necesare pentru a acorda ajutor navei în primejdie, în scopul protejării vieților omenești și a mediului și a reducerii pierderilor economice. Ar fi preferabil ca autoritatea competentă să fie de tip permanent. Aceasta ar trebui în special să fie în măsură să ia o decizie independentă*** cu privire la primirea într-un loc de refugiu a unei nave aflate în primejdie. În acest scop, ar trebui să efectueze o evaluare preliminară a situației, pe baza informațiilor incluse în planul pentru locul de refugiu aplicabil.

Justification

More emphasis needs to be placed on the independence and expertise of the competent authority. The wording used above was also used in Parliament's earlier resolutions on improving safety at sea, in which Parliament urged the setting up of an independent authority.

Amendamentul 6 CONSIDERENTUL 12

(12) Planurile de primire a navelor ***aflate în primejdie*** ar trebui să descrie cu precizie mecanismul decizional privind alertarea și gestionarea situațiilor respective. Autoritățile interesate și atribuțiile acestora ar trebui descrise clar, la fel ca și mijloacele de comunicare între părțile implicate. Procedurile aplicabile ar trebui să asigure luarea rapidă a deciziilor pe baza cunoștințelor specifice din domeniul maritim. ***În acest scop, autoritatea competentă care are responsabilitatea de a stabili locul de refugiu corespunzător pentru primirea unei nave aflate în primejdie ar trebui să ofere garanțiile de independență necesare și să aibă deplina capacitate de a-și pune în aplicare deciziile proprii.***

(12) Planurile de primire a navelor ***care au nevoie de asistență*** ar trebui să descrie cu precizie mecanismul decizional privind alertarea și gestionarea situațiilor respective. Autoritățile interesate și atribuțiile acestora ar trebui descrise clar, la fel ca și mijloacele de comunicare între părțile implicate. Procedurile aplicabile ar trebui să asigure luarea rapidă a deciziilor pe baza cunoștințelor specifice din domeniul maritim ***în cazul incidentelor cu urmări previzibile extrem de grave.***

Amendamentul 7 CONSIDERENTUL 14

(14) Este important ca lista autorităților competente care au responsabilitatea de a decide asupra primirii unei nave într-un loc de refugiu și lista autorităților responsabile cu primirea și gestionarea semnalelor de alertă să fie publicate corespunzător. Statele membre ar trebui să pună la dispoziția Comisiei un inventar al potențialelor locuri de refugiu. De asemenea, se poate dovedi util ca părțile implicate într-o operațiune de asistență maritimă și autoritățile statelor membre vecine care ar putea fi afectate de o situație de pericol pe mare să aibă acces la informațiile corespunzătoare privind

(14) Este important ca lista autorităților competente care au responsabilitatea de a decide asupra primirii unei nave într-un loc de refugiu și lista autorităților responsabile cu primirea și gestionarea semnalelor de alertă să fie publicate corespunzător. Statele membre ar trebui să pună la dispoziția Comisiei un inventar al potențialelor locuri de refugiu. De asemenea, se poate dovedi util ca părțile implicate într-o operațiune de asistență maritimă și autoritățile statelor membre vecine care ar putea fi afectate de o situație de pericol pe mare să aibă acces la informațiile corespunzătoare privind planurile și locurile de refugiu. ***Este***

planurile și locurile de refugiu.

important ca cei care dețin astfel de informații să garanteze confidențialitatea acestora.

Justification

We must ensure that only the authorities which really need this information have access to it, and that these authorities treat it very carefully and respect its confidentiality.

Amendamentul 8
CONSIDERENTUL 15

(15) Primirea unei nave aflate în primejdie poate cauza daune importante mărfurilor, persoanelor și mediului. În consecință, înainte de a lua o decizie, autoritățile interesate ar trebui să aibă posibilitatea de a verifica dacă nava este acoperită de o asigurare sau de orice alte garanții financiare care să permită despăgubirea corespunzătoare a cheltuielilor și pagubelor aferente primirii în locul de refugiu. Chiar și în lipsa unei astfel de asigurări sau garanții financiare, autoritățile ar trebui să efectueze o evaluare a factorilor și riscurilor legate de primirea sau refuzul de a primi o navă.

(15) Absența garanțiilor financiare și a asigurărilor nu exonerează statele membre de obligația de a acorda ajutor unei nave aflate în primejdie și de a o primi într-un loc de refugiu, dacă se pot reduce astfel riscurile cu care se confruntă echipajul și mediul. Deși autoritățile competente pot verifica dacă nava este acoperită de o asigurare sau de orice alte garanții financiare care să permită despăgubirea corespunzătoare a cheltuielilor și pagubelor aferente primirii în locul de refugiu, solicitarea în sine a acestor informații nu trebuie să întârzie operațiunea de salvare.

Justification

Your rapporteur wishes to emphasise that the absence of insurance does not of itself exonerate the Member State from its duty to accommodate a ship in distress. We must of course require vessels to be insured, and we have a wide variety of instruments (such as port state control, etc.) with which to do so. However, if an uninsured ship is in difficulties off a European coast and a disaster threatens, it must be accommodated like any other ship.

Amendamentul 9
CONSIDERENTUL 15a (nou)

(15a) Porturile care primesc o navă aflată în primejdie trebuie să poată conta pe o rambursare promptă a costurilor și a oricăror prejudicii survenite în urma operațiunii. În acest sens, este important să se aplice nu numai Directiva

XX/XXXX/CE privind răspunderea civilă și garanțiile financiare ale armatorilor și Fondul Internațional de Compensare a Poluării Petroliere, ci și Convenția internațională din 1996 privind răspunderea și despăgubirile pentru prejudicii în legătură cu transportul pe mare al substanțelor periculoase și nocive („Convenția HNS“) și Convenția internațională din 2001 privind răspunderea civilă pentru prejudicii cauzate de poluarea cu hidrocarburi de către nave („Convenția Bunker Oil“). De aceea, statele membre ar trebui să ratifice aceste convenții cât mai repede. Ar fi, de asemenea, de dorit ca statele membre să facă presiuni, în cadrul OMI, pentru adoptarea Convenției privind recuperarea epavelor. În cazuri excepționale, statele membre asigură rambursarea costurilor și pierderilor economice suportate de un port în urma primirii unei nave aflate în primejdie, mai ales dacă aceste costuri nu sunt acoperite de garanțiile financiare ale proprietarilor navei sau de alt mecanism de compensare.

Justification

A port which accommodates a ship in distress may receive compensation for damage suffered under the HNS Convention (1996, ratified by only 2 Member States), the Bunker Convention (ratified by 6 Member States), the IOPC Fund and the forthcoming Wreck Removal Convention. Even if these conventions are applied, however, certain economic losses (resulting, for example, from occupation of a quay or restricted access to the port) are not covered. In such cases the Member State in question should intervene as a stop-gap to compensate those who have suffered damage, and may subsequently recover the amount in question from those responsible.

Amendamentul 10 CONSIDERENTUL 15B (nou)

(15b) Pentru instaurarea unei cooperări și încrederi depline între proprietarii navei și echipaj, aceștia trebuie să conteze pe faptul că li se va asigura un tratament echitabil din partea autorităților

competante din statele membre cărora li se solicită primirea navei. Pentru aceasta, este de dorit ca statele membre să aplice orientările OMI privind tratamentul echitabil al echipajelor.

Justification

The growing trend to treat ships' crews as criminals is not conducive to safety at sea. For fear of being arrested, ships' masters often postpone calling for help. Sometimes they attempt to press on in order to reach the waters of a Member State which is more 'lenient' in this respect. This can exacerbate damage to the vessel and the risk of a disaster. The guidelines recently adopted in the IMO are a step in the right direction.

Amendamentul 11
CONSIDERENTUL 15B (nou)

(15b) Supravegherea coastelor Uniunii și monitorizarea navelor care intră în apele sale teritoriale sunt esențiale pentru siguranța maritimă europeană. Pentru a împiedica impunitatea navelor și a garanta tuturor locurilor de refugiu primirea unor compensații în caz de accident, este esențială intensificarea controalelor de coastă și siguranța că nici o navă nu intră în apele teritoriale ale Uniunii fără a avea o garanție financiară în sensul Directivei XX/XXXX/CE privind răspunderea civilă și garanțiile financiare ale armatorilor.

Justification

At present there is no compensation scheme to cover the damage and losses caused by ships without financial guarantees. To avoid situations of this kind, Member States must tighten up the checks carried out on their coasts, in accordance with the directive on the civil liability of shipowners, and bar ships without financial guarantees from entering EU territorial waters.

Amendamentul 12
CONSIDERENTUL 17

(17) În conformitate cu Directiva 2002/59/CE, statele membre și Comisia au înregistrat un real progres în domeniul armonizării schimburilor electronice de date, în special al celor referitoare la transportul mărfurilor periculoase sau poluante.

(17) În conformitate cu Directiva 2002/59/CE, statele membre și Comisia au înregistrat un real progres în domeniul armonizării schimburilor electronice de date, în special al celor referitoare la transportul mărfurilor periculoase sau poluante.

Sistemul comunitar de schimb de informații SafeSeaNet, aflat în dezvoltare din 2002, ar trebui stabilit, în prezent, ca rețea de referință la nivel comunitar.

Sistemul comunitar de schimb de informații SafeSeaNet, aflat în dezvoltare din 2002, ar trebui stabilit, în prezent, ca rețea de referință la nivel comunitar. ***Este important ca aceasta să nu determine eforturi administrative și costuri suplimentare în sector; este, de asemenea, important să existe o armonizare cu normele internaționale și să se ia în considerare confidențialitatea din punctul de vedere al posibilelor implicații comerciale.***

Justification

Safe Sea Net is an important step forward, but it is essential to ensure commercial confidentiality and conformity with international rules as well as to avoid excessive burdens for the industry.

Amendamentul 13 CONSIDERENTUL 18

Progresul înregistrat în noile tehnologii, în special în ceea ce privește aplicațiile spațiale ale acestora, precum sistemele de monitorizare a navelor ***cu ajutorul balizelor***, sistemele de imagerie sau chiar Galileo, permite, în prezent, extinderea monitorizării traficului și mai departe în larg și, astfel, o mai bună acoperire a apelor europene. De asemenea, ***în cadrul*** Organizației Maritime Internaționale, ***au loc discuții cu privire la dezvoltarea unor sisteme de monitorizare a traficului cu acoperire largă. Pentru a asigura integrarea totală a acestor instrumente în sistemul de monitorizare a traficului maritim instituit prin Directiva 2002/59/CE, aceste eforturi trebuie să facă obiectul unei cooperări depline la nivel comunitar.***

(18) Progresul înregistrat în noile tehnologii, în special în ceea ce privește aplicațiile spațiale ale acestora, precum sistemele de monitorizare a navelor ***prin satelit***, sistemele de imagerie sau chiar Galileo, permite, în prezent, extinderea monitorizării traficului și mai departe în larg și, astfel, o mai bună acoperire a apelor europene. De asemenea, Organizația Maritimă Internațională ***a modificat Convenția SOLAS privind siguranța și securitatea maritimă și obiectivele pentru mediul maritim, în vederea dezvoltării unor sisteme globale de identificare și urmărire a navelor de la distanță (LRIT). Conform structurii aprobate de OMI, care prevede posibilitatea de a crea centre regionale de informații LRIT și ținând cont de experiența acumulată în urma proiectul SafeSeaNet, ar trebui creat un centru european de informații LRIT, care să le colecteze și să le gestioneze. Pentru a avea acces la datele LRIT, statele membre vor trebui să se conecteze la centrul european de informații LRIT.***

Justification

The objective is to incorporate into Community legislation the progress made in IMO on the LRIT. The amendments to the SOLAS Convention are expected to enter into force as from 1 January 2008 and to be made mandatory on board ships as from 31 December 2008. LRIT data will be collected by Data Centres which will be responsible for distributing them to the flag, port or coastal states concerned. Very little time is therefore available before the LRIT becomes mandatory, which justifies that the Directive is rapidly amended to reflect this fundamental evolution.

Amendamentul 14 CONSIDERENTUL 18A (nou)

(18a) Cerințele OMI de echipare a navelor cu un sistem LRIT se aplică doar navelor care parcurg rute internaționale. Cu toate acestea, din moment ce și navele care efectuează transporturi interne pot prezenta riscuri pentru siguranța, securitatea și mediul maritim, acestea trebuie să fie și ele echipate cu un sistem LRIT, conform unui program ce urmează a fi stabilit în timp util de către Comisie.

Justification

See rapporteur's amendment to Recital 18.

Amendamentul 15 CONSIDERENTUL 19A (nou)

(19a) Informațiile colectate în temeiul prezentei directive nu pot fi difuzate și utilizate decât în scopul prevenirii situațiilor amenințătoare pentru siguranța vieților omenești pe mare și pentru protecția mediului marin. De aceea, este de dorit ca, în cooperare cu Agenția Europeană pentru Securitatea Rețelelor Informatice și a Datelor, Comisia să examineze modalitățile de a face față problemelor legate de securitatea rețelelor informatice și a datelor, care ar putea rezulta în urma aplicării prezentei directive.

Justification

This directive, and in particular its provisions concerning AIS and SafeSeaNet, give rise to a considerable number of confidentiality issues for those affected, who fear that the information transmitted via these networks is not sufficiently protected against commercial abuse and espionage. Your rapporteur considers that this is a task for the European Network and Information Security Agency.

Amendamentul 16

ARTICOLUL 1 ALINEATUL (-1) (nou)

Articolul 1 alineatul (1) (Directiva 2002/59/CE)

-1. la articolul 1, alineatul (1) se înlocuiește cu următoarele:

„Scopul prezentei directive este instituirea la nivel comunitar a unui sistem de monitorizare și informare privind traficul navelor maritime, în vederea consolidării siguranței și eficienței traficului maritim și a siguranței portuare și maritime, în vederea îmbunătățirii capacității de reacție a autorităților în caz de accident, a includerii operațiunilor de căutare și salvare și a unei mai bune prevenții și detectări a poluării datorate navelor.“

Justification

The words 'port and maritime security' have been added. With the addition of specific provisions on Long Range Identification and Tracking Information (LRIT), the Directive will now deal with security matters. Since the scope of the Directive as defined in Article 1 does not mention security, this should be rectified in order to be coherent.

Amendamentul 17

ARTICOLUL 1 ALINEATUL (2) LITERA (A) PUNCTUL (II)

Articolul 3 litera (a) liniuța 2a (nouă) (Directiva 2002/59/CEE)

- Rezoluția OMI A.917 (22) înseamnă Rezoluția Organizației Maritime Internaționale 917(22), intitulată „Linii directoare privind utilizarea AIS la bordul navelor“, astfel cum a fost modificată prin Rezoluția A.956(23);

Justification

See rapporteur's amendments to Article 6a and Article 20(2)b.

Amendamentul 18

ARTICOLUL 1 ALINEATUL (2) LITERA (A) PUNCTUL (II)
Articolul 3 litera (a) liniuța 2b (nouă) (Directiva 2002/59/CEE)

**- Rezoluția OMI A.987(24) înseamnă
Rezoluția Organizației Maritime
Internationale A.987(24), intitulată „Linii
directoare privind tratamentul echitabil al
marinarilor în caz de accident maritim“;**

Justification

See rapporteur's amendments to Article 6a and Article 20(2)b.

Amendamentul 19

ARTICOLUL 1 ALINEATUL (2) LITERA (B)
Articolul 3 litera (s) (Directiva 2002/59/CE)

„(s) «SafeSeaNet» înseamnă sistemul comunitar de schimb de informații maritime creat de Comisie în cooperare cu statele membre pentru a asigura punerea în aplicare a legislației comunitare;

„(s) «SafeSeaNet» înseamnă sistemul comunitar de schimb de informații maritime creat de Comisie în cooperare cu statele membre pentru a asigura punerea în aplicare a legislației comunitare, **instiuit într-o anexă specială care se va întocmi în conformitate cu procedura menționată la articolul 28;**

Justification

A clear description of the ‘SafeSeaNet’ system and its technical characteristics should be set out in an annex which would include the previously mentioned requirements.

Amendamentul 20

ARTICOLUL 1 ALINEATUL (2) LITERA (B)
Articolul 3 litera (ua) (nouă) (Directiva 2002/59/CEE)

(ua) „LRIT“ înseamnă un sistem de transmitere automată la distanță a informațiilor privind identitatea și ruta, în conformitate cu regula 19 din capitolul V al Convenției SOLAS privind siguranța și securitatea maritimă și obiectivele în

materie de mediu maritim.

Justification

The objective is to incorporate into Community legislation the progress made in IMO on the LRIT. The amendments to the SOLAS Convention are expected to enter into force as from 1 January 2008 and to be made mandatory on board ships as from 31 December 2008. LRIT data will be collected by Data Centres which will be responsible for distributing them to the flag, port or coastal states concerned. Very little time is therefore available before the LRIT becomes mandatory, which justifies that the Directive is rapidly amended to reflect this fundamental evolution.

Amendamentul 21

ARTICOLUL 1 ALINEATUL (3)
Articolul 6a (Directiva 2002/59/CE)

Orice navă de pescuit cu o lungime totală mai mare de **15 metri** care navighează în apele aflate sub jurisdicția unui stat membru trebuie să fie echipată, în conformitate cu calendarul prezentat în anexa II partea I punctul 3, cu un sistem de identificare automată care să corespundă standardelor de performanță elaborate de OMI.”

Orice navă de pescuit cu o lungime totală mai mare de **24 metri** care navighează în apele aflate sub jurisdicția unui stat membru trebuie să fie echipată, în conformitate cu calendarul prezentat în anexa II partea I punctul 3, cu un sistem de identificare automată care să corespundă standardelor de performanță elaborate de OMI.”

Justification

The safety of fishing vessels is assured by the current Community monitoring system. In addition, fishing vessels between 15 m and 24 m long already require substantial expenditure, since equipment has to be purchased and installed (VMS satellite apparatus). Finally, it is doubtful whether the relatively low rate of accidents involving small fishing vessels less than 24 m long in European waters justifies the expense of fitting them out with AIS.

Amendamentul 22

ARTICOLUL 1 ALINEATUL (3)
Articolul 6a alineatul (1a) (nou) (Directiva 2002/59/CE)

Navele de pescuit echipate cu AIS îl mențin permanent în stare de funcționare, cu excepția situațiilor în care acorduri, norme sau standarde internaționale prevăd protecția datelor de navigație.

Justification

Your rapporteur supports the introduction of AIS for fishing vessels to make them more easily

seen, particularly by large merchant vessels. However, there is a risk that AIS will be misused by competing fishing vessels to find out where others are fishing. That is not the purpose of AIS and needs to be avoided as far as possible. The risk also exists, though to a lesser extent in European waters, of crime or piracy at sea. The IMO guidelines on AIS provide for the possibility of switching off AIS in such cases.

Amendamentul 23

ARTICOLUL 1 ALINEATUL (3)

Articolul 6a alineatul (1b) (nou) (Directiva 2002/59/CE)

În conformitate cu Liniile directoare ale OMI privind utilizarea AIS la bordul navelor, AIS poate fi închis atunci când căpitanul consideră acest lucru necesar din punctul de vedere al siguranței sau securității navei.

Justification

See rapporteur's amendment to Article 6a (1)a (new).

Amendamentul 24

ARTICOLUL 1 ALINEATUL (3A) (nou)

Articolul 6b (nou) (Directiva 2002/59/CE)

(3a) Se inserează următorul articol 6b:

„Articolul 6b

Utilizarea sistemului de identificare și urmărire a navelor de la distanță (LRIT)

1. Navele care efectuează trasee internaționale, dacă nu sunt echipate cu AIS și nu operează exclusiv într-o zonă maritimă A1 acoperită de rețeaua AIS, se echipează cu sistem LRIT, în conformitate cu regula 19 din capitolul V al Convenției SOLAS și cu standardele de funcționare și cerințele funcționale adoptate de OMI.

Comisia stabilește, în conformitate cu procedura menționată la articolul 28, cerințele referitoare la echipamentul LRIT la bordul navelor efectuând trasee interne între porturile unui stat membru

al Uniunii Europene.

2. Statele membre și Comisia cooperează în vederea creării, până la 31 decembrie 2008, a unui Centru European de Informații LRIT, al cărui misiune va fi prelucrarea informațiilor obținute la distanță privind identificarea și traseul navelor.

Centrul European de Informații LRIT reprezintă o componentă a SafeSeaNet, sistem european de informații și schimburi maritime.

Până la 31 decembrie 2008, statele membre stabilesc - și mențin ulterior - o conexiune cu Centrul European de Informații LRIT.“

Justification

The objective is to incorporate into Community legislation the progress made in IMO on the LRIT.

Amendamentul 25

ARTICOLUL 1 ALINEATUL (4)

Articolul 12 partea introductivă (Directiva 2002/59/CE)

Nicio marfă periculoasă sau poluantă nu **poate fi oferită** pentru a fi transportată sau luată la bordul unei nave, indiferent de dimensiunea sa, **într-un port al unui stat membru, dacă nu s-a prezentat căpitanului sau operatorului navei** o declarație cuprinzând următoarele informații:

1. Expeditorii care oferă marfă periculoasă sau poluantă **într-un port al unui stat membru prezintă căpitanului sau operatorului navei**, indiferent de dimensiunea acesteia și înainte de încărcarea mărfii la bord, o declarație cuprinzând următoarele informații:

Justification

It is important to make clear that it is the shipper who is principally responsible for providing correct information on the cargo to the master or operator of the ship.

Amendamentul 26

ARTICOLUL 1 ALINEATUL (4)

Articolul 12 litera (b) (Directiva 2002/59/CE)

(b) pentru substanțele menționate în anexa I la convenția Marpol, fișa datelor de siguranță în care sunt prezentate caracteristicile fizico-chimice ale produselor, inclusiv vâscozitatea exprimată în cSt la 50°C și densitatea la 15°C ale acestora;

(b) pentru substanțele menționate în anexa I la convenția Marpol, fișa datelor de siguranță în care sunt prezentate caracteristicile fizico-chimice ale produselor, inclusiv vâscozitatea exprimată în cSt la 50°C și densitatea la 15°C ale acestora, ***precum și alte date incluse în fișa tehnică de siguranță în conformitate cu Rezoluția MSC a OMI.; 150(77);***

Justification

It is desirable to ensure that the data complies with what has been agreed within the IMO in this connection.

Amendamentul 27

ARTICOLUL 1 ALINEATUL (4)

Articolul 12 alineatul (1a) (nou) (Directiva 2002/59/CE)

(1a) Navele provenind dintr-un port din afara Comunității și îndreptându-se spre un port al unui stat membru sau navele ancorate în apele teritoriale ale unui stat membru care au la bord substanțe periculoase sau poluante trebuie să fie în posesia unei declarații din partea expeditorului care să conțină următoarele informații:

a) informațiile enumerate în anexa I punctul 3;

b) informațiile solicitate în conformitate cu alineatul (1) literele (b) și (c) din prezentul articol.

Justification

The Commission wants the shipper to provide the master or operator of a vessel with a data sheet setting out the physico-chemical properties and viscosity of the mineral oils he is to transport. Consultations with the sector show that this information is highly relevant in the event of a problem with the ship. Your rapporteur therefore considers that vessels coming from outside the Community and heading for a European port should also be in possession of this information.

Amendamentul 28

ARTICOLUL 1 ALINEATUL (4)
Articolul 12 alineatul (2) (Directiva 2002/59/CE)

Este *de* datoria încărcătorului **să prezinte această declarație căpitanului sau operatorului și** să garanteze că încărcătura prezentată pentru transport este, într-adevăr, cea declarată în conformitate cu primul paragraf.”

(1b) Este datoria **și responsabilitatea** încărcătorului să garanteze că încărcătura prezentată pentru transport este, într-adevăr, cea declarată în conformitate cu primul paragraf.”

Justification

This last subparagraph should become a separate paragraph of Article 12. It also needs to be made clear that the operator or master cannot be held responsible if the shipper provides inaccurate or misleading information about the cargo.

Amendamentul 29
ARTICOLUL 1 ALINEATUL (4A) (nou)
Articolul 14 alineatul (2) litera (c) (Directiva 2002/59/CE)

(4a) La articolul 14, litera (c) se înlocuiește cu următoarele:

„(c) fiecare stat membru trebuie să fie capabil să transmită imediat autorității competente dintr-un alt stat membru, la cerere, informații privind nava și marfa periculoasă sau poluantă de la bordul acesteia. Din aceasta nu trebuie să rezulte că statele membre vor solicita sistematic informații privind navele și încărcătura lor pentru alte scopuri decât siguranța și securitatea maritimă și protecția mediului marin.“

Justification

There is some lack of clarity on the applicability of this article of the current Directive 2002/59/EC. This amendment seeks to make clear that it is not the intention that ships should disclose this information as a matter of course, and that this is only necessary if the situation calls for it.

Amendamentul 30
ARTICOLUL 1 ALINEATUL (6)
Articolul 14 alineatul (1) litera (b) (Directiva 2002/59/CE)

(b) pot solicita ca o navă aflată în zona

(b) pot solicita ca o navă aflată în zona

respectivă care intenționează să intre sau să iasă dintr-un port sau terminal sau să părăsească o zonă de ancoraj **să corespundă cerințelor** de rezistență și de putere adecvate stării gheții din zona respectivă.

respectivă care intenționează să intre sau să iasă dintr-un port sau terminal sau să părăsească o zonă de ancoraj **să demonstreze cu documente că respectă cerințele** de rezistență și de putere adecvate stării gheții din zona respectivă.

Justification

Authorities should not be allowed to ban ships from entering or leaving ports etc. on grounds of arbitrary judgement. Documentation should be sufficient to ensure this.

Amendamentul 31

ARTICOLUL 1 ALINEATUL (8)

Articolul 20 alineatul (1) (Directiva 2002/59/CE)

1. Statele membre se asigură că, sub rezerva rezultatelor obținute în urma evaluării situației pe baza planului menționat la articolul 20a, navele aflate în primejdie sunt admise într-un loc de refugiu care să permită limitarea pericolului creat de situația în care se află.

1. Statele membre numesc o autoritate competentă, care are capacitățile necesare și care este independentă în sensul că are este abilitată, în timpul operațiunii de salvare, să ia decizii din proprie inițiativă privind primirea navelor aflate în primejdie, urmărind:

- **protecția vieților omenești**
- **protecția coastei**
- **protecția mediului marin**
- **siguranța pe mare**
- **limitarea pierderilor economice.**

Justification

This amendment seeks to make clear the extent to which the competent authority needs to be independent and what its other tasks are over and above the decision to accommodate a ship in a place of refuge (see Article 20(2) a (new)). Many of these tasks are set out in the non-exhaustive list in Annex IV of the current monitoring directive 2002/59/EC. Your rapporteur considers it desirable that this list be incorporated into this article.

Amendamentul 32

ARTICOLUL 1 ALINEATUL (8)

Articolul 20 alineatul (1a) (nou) (Directiva 2002/59/CE)

(1a) Autoritatea menționată la alineatul (1) poate, printre altele:

(a) să restricționeze mișcările navei sau să-i impună un itinerar stabilit. Această cerință nu afectează responsabilitatea căpitanului în ce privește manevrarea navei sale în condiții de siguranță;

(b) să transmită un avertisment oficial căpitanului navei, cerându-i să pună capăt riscului pentru mediu sau siguranța maritimă;

(c) să se prezinte sau să trimită o echipă la bordul navei pentru a evalua prejudiciile suferite de navă și gradul de risc, pentru a ajuta căpitanul să remedieze situația și pentru a informa stația de coastă corespunzătoare;

(d) dacă este necesar, să cheme sau să trimită echipe de salvare;

(e) să decidă pilotarea sau remorcarea navei.

Justification

See rapporteur's amendment to Article 20(1).

Amendamentul 33

ARTICOLUL 1 ALINEATUL (8)

Articolul 20 alineatul (2) (Directiva 2002/59/CE)

2. Primirea unei nave aflate în primejdie într-un loc de refugiu face obiectul unei evaluări prealabile a situației și al unei decizii luate de o autoritate independentă competentă desemnată de statul membru.

2. Autoritatea menționată la alineatul (1) își asumă răspunderea pentru executarea planurilor prevăzute la articolul 20a.

Amendamentul 34

ARTICOLUL 1 ALINEATUL (8)

Articolul 20 alineatul (2 a) (nou) (Directiva 2002/59/CE)

(2a) Pe baza unei evaluări preliminare a situației, autoritatea menționată la alineatul (1) ia o decizie privind primirea navei în primejdie în locul de refugiu.

Autoritatea menționată la alineatul (1) se asigură, pe baza evaluării situației în conformitate cu planurile amintite la articolul 20a, că navele în primejdie sunt primite în locuri de refugiu în toate cazurile în care aceasta permite reducerea riscurilor asociate acelei situații.

Justification

Your rapporteur considers that in all cases where the risks and damage can be limited by admitting a ship in distress to a place of refuge, this should be done. In a small number of cases, however, such as when there is a danger of explosion, the consequences of an explosion on the open sea would pose a much less serious threat to human life and the environment than an explosion in a place of refuge. We must not therefore assume that admission to a place of refuge is automatically the best solution.

Amendamentul 35
ARTICOLUL 1 ALINEATUL (8)
Articolul 20 alineatul (2b) (nou) (Directiva 2002/59/CE)

(2b) Statele membre respectă Liniile directoare ale OMI privind tratamentul echitabil al marinarilor în caz de accident maritim în privința echipajului unei nave în primejdie aflată în apele din jurisdicția lor.

Justification

These guidelines were recently adopted by the IMO Legal Committee and will be submitted in June for adoption by the ILO. They were drawn up in response to the growing tendency to treat ships' masters and crews as criminals. The masters of both the Erika and the Prestige were arrested without any proof of wrongdoing. The fear of arrest sometimes leads the master of a ship, in the event of an accident at sea, to bring his damaged ship into the waters of another Member State, which risks causing greater damage to the ship.

Amendment 36
ARTICOLUL 1 ALINEATUL (9)
Articolul 20a alineatul (1) (Directiva 2002/59/CE)

1. Statele membre elaborează planuri *care să reacționeze față de riscurile* create de navele în primejdie aflate în apele de sub jurisdicția lor.

1. Statele membre elaborează planuri *de reacție în fața riscurilor* create de navele în primejdie aflate în apele de sub jurisdicția lor, *de asigurare a primirii navelor și de*

protejare a vieților omenești.

Justification

It is important to stress that what is at issue here is not just the accommodation of the ship but also and most importantly the saving of human lives (passengers and crew).

Amendamentul 37
ARTICOLUL 1 ALINEATUL (9)
Articolul 12 alineatul (3) paragraful 2a (nou) (Directiva 2002/59/CE)

Persoanele care primesc informații relevante, în temeiul prezentului alineat, privind planurile în caz de urgență și locurile de refugiu trebuie să garanteze confidențialitatea acestora.

Justification

We need to ensure that this information is available only to those authorities which genuinely need it, and that such authorities treat such information very carefully and respect its confidentiality.

Amendamentul 38
ARTICOLUL 1 ALINEATUL (10)
Articolul 20b titlu (Directiva 2002/59/CE)

Garanții financiare

Garanții **și compensații** financiare

Amendamentul 39
ARTICOLUL 1 PUNCTUL 10
Articolul 20b alineatul (1) (Directiva 2002/59/CE)

1. Înainte de primirea unei nave în primejdie într-un loc de refugiu, statul membru poate solicita operatorului, agentului sau căpitanului navei să prezinte un certificat de asigurare sau o garanție financiară, în sensul articolului X din Directiva XX/XXXX/CE [privind răspunderea civilă și garanțiile financiare ale armatorilor], care să acopere răspunderea acestuia pentru prejudiciile

1. Lipsa unui certificat de asigurare sau a unei garanții financiare nu scutește statul membru de efectuarea evaluării prealabile și de luarea deciziei menționate la articolul 20 și nu reprezintă, în sine, o rațiune suficientă pentru ca statul membru să refuze primirea navei aflate în primejdie în locul de refugiu.

cauzate de navă.

Justification

Your rapporteur proposes swapping the positions of paragraphs 1 and 2, thereby emphasising that the absence of insurance does not mean that a ship in distress need not be assisted or accommodated. Saving human lives and/or preventing an environmental disaster must take precedence at any event, even if the ship's papers are not in order or it has no insurance.

Amendamentul 40
ARTICOLUL 1 PUNCTUL 10
Articolul 20b alineatul (2) (Directiva 2002/59/CE)

(2). Lipsa unui certificat de asigurare sau a unei garanții financiare nu scutește statul membru de efectuarea evaluării prealabile și de luarea deciziei menționate la articolul 20.

2. Fără a aduce atingere alineatului (1), la primirea unei nave în primejdie într-un loc de refugiu, statul membru poate solicita operatorului, agentului sau căpitanului navei să prezinte un certificat de asigurare sau o garanție financiară, în sensul articolului X din Directiva XX/XXXX/CE [privind răspunderea civilă și garanțiile financiare ale armatorilor], care să acopere răspunderea acestuia pentru prejudiciile cauzate de navă. Solicitarea acestui certificat nu trebuie să determine întârzierea primirii navei aflate în primejdie.

Justification

A Member State may at any event request a certificate or proof of insurance to complete its records. However, requesting such certificate must not delay the rescue operation.

Amendamentul 41
ARTICOLUL 1 ALINEATUL (10)
Articolul 24 alineatul (2a) (nou) (Directiva 2002/59/CE)

(2a) Statele membre asigură rambursarea costurilor și a eventualelor pierderi economice suferite de un port în urma deciziei luate în temeiul articolului 20 alineatul (2a), în cazul în care pierderile și costurile respective nu sunt rambursate într-un termen rezonabil de către

armatorul sau operatorul navei, în conformitate cu Directiva XX/XXXX/CE privind răspunderea civilă și garanțiile financiare ale armatorilor și cu mecanismele internaționale de compensare existente.

Justification

The accommodation of a ship may lead to damage and costs for a port. Parliament has on several occasions called for a [compensation] scheme for ports and places of refuge. The Commission proposes to address this issue in the forthcoming Directive on the civil liability and financial guarantees of shipowners. However, in certain cases this directive and the existing funds and conventions (most of which have not yet taken effect) do not compensate for the financial losses of a port. Your rapporteur calls for a compensation scheme to cover these exceptional cases.

Amendamentul 42

ARTICOLUL 1 ALINEATUL (11)

Articolul 20a alineatul (3 a) (nou) (Directiva 2002/59/CE)

(3a) Atunci când cooperează în cadrul acordurilor regionale sau al proiectelor transfrontaliere, inter-regionale sau transnaționale, statele membre se asigură că sistemele și rețelele de informații create respectă cerințele prezentei directive și sunt compatibile și conectate la sistemul european de management și informații SafeSeaNet.

Justification

The aim of this amendment is to limit the risk that local or regional agreements between maritime administrations or cooperation initiatives between regions/ports/municipalities of several Member States in the same sea area are being developed without a proper consideration of the need of compatibility and interoperability between such systems throughout Europe and with the SafeSeaNet network.

Amendamentul 43

ARTICOLUL 1 ALINEATUL (11)

Articolul 22a alineatul (3b) (nou) (Directiva 2002/59/CE)

(3b) Pentru a garanta o perioadă suficientă de testare a funcționării sistemului european de schimb de informații în

domeniul maritim SafeSeaNet, acesta devine complet operațional la 1 ianuarie 2009.

Justification

It is essential to provide a sufficient period for the Member States to test the operation of the SafeSeaNet if national and local systems are to comply with it.

Amendamentul 44
ARTICOLUL 1 ALINEATUL (12) LITERA (B)
Articolul 23 literele (e) și (f) (Directiva 2002/59/CE)

(b) se adaugă literele (e) și (f) după cum urmează:

(b) se adaugă literele (e), (f) și **(fa)** după cum urmează:

Justification

The confidentiality of fishing locations has traditionally been crucial for the fishing fleet and must be guaranteed under the relevant European legislation.

Amendamentul 45
ARTICOLUL 1 ALINEATUL (12) LITERA (B)
Articolul 23 litera (e) (Directiva 2002/59/CE)

„(e) asigurarea interconectării și interoperabilității sistemelor naționale folosite pentru gestionarea informațiilor menționate în anexă, precum și dezvoltarea și actualizarea sistemului SafeSeaNet;

„(e) asigurarea interconectării și interoperabilității sistemelor naționale și a **sistemelor mixte, convenționale și prin satelit**, folosite pentru gestionarea informațiilor menționate în anexă, precum și dezvoltarea și actualizarea sistemului SafeSeaNet;

Justification

All present and future technologies should be integrated for obtaining the best possible SafeSeaNet system.

Amendamentul 46
ARTICOLUL 1 ALINEATUL (12) LITERA (B)
Articolul 23 litera (f) (Directiva 2002/59/CE)

(f) studierea fezabilității și stabilirea modalităților de integrare a sistemelor de identificare automată (AIS) cu sistemele de poziționare și comunicare folosite în cadrul politicii comune în domeniul pescuitului.”

(f) studierea fezabilității și stabilirea modalităților de integrare a sistemelor de identificare automată (AIS) cu sistemele de poziționare și comunicare folosite în cadrul politicii comune în domeniul pescuitului.

Rezultatele acestui studiu se fac cunoscute cu cel puțin douăsprezece luni înaintea intrării în vigoare a prezentei directive.

Justification

Before AIS is made mandatory, it would be useful to determine the extent to which it could operate in conjunction with the satellite-based vessel monitoring system. Study on this point might produce options enabling the safety of fishing vessels to be improved in keeping with IMO standards and at less than the expected cost.

Amendamentul 47
ARTICOLUL 1 ALINEATUL (12) LITERA (B)
Articolul 23 litera (fa) (nouă) (Directiva 2002/59/CEE)

(fa) proceduri de examinare și de aplicare care garantează într-un mod mai eficient confidențialitatea informațiilor colectate.

Justification

The confidentiality of fishing locations has traditionally been crucial for the fishing fleet and must be guaranteed under the relevant European legislation.

Amendamentul 48
ARTICOLUL 1 ALINEATUL (13A) (nou)
Articolul 24 alineatul (1a) (nou) (Directiva 2002/59/CE)

(13a) La articolul 24, se adaugă următorul alineat:

„Statele membre, în conformitate cu legislația lor națională, împiedică difuzarea sau utilizarea datelor AIS și LRIT transmise de nave, pentru alte scopuri decât protecția mediului, siguranța și securitatea.

Justification

This directive, and in particular its provisions concerning AIS and SafeSeaNet, give rise to a considerable number of confidentiality issues for those involved, who fear that the information transmitted via networks is not sufficiently protected against commercial abuse and espionage. It is important that the Member States take the necessary measures to tackle abuses.

Amendamentul 49

ALINEATUL (13B) (nou)
Articolul 24 alineatul (1b) (nou) (Directiva 2002/59/CE)

„În cooperare cu Agenția Europeană pentru Securitatea Rețelelor Informatice și a Datelor, Comisia examinează modalitățile de a aborda problemele legate de securitatea informațiilor și a rețelelor, care se pot fi însoțite de măsurile prevăzute în prezenta directivă, în special la articolele 6, 6a, 14 și 22a. La cel târziu un an de la intrarea în vigoare a prezentei directive, Comisia ia măsurile necesare pentru a combate utilizarea neautorizată sau în scopuri comerciale a datelor transmise în temeiul prezentei directive.“

Justification

This directive, and in particular its provisions concerning AIS and SafeSeaNet, give rise to a considerable number of confidentiality issues for those involved, who fear that the information transmitted via these networks is not sufficiently protected against commercial abuse and espionage. Your rapporteur considers that this is a task for the European Network and Information Security Agency.

Amendamentul 50
ARTICOLUL 1 ALINEATUL (15)
Anexa I secțiunea I punctul 3 liniuța -1 (nouă) (Directiva 2002/59/CEE)

- nave de pescuit noi, de o lungime totală de 24 metri sau peste: la data de intrare în vigoare a prezentei directive;

Justification

The Commission's proposed timetable covers the installation of AIS on existing fishing vessels. For new vessels, however, your rapporteur regards it as reasonable to require rapid entry into force for this requirement.

Amendamentul 51
ARTICOLUL 1 ALINEATUL (15)
Anexa I secțiunea I punctul 3 doua liniuță partea introductivă (Directiva 2002/59/CEE)

Orice navă de pescuit cu o lungime totală mai mare de **15 metri** trebuie să

Orice navă de pescuit cu o lungime totală mai mare de **24 metri** trebuie să

îndeplinească cerința de dotare cu echipament prevăzută la articolul 6a, în conformitate cu următorul calendar:

îndeplinească cerința de dotare cu echipament prevăzută la articolul 6a, în conformitate cu următorul calendar:

Justification

As in Article 6 bis the overall length is amended from 15 to 24 metres; this should be done in Annex II, Section 1, point 3, first paragraph as well to be consistent.

Amendamentul 52

PUNCTUL 15

Anexa I secțiunea I punctul 3 prima liniuță (Directiva 2002/59/CEE)

- navă de pescuit cu o lungime totală de 24 de metri sau mai mare, dar mai mică de 45 de metri: cel târziu **1 ianuarie 2008**;

- navă de pescuit cu o lungime totală de 24 de metri sau mai mare, dar mai mică de 45 de metri: cel târziu **doi ani de la intrarea în vigoare a prezentei directive.**

Justification

The proposed timescale for the safety equipment's installation is unrealistic given the time that the legislative process alone is likely to take. It would be sensible to establish timeframes linked to the entry into force of the Directive, in order to ensure the smooth and correct installation of this equipment.

Amendamentul 53

ARTICOLUL 1 PUNCTUL 15

Anexa I secțiunea I punctul 3 a doua liniuță (Directiva 2002/59/CEE)

navă de pescuit cu o lungime totală de 18 de metri sau mai mare, dar mai mică de 24 de metri: cel târziu la 1 ianuarie 2009;

eliminat

Justification

As in Article 6 bis the overall length is amended from 15 to 24 metres, this indent is not needed anymore.

Amendamentul 54

ARTICOLUL 1 PUNCTUL 15

Annex II, section I, point 3, indent 3 (Directive 2002/59/EC)

navă de pescuit cu o lungime totală mai mare de 15 de metri, dar mai mică de 18 de metri: cel târziu 1 ianuarie 2010;

eliminat

Justification

As in Article 6 bis the overall length is amended from 15 to 24 metres, this indent is not needed anymore.

EXPLANATORY STATEMENT

Introduction

Since the end of 1999 European policy on safety at sea has been a high priority on the European political agenda. The successive disasters of the *Erika* (1999) and the *Prestige* (2002) painfully highlighted the inadequacy of European policy, and the Member States approach, in the event of a disaster at sea.

Consequently the Commission, the Council and the European Parliament have worked hard over the past few years to strengthen policy on safety at sea. In less than three years, two packages of measures have been adopted. On 23 November 2005 the Commission approved a third package of seven measures. The review of the monitoring directive is one of the seven parts of that package.

Before going into detail on the substance of this proposal, here is a brief summary of what preceded the current proposal for the amendment of the 2002 monitoring directive.

The first monitoring directive arose as a consequence of the wreck of the oil tanker *Erika* in December 1999 off the French coast. Given that the *Erika* had encountered problems with being accommodated in a port of refuge, the Commission decided that a European policy on ports of refuge needed to be developed. At the same time the Commission wanted to develop a system to improve the monitoring of ships travelling along our coasts. This is important in particular for ships which are in transit and are not heading for a European port.

In the debate on the monitoring directive, your rapporteur argued *firstly* for compulsory insurance for ships, *secondly* for a compensation system for the reimbursement of costs and any damage caused to a port accommodating a ship in distress. At that time it seemed premature to propose legislative measures on this topic. It was decided, however, to consider both proposals. On 27 June 2002, under the Spanish Presidency, the directive was finally adopted. It represented in principle a major step forward in policy on the accommodation of ships in distress. The Member States were required to transpose the measures by February 2004.

In November 2002, hardly six months after the Council had given its approval to this legal framework for the accommodation of ships in distress, the *Prestige* disaster occurred. In spite of the legal framework which had just been approved, the Spanish authorities ordered the ship out to sea: 77 000 tonnes of crude oil escaped to pollute mainly Spanish coasts.

As a result of this environmental disaster, the Member States decided to bring forward the submission dates for plans for the accommodation of ships in distress. The European Parliament adopted two successive resolutions and decided to set up a Temporary Committee on Improving Safety at Sea (MARE). Your rapporteur was appointed to draw up the report of

this temporary committee. In the resolution of 21 April 2004, which was the result of the work of the MARE temporary committee, the European Parliament called inter alia for:

- the existing rules governing the accommodation of ships in distress to be fully implemented by the Member States;
- every Member State to establish a clear decision-making and command structure for dealing with maritime emergencies and an independent authority having the powers and expertise to take the necessary decisions, in particular as regards the selection and mandatory assignment of an emergency mooring or port;
- the Commission to submit proposals as soon as possible for financial compensation for places of refuge;
- the Commission to investigate the scope for introducing mandatory insurance for vessels in European waters.

The Commission proposal

The Commission proposal amending Directive 2002/59/EC takes account of the calls made by the European Parliament, the Council, the Commission and the various interested parties on several points:

- tightening policy on the accommodation of ships in distress;
- designation by the Member States of an independent competent authority for the accommodation of ships in distress;
- measures to be taken in the presence of ice;
- treatment of uninsured ships;
- development of SafeSeaNet, a European system for the exchange of maritime information.

The Commission also made a number of new proposals:

- use of AIS to be made compulsory for fishing vessels longer than 15 metres;
- tightening of the shipper's obligation to provide information.

Proposals by your rapporteur

1. Introduction of automatic identification systems for fishing vessels

The Commission wishes fishing vessels to be required to be equipped with AIS: this would apply to the largest vessel category from 2008, and to the smallest (from 15 metres) from 2010. In this way the Commission seeks to reduce the number of collisions between large merchant vessels and fishing vessels.

Your rapporteur considers it a good idea for fishing vessels to be more easily seen by large merchant vessels: a collision can have tragic consequences for their crew.

However, he doubts whether this measure can be achieved within the time frame proposed. Installing AIS costs about EUR 2000 per ship. Fishermen are currently undergoing a major economic crisis, and do not have sufficient means to maintain their ships properly. Asking

them to make yet another investment whose economic benefits they do not immediately see will not be easy. They also fear that AIS will lead to commercial espionage.

Your rapporteur therefore proposes a less stringent timetable, together with measures to prevent the misuse of AIS. He does, however, propose that account be taken in this draft directive of progress which has been made in the context of the IMO regarding long-range identification systems (LRIT).

2. Obligation for the shipper to provide information

The Commission wants the shipper to provide the master or operator of a vessel with a data sheet setting out the physico-chemical properties and the viscosity of the mineral oils they are carrying.

Consultations with the fishing industry show that this information is of high relevance to rescuers.

Your rapporteur therefore proposes that ships which are heading for a European port from outside the EU should also have access to this information. It also needs to be made clear that under no circumstances can the master be held liable for the shipper providing him with incorrect or misleading information.

3. Designation of an independent competent authority

In making this proposal the Commission is responding to an important call by the European Parliament in its resolution of 21 April 2004.

In order for a rescue operation to succeed, time is of the essence. The successive disasters and near-disasters show us that much time was often wasted because it was not clear who was responsible for what, or because those competent to take a decision had to call on the expertise of a team which often had to be set up on an ad hoc basis.

There therefore needs to be an authority or person taking sole responsibility for assistance when such disasters occur, and with the capacity to take completely independent decisions in full knowledge of the facts. The role and competence of the British Secretary of State Representative (SOSREP) come closest to this system.

However, the task of the independent competent authority goes further than merely deciding on the accommodation of a ship in distress in a place of refuge. It also has to be able to ascertain as quickly as possible the actual state of the vessel, and to call upon the necessary assistance as soon as possible.

4. Fair treatment of masters and crew in the event of an accident

The trend towards treating ships' crews as criminals is not conducive to safety at sea. For fear of arrest, masters often postpone calling for help. Sometimes they try to press on in order to reach a coastal state which is more 'lenient' in that respect, thus wasting valuable time. The guidelines recently adopted within the IMO are a step in the right direction.

5. Consequences of absence of an insurance certificate or financial guarantee

First of all, vessels which have not given any notification of financial security, or do not possess an insurance certificate or financial guarantee, are regarded as a potential danger to shipping under Article 16 and are consequently to be closely monitored. Secondly, the absence of evidence of financial security is to be a factor in the assessment and decision on accommodating a ship in distress.

Your rapporteur supports the first of these proposals. Ships without insurance should be regarded as suspect. They should be subjected to stricter checks when putting into a port and should be strongly urged to take out insurance.

However, it is not desirable that only insured vessels should be accommodated in a place of refuge. Clearly, there is a problem if assistance is given to a ship in distress which is not (fully) insured. Nevertheless, refusal to accommodate such a ship is no solution, since the financial and economic consequences could be much greater.

6. Compensation scheme for places of refuge and ports

The accommodation of a ship may give rise to damage and costs for the port in question. As we have seen, Parliament has repeatedly called in recent years for a [compensation] scheme to be devised for ports and places of refuge which accommodate a ship in distress.

The Commission makes no provision for such a system in this proposal. It considers that rules to this end should be made in the context of the proposal for a directive on the civil liability and financial guarantees of shipowners. The measures contained in that directive would in fact, in the majority of cases, be able to guarantee cover for costs and damage incurred. However, neither this directive nor the existing funds pay compensation for the economic loss which may be suffered by a port accommodating a poorly insured ship. Your rapporteur therefore calls for a compensation scheme for exceptional cases.

7. Confidentiality

This directive, and in particular its provisions regarding AIS and SafeSeaNet, give rise to a large number of confidentiality issues among interested parties, who fear that information entrusted to networks is not completely safe from commercial misuse and espionage.

Your rapporteur considers that this is a job for the Network and Information Security Agency, and proposes an amendment to Article 24 to that effect.

4.9.2006

OPINION OF THE COMMITTEE ON FISHERIES

for the Committee on Transport and Tourism

on the proposal for a directive of the European Parliament and of the Council amending Directive 2002/59/EC establishing a Community vessel traffic monitoring and information system
(COM(2005)0589 - C6-0004/2006 – 2005/0239(COD))

Draftsman: Willi Piecyk

SHORT JUSTIFICATION

Serious maritime accidents of recent times, most notably the sinking of the Erika and the Prestige in European waters, have clearly illustrated that these incidents often have wider implications than those merely concerning the ship involved. Many accidents have consequences for all coastal operations, such as tourism, traffic and fishing. Once the fear of seafarers alone, maritime accidents involving pollution now turn into national or even international emergencies, with little regard for international borders.

With a view to improving safety conditions and information relating to the maritime transport industry, the Commission has presented a legislative proposal to improve Directive 2002/59/EC. This Directive governs the organisation and coordination of all the ship monitoring tools now available and sets up a system of dynamic deployment of resources and coordination between national authorities to enable Member States to take better preventive action or respond better to dangerous situations.

It is a tragic fact that fishing is one of the industries carrying the highest risk to life and limb. A fisherman's work is dangerous, carried out in unstable weather conditions, with limited scope for safety precautions. The risk of accident, therefore, in the fishing profession is extremely high.

Fisheries safety and working conditions are priorities of this Committee, the own-initiative report on safety and the causes of fishing accidents drawn up by Mrs Miguelez Ramos (March 2001) being one example of the measures it has taken, the considerations and conclusions of which remain topical today.

The following analysis of the suggested amendments to Directive 2002/59/EC is limited solely to those amendments concerning the fishing industry.

In principle we are dealing with a single amendment, but one of great importance which concerns the requirement to equip fishing vessels over 15m in length with Automatic Identification Systems (AIS), the aim of which is to make it easier to locate the position of the ships. Provisions for this at present are undeniably inadequate. The high number of fishing vessels that go undetected by merchant ships has led to many serious accidents, especially in the North Sea, the Baltic and the Mediterranean.

The obligatory installation of these safety systems, as set out in the new Article 6a, is accompanied by a schedule which aims to have ships over 24m in length fitted out by 2008 and ships over 15m in length by 2010.

Much though we agree with the proposal's intentions, namely improvements in safety standards for fishermen and their vessels, the proposal must nevertheless be carefully thought through:

1.

In the framework of fisheries policies, a large number of vessels have already been required to fit 'blue boxes' (VMS), allowing satellite monitoring of fishing activities. This poses the question of how compatible this system would be with that proposed by the Commission.

It is clear that should the AIS and VMS systems be found to be incompatible, resulting in the need for two systems to be fitted, there will be higher costs for small and medium-sized vessels, which often belong to family-run businesses already facing financial difficulties.

The equipping of fishing vessels with this system ought to be subsidised both by public and EU funding, whilst criteria such as proportionality and equality should also be considered, leading to a significant increase in co-funding for smaller vessels involved in coastal activities.

For this purpose it seems necessary to create a separate budget heading independent of the European Fisheries Fund, given that the constant increase in new demands for subsidies is putting more and more strain on both Community and Member States' budgets, resulting in increasingly limited resources for tackling important issues.

2.

The proposed timescale for the safety equipment's installation is unrealistic given the time that the legislative process alone is likely to take. It would be sensible to establish timeframes linked to the entry into force of the Directive, in order to ensure the smooth and correct installation of this equipment.

AMENDMENTS

The Committee on Fisheries calls on the Committee on Transport and Tourism, as the committee responsible, to incorporate the following amendments in its report:

Amendment 1

RECITAL 6

(6) It would be useful to study what synergies might be possible between AIS and the positioning and communication systems used in the context of the common fisheries policy, such as the satellite-based vessel monitoring system (VMS). Investigation of the possibilities of integrating these systems should take account of the needs and requirements of controlling fishing fleets, particularly as regards the security and confidentiality of the data transmitted.

(6) It would be useful to study what synergies might be possible between AIS and the positioning and communication systems used in the context of the common fisheries policy, such as the satellite-based vessel monitoring system (VMS). ***Consequently, the timescale for the installation of the AIS system will be set in line with the conclusions of this study.*** Investigation of the possibilities of integrating these systems should take account of the needs and requirements of controlling fishing fleets, particularly as regards the security and confidentiality of the data transmitted.

Amendment 2

RECITAL 6 A (new)

(6a) New vessels must be fitted with AIS twelve months after the entry into force of this Directive. A separate budget line, independent of the Financial Instrument for Fisheries Guidance, should be created to assist with the retrofitting of the existing fishing fleet, providing co-funding, regardless of territory, of up to 90% from EU resources.

Justification

Should the AIS and VMS systems be found to be incompatible, resulting in the need for two systems to be fitted, there will be higher costs for small and medium-sized vessels, which often belong to family-run businesses already facing financial difficulties. This fact should be reflected in financial support, regardless of territory.

Amendment 3

ARTICLE 1, POINT 12, POINT (B)

Article 23, point (f), subparagraph 1 a (new) (Directive 2002/59/EC)

The conclusions of this study shall be made available no later than twelve months before the entry into force of the obligation referred to in Article 6a.

Amendment 4

ARTICLE 1, POINT 12, POINT (B)

Article 23, point (f a) (new) (Directive 2002/59/EC)

(fa) studying and implementing procedures that will more effectively guarantee the confidentiality of information gathered.

Justification

The confidentiality of fishing locations has traditionally been crucial for the fishing fleet and must be guaranteed under the relevant European legislation.

Amendment 5

ARTICLE 1, POINT 12, POINT (B)

Article 23 (Directive 2002/59/EC)

(b) the following points (e) **and** (f) are added:

(b) the following points (e), (f) **and (fa)** are added:

Justification

The confidentiality of fishing locations has traditionally been crucial for the fishing fleet and must be guaranteed under the relevant European legislation.

Amendment 6

POINT 15

Annex II, Section I, point 3, indent 1 (Directive 2002/59/EC)

- fishing vessel of overall length of 24 metres and upwards but less than 45 metres: not later than **1 January 2008**;

- fishing vessel of overall length of 24 metres and upwards but less than 45 metres: not later than **two years after the entry into force of this Directive**;

Justification

The proposed timescale for the safety equipment's installation is unrealistic given the time that the legislative process alone is likely to take. It would be sensible to establish timeframes

linked to the entry into force of the Directive, in order to ensure the smooth and correct installation of this equipment.

Amendment 7

ARTICLE 1, POINT 15

Annex II, Section I, point 3, indent 2 (Directive 2002/59/EC)

- fishing vessel of overall length 18 metres and upwards but less than 24 metres: not later than **1 January 2009**;

- fishing vessel of overall length 18 metres and upwards but less than 24 metres: not later than **three years after the entry into force of this Directive**;

Justification

The proposed timescale for the safety equipment's installation is unrealistic given the time that the legislative process alone is likely to take. It would be sensible to establish timeframes linked to the entry into force of the Directive, in order to ensure the smooth and correct installation of this equipment.

Amendment 8

ARTICLE 1, POINT 15

Annex II, Section I, point 3, indent 3 (Directive 2002/59/EC)

- fishing vessel of overall length exceeding 15 metres but less than 18 metres: not later than **1 January 2010**."

- fishing vessel of overall length exceeding 15 metres but less than 18 metres: not later than **four years after the entry into force of this Directive**."

Justification

The proposed timescale for the safety equipment's installation is unrealistic given the time that the legislative process alone is likely to take. It would be sensible to establish timeframes linked to the entry into force of the Directive, in order to ensure the smooth and correct installation of this equipment.

Amendment 9

ARTICLE 1, POINT 15

Annex II, Section I, point 3, indent -1 (new) (Directive 2002/59/EC)

- **new vessels: not later than twelve months after the entry into force of this Directive**;

Justification

It seems appropriate to give manufacturers of fishing vessels a reasonable period of time, linked to the entry into force of the Directive, to fit new vessels with AIS.

PROCEDURĂ

Titlu	Propunere de directivă a Parlamentului European și a Consiliului de modificare a Directivei 2002/59/CE de instituire a unui sistem comunitar de monitorizare și informare privind traficul navelor maritime	
Referințe	COM(2005)0589 – C6-0004/2006 – 2005/0239(COD)	
Comisia competentă în fond	TRAN	
Aviz emis de către Data anunțului în plen	PECH 2.2.2006	
Cooperare consolidată – data anunțului în plen		
Raportor Data numirii	Willi Piecyk 31.1.2006	
Raportorul pentru aviz substituit		
Examinare în comisie	23.2.2006	11.7.2006
Data adoptării	28.8.2006	
Rezultatul votului final	+: 17 –: 0 0: 0	
Membri titulari prezenți la votul final	Iles Braghetto, Luis Manuel Capoulas Santos, Paulo Casaca, Zdzisław Kazimierz Chmielewski, Carmen Fraga Estévez, Alfred Gomolka, Heinz Kindermann, Henrik Dam Kristensen, Albert Jan Maat, Philippe Morillon, Willi Piecyk, Dirk Sterckx, Struan Stevenson, Margie Sudre	
Membri supleanți prezenți la votul final	Dorette Corbey, Carl Schlyter	
Membri supleanți (articolul 178 alineatul (2)) prezenți la votul final	Alfonso Andria	
Observații (date disponibile într-o singură limbă)		

PROCEDURĂ

Titlu	Sistemul comunitar de monitorizare și informare privind traficul navelor maritime			
Referințe	COM(2005)0589 - C6-0004/2006 - 2005/0239(COD)			
Comisia competentă în fond Data anunțului în plen	TRAN 17.1.2006			
Comisia (comisiile) sesizată(e) pentru avizare Data anunțului în plen	ENVI 17.1.2006	PECH 2.2.2006		
Avize care nu au fost emise Data deciziei	ENVI 30.1.2006			
Raportor(i) Data numirii	Dirk Sterckx 21.3.2006			
Examinare în comisie	19.4.2006	13.9.2006	23.1.2007	27.2.2007
Data adoptării	27.2.2007			
Rezultatul votului final	+: -: 0:	44 0 1		
Membri titulari prezenți la votul final	Gabriele Albertini, Inés Ayala Sender, Etelka Barsi-Pataky, Paolo Costa, Michael Cramer, Luis de Grandes Pascual, Arūnas Degutis, Christine De Veyrac, Petr Duchoň, Saïd El Khadraoui, Robert Evans, Emanuel Jardim Fernandes, Mathieu Grosch, Georg Jarzembowski, Stanisław Jałowiecki, Timothy Kirkhope, Dieter-Lebrecht Koch, Jaromír Kohlíček, Rodi Kratsa-Tsagaropoulou, Sepp Kusstatscher, Jörg Leichtfried, Bogusław Liberadzki, Eva Lichtenberger, Erik Meijer, Seán Ó Neachtain, Josu Ortuondo Larrea, Willi Piecyk, Luís Queiró, Luca Romagnoli, Gilles Savary, Brian Simpson, Renate Sommer, Dirk Sterckx, Ulrich Stockmann, Silvia-Adriana Țicău, Georgios Toussas, Marta Vincenzi, Lars Wohlin, Roberts Zīle			
Membri supleanți prezenți la votul final	Johannes Blokland, Philip Bradbourn, Jeanine Hennis-Plasschaert, Anne E. Jensen, Rosa Miguélez Ramos, Corien Wortmann-Kool			