

# PARLAMENT EUROPEJSKI

2004



2009

*Dokument z posiedzenia*

**A6-0100/2009**

25.2.2009

**\*\*\*III**

## **SPRAWOZDANIE**

w sprawie zatwierdzonego przez komitet pojednawczy wspólnego tekstu dotyczącego dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającej dyrektywę 2002/59/WE ustanawiającą wspólnotowy system monitorowania i informacji o ruchu statków

(PE-CONS 3722/2008 – C6-0045/2009 – 2005/0239(COD))

Delegacja Parlamentu Europejskiego do komitetu pojednawczego

Przewodnicząca delegacji: Rodi Kratsa-Tsagaropoulou

Sprawozdawca: Dirk Sterckx

### ***Objaśnienie używanych znaków***

- \* Procedura konsultacji  
*większość oddanych głosów*
- \*\*I Procedura współpracy (pierwsze czytanie)  
*większość oddanych głosów*
- \*\*II Procedura współpracy (drugie czytanie)  
*większość oddanych głosów, by zatwierdzić wspólne stanowisko  
większość głosów ogólnej liczby posłów do PE, by odrzucić lub  
wprowadzić poprawki do wspólnego stanowiska*
- \*\*\* Procedura zgody  
*większość głosów ogólnej liczby posłów do PE, za wyjątkiem  
przypadków ujętych w art. 105, 107, 161 i 300 Traktatu WE oraz w  
art. 7 Traktatu UE*
- \*\*\*I Procedura współdecyzji (pierwsze czytanie)  
*większość oddanych głosów*
- \*\*\*II Procedura współdecyzji (drugie czytanie)  
*większość oddanych głosów, by zatwierdzić wspólne stanowisko  
wymagana większość głosów ogólnej liczby posłów do PE, by  
odrzucić lub wprowadzić poprawki do wspólnego stanowiska*
- \*\*\*III Procedura współdecyzji (trzecie czytanie)  
*większość oddanych głosów, by zatwierdzić wspólny projekt*

(Wskazana procedura opiera się na podstawie prawnej zaproponowanej przez Komisję.)

## SPIS TREŚCI

	<b>Strona</b>
PROJEKT REZOLUCJI LEGISLACYJNEJ PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO .....	5
UZASADNIENIE .....	6
PROCEDURA .....	11



## PROJEKT REZOLUCJI LEGISLACYJNEJ PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO

w sprawie zatwierdzonego przez komitet pojednawczy wspólnego tekstu dotyczącego dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie zmieniającej dyrektywę 2002/59/WE ustanawiającą wspólnotowy system monitorowania i informacji o ruchu statków

(PE-CONS 3722/2008 – C6-0045/2009 – 2005/0239(COD))

(Procedura współdecyzji: trzecie czytanie)

*Parlament Europejski,*

- uwzględniając wspólny projekt zatwierdzony przez komitet pojednawczy (PE-CONS 3722/2008 – C6-0045/2009),
- uwzględniając stanowisko zajęte w pierwszym czytaniu<sup>1</sup> dotyczące wniosku Komisji przedstawionego Parlamentowi Europejskiemu i Radzie (COM(2005)0589)
- uwzględniając własne stanowisko w drugim czytaniu<sup>2</sup> w sprawie wspólnego stanowiska Rady<sup>3</sup>,
- uwzględniając opinię wydaną przez Komisję w sprawie poprawek Parlamentu do wspólnego stanowiska (COM(2008)0829),
- uwzględniając art. 251 ust. 5 Traktatu WE,
- uwzględniając art. 65 Regulaminu,
- uwzględniając sprawozdanie delegacji PE do komitetu pojednawczego (A6-0100/2009),

1. zatwierdza wspólny projekt;
2. zobowiązuje swojego przewodniczącego do podpisania wraz z przewodniczącym Rady aktu, zgodnie z art. 254 ust. 1 Traktatu WE;
3. zobowiązuje swojego sekretarza generalnego do podpisania aktu po stwierdzeniu, że wszystkie procedury zostały prawidłowo zakończone, oraz do zlecenia, w porozumieniu z sekretarzem generalnym Rady, jego publikacji w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej;
4. zobowiązuje swojego przewodniczącego do przekazania niniejszej rezolucji legislacyjnej Radzie i Komisji.

---

<sup>1</sup> Dz.U. C 74 E z 20.3.2008, s. 533.

<sup>2</sup> Teksty przyjęte w dniu 24.9.2008, P6\_TA(2008)0443.

<sup>3</sup> Dz.U. C 184 E z 22.7.2008, s. 1.

## UZASADNIENIE

### **I. Tło historyczne**

#### I. 1 Trzeci pakiet morski

Pod koniec 2005 r. Komisja zaproponowała trzeci pakiet morski (znany także jako pakiet Erika III). Pakiet ten był kontynuacją pakietów Erika I i II, które opracowane zostały w następstwie katastrofy statku Erika w 1999 r. na Atlantyku u wybrzeży Francji. Związany jest on również z rezolucją Parlamentu z dnia 21 kwietnia 2004 r., której projekt sporządziła Komisja Tymczasowa ds. poprawy bezpieczeństwa na morzu (MARE), powołana po wypadku tankowca Prestige w 2002 r.

Ogólnym celem trzeciego pakietu morskiego jest dalsze wzmocnienie istniejącego prawodawstwa UE w zakresie bezpieczeństwa oraz transpozycja ważniejszych instrumentów międzynarodowych do prawa wspólnotowego. Siedem wniosków wchodzących w skład pakietu ma za zadanie zapobiegać wypadkom (poprzez poprawę jakości bander europejskich, przegląd prawodawstwa związanego z kontrolą państwa portu i monitorowaniem ruchu statków oraz poprawę przepisów dotyczących towarzystw klasyfikacyjnych) oraz zapewniać skuteczne reagowanie w razie wypadków (poprzez rozwój zharmonizowanych ram regulujących dochodzenia powypadkowe, wprowadzenie przepisów dotyczących odszkodowań przysługujących pasażerom w razie wypadku i wprowadzenie przepisów dotyczących odpowiedzialności właścicieli statków w połączeniu z systemem ubezpieczeń obowiązkowych).

#### I.2 Przedmiotowy wniosek

Komisja przyjęła wniosek dotyczący dyrektywy zmieniającej dyrektywę 2002/59/WE ustanawiającą wspólnotowy system monitorowania i informacji o ruchu statków w dniu 23 listopada 2005 r. Jego celem jest uwzględnienie rozwoju technologicznego w dziedzinie monitorowania statków i poprawa procedur dotyczących przyjmowania statków w „miejscach schronienia”. Szczególnie ta ostatnia kwestia jest dla Parlamentu już od dawna priorytetem politycznym. Kolejne katastrofy i sytuacje grożące katastrofą pokazały, że często tracono wiele czasu, ponieważ nie było jasne, kto jest odpowiedzialny za co, albo ponieważ podmioty uprawnione do podejmowania decyzji musiały odwoływać się do specjalistycznej wiedzy zespołu, który często był ustanawiany ad hoc. W związku z tym w rezolucji przygotowanej przez tymczasową komisję MARE Parlament wezwał niezależne organy dysponujące uprawnieniami i wiedzą specjalistyczną do podjęcia wiążących decyzji dotyczących miejsca schronienia.

### **II. Procedura legislacyjna przed postępowaniem pojednawczym**

#### II. 1 Trzeci pakiet morski w pierwszym i drugim czytaniu

Parlament od początku traktował pakiet morski jako pakiet i z tej przyczyny poszczególne należące do pakietu wnioski były zawsze rozpatrywane łącznie. Pierwsze czytanie siedmiu wniosków miało miejsce w marcu/kwietniu 2007 r. Rada osiągnęła porozumienia polityczne co do sześciu z ośmiu wniosków (jeden wniosek został rozbity na dyrektywę i rozporządzenie) na posiedzeniach w czerwcu i listopadzie 2007 r. Dwa wnioski (w sprawie obowiązków państw bandery i w sprawie odpowiedzialności cywilnej) pozostały jednak

zablokowane, ponieważ państwa członkowskie niechętnie odniosły się do przyjęcia takich przepisów na szczeblu UE. Próba odblokowania sytuacji podjęta w kwietniu 2008 r. zakończyła się niepowodzeniem.

Państwa członkowskie usiłowały wywierać na Parlament presję w kierunku kontynuacji procedury legislacyjnej dotyczącej wspomnianych sześciu wniosków poprzez przekazanie wspólnych stanowisk. Parlament ostatecznie zaakceptował to podejście z myślą o osiągnięciu postępu.

Po przekazaniu wspólnych stanowisk w czerwcu 2008 r. Parlament nadal wywierał jednak naciski na Radę, aby kontynuowała prace nad dwoma pozostałymi wnioskami (znanymi jako „brakująca dwójka”). Polegało to na włączeniu w drogę poprawek zasadniczej treści tych wniosków do niektórych spośród aktów legislacyjnych pakietu będących przedmiotem dyskusji.

Równolegle w drugim czytaniu bez powodzenia kontynuowano negocjacje w sprawie wspomnianych sześciu wniosków. Los „brakującej dwójki”, a także trudności związane z niektórymi wnioskami sprawiły, że postanowiono nie zawierać w drugim czytaniu porozumienia co do żadnego z wniosków. Na posiedzeniu plenarnym Parlament przywrócił swoje poprawki z pierwszego czytania do wszystkich wniosków, a także poprawki zawierające zasadniczą treść „brakującej dwójki”. Następnie sześć wniosków skierowano do postępowania pojednawczego.

## II.2 Przedmiotowy wniosek w pierwszym i drugim czytaniu

W pierwszym czytaniu Parlament w pełni poparł wniosek, proponując tylko kilka wyjaśnień i podkreśleń. Dotyczyły one:

- niezależności biegłych i zadań organów odpowiedzialnych za przyjmowanie zagrożonych statków;
- wdrożenia wytycznych IMO dotyczących sprawiedliwego traktowania marynarzy w razie wypadku;
- obowiązku przyjęcia również nieubezpieczonych statków w miejscach schronienia;
- przekazywanych obowiązkowo przez załadowcę informacji dotyczących każdego statku wpływającego do jednego z europejskich portów;
- odszkodowań dla portów i miejsc schronienia za poniesione szkody;
- wymogów w zakresie poufności w odniesieniu do danych o ruchu statków.

W odniesieniu do obowiązku wyposażenia statków rybackich w systemy identyfikacji Parlament dążył do większej elastyczności poprzez wyłączenie statków o długości nieprzekraczającej 24 metrów.

W związku z tym, że Rada przyjęła swoje ogólne podejście kilka miesięcy przed pierwszym czytaniem Parlamentu i dlatego nawet nie uwzględniła opinii i poprawek Parlamentu, a ponadto pominęła wiele propozycji Komisji, sprawozdawca zalecił niemalże pełny powrót do stanowiska Parlamentu zajętego w pierwszym czytaniu.

Duży postęp osiągnięto podczas negocjacji w drugim czytaniu, które umożliwiły rozwiązanie większości problemów. Dotyczyło to w szczególności wszystkich kwestii związanych z organem podejmującym decyzje o przyjęciu zagrożonych statków.

Następnie wniosek, zawierający ograniczoną liczbę otwartych kwestii i szereg poprawek

przywracających odniesienia do „brakującej dwójki” i jej treść, został poddany postępowaniu pojednawczemu.

### **III. Postępowanie pojednawcze**

#### **III.1 Trzeci pakiet morski w postępowaniu pojednawczym**

W następstwie głosowania w drugim czytaniu w dniu 24 września 2008 r. i z uwagi na wolę polityczną zakończenia postępowania pojednawczego w czasie prezydencji francuskiej niezwykle szybko w dniu 7 października 2008 r. ustanowiono delegację Parlamentu do komitetu pojednawczego.

Jednocześnie presja wywierana przez Parlament na Radę w kwestii osiągnięcia porozumienia w sprawie „brakującej dwójki” zaczęła przynosić rezultaty. Po nieformalnym posiedzeniu Rady, na którym przedyskutowano tę sprawę w obecności przewodniczącego komisji TRAN Paolo Costy, w dniu 9 października 2008 r. osiągnięto porozumienia polityczne w sprawie obu wniosków.

Parlament i Rada odbyły dwa posiedzenia trójstronne (w dniach 4 listopada i 2 grudnia) i jedno nieformalne posiedzenie w sprawie najtrudniejszych wniosków, aby umożliwić zwołanie posiedzenia komitetu pojednawczego w dniu 8 grudnia, które zakończyło negocjacje. Delegacja Parlamentu spotkała się dwa razy (5 listopada i 3 grudnia) w uzupełnieniu posiedzeń zespołu negocjacyjnego, w którego skład weszli wyjątkowo – z uwagi na rozmiar pakietu – koordynatorzy komisji TRAN.

Porozumienie w pozostałych spornych kwestiach z najtrudniejszego wniosku (p. Costy) osiągnięto w dniu 8 grudnia. Wieczorem tego dnia Parlament przekazał również prezydencji pisma potwierdzające jego gotowość do szybkiego zawarcia w drugim czytaniu porozumień w sprawie „brakującej dwójki”, umożliwiając w ten sposób Radzie przyjęcie jej dwóch wspólnych stanowisk na posiedzeniu w dniu 9 grudnia.

W komitecie pojednawczym Radę reprezentował p. BUSSEREAU, urzędujący przewodniczący Rady i sekretarz stanu ds. transportu Francji. Komisję reprezentował p. TAJANI, wiceprzewodniczący. Pokazało to po raz kolejny, że w przypadku bardzo trudnych negocjacji zaangażowanie na najwyższych szczeblach politycznych i dynamika wieczoru postępowania pojednawczego mogą wpłynąć na osiągnięcie porozumienia.

Ogólny wynik postępowania pojednawczego jest bardzo pozytywny dla Parlamentu. Przyjęto równoległe nie tylko „brakującą dwójkę”, ale wprowadzono też wiele zmian do tekstów uzgodnionych w postępowaniu pojednawczym. Udało się to głównie dzięki solidarności posłów, którzy nie dopuścili do przyjęcia jakiegokolwiek wniosku bez osiągnięcia ogólnego porozumienia w sprawie wszystkich dokumentów.

Szczególne okoliczności związane z pakietem morskim pokazały jednak, że sytuacja, w której ta sama prezydencja jest odpowiedzialna za negocjacje w drugim i trzecim czytaniu, nie jest idealna. Na poziomie COREPER przekonanie państw członkowskich przez prezydencję do dalszych wysiłków wydawało się bardzo trudne, ponieważ z psychologicznego punktu widzenia negocjacje trwały już zbyt długo. Z drugiej strony dla Parlamentu postępowanie pojednawcze oznaczało wejście w zupełnie nową fazę, podczas gdy w Radzie, z tą samą



prezydencją, postrzegano ją jako kontynuację tego samego etapu.

### III.1 Przedmiotowy wniosek w postępowaniu pojednawczym

Po negocjacjach w czasie drugiego czytania pozostały jedynie trzy nierozstrzygnięte kwestie:

- odszkodowań dla portów za ewentualne szkody poniesione w związku z przeniesieniem uprawnień decyzyjnych co do przyjęcia lub odmowy przyjęcia zagrożonego statku na organ podejmujący niezależne decyzje;
- zagwarantowania sprawiedliwego traktowania marynarzy w razie wypadku w taki sposób, by załoga zagrożonego statku zwracała się natychmiast o pomoc niezależnie od wód terytorialnych, na których się znajduje; oraz
- ilości olejów bunkrowych, której nie trzeba zgłaszać.

Kwestie te udało się rozwiązać po dwóch posiedzeniach trójstronnych w dniach 4 listopada i 2 grudnia 2008 r.

## **IV. Główne punkty osiągniętego porozumienia**

- **Wyznaczenie niezależnego właściwego organu**  
Parlamentowi udało się przekonać Radę do uściślenia definicji organu właściwego do podejmowania decyzji w razie katastrofy. Sprawozdawca nie wymagał od państw członkowskich całkowitego odejścia od ich wewnętrznych struktur, ale pragnął zagwarantować, że właściwy organ posiada konieczną niezależną wiedzę specjalistyczną (w zakresie problematyki morskiej), aby mógł niezależnie podejmować decyzje w sprawie najlepszego przebiegu działań w celu zapobieżenia katastrofie lub ograniczenia jej skutków w jak największym zakresie. W tym kontekście ważnym elementem był stały charakter tego organu.
- **Pojęcie statku potrzebującego pomocy zamiast pojęcia zagrożonego statku**  
Komisja, popierana przez Parlament, zastosowała wyrażenie „zagrożony statek”. W oparciu o wytyczne IMO dotyczące przyjmowania statków potrzebujących pomocy Rada zastosowała wyrażenie „statek potrzebujący pomocy”. Sprawozdawca mógłby się zgodzić z Radą, ale nie był usatysfakcjonowany definicją Rady, która wydaje się nie uwzględniać znaczenia życia ludzi w procesie przyjmowania zagrożonych statków. Wyjaśnione zostało więc powiązanie z konwencją o poszukiwaniu i ratownictwie morskim z 1979 r. (SAR).
- **Sprawiedliwe traktowanie kapitanów i załogi w razie wypadku**  
W następstwie dyskusji nad prawnymi możliwościami znaleziono rozwiązanie dla kwestii, jak uwzględnić wytyczne IMO dotyczące sprawiedliwego traktowania marynarzy w sytuacji zaistnienia wypadku morskiego. W jednym z punktów preambuły podkreślono znaczenie sprawiedliwego traktowania marynarzy w razie wypadku dla bezpieczeństwa morskiego, a w jednym z artykułów zobowiązano państwa członkowskie do uwzględnienia odnośnych postanowień wytycznych IMO w tym zakresie.
- **Skutki braku zaświadczenia ubezpieczenia lub gwarancji finansowej**  
Wyjaśniono, że brak odpowiedniego zaświadczenia ubezpieczenia nie jest sam w sobie uznawany za wystarczający powód, aby państwo członkowskie odmówiło przyjęcia zagrożonego statku. W następstwie porozumienia politycznego w sprawie wniosku dotyczącego odpowiedzialności cywilnej (jeden z dwóch brakujących dokumentów) możliwe jest ponowne wprowadzenie odniesienia do tego wniosku.

- **Systemy odszkodowań dla miejsc schronienia i portów**

W wyjątkowych przypadkach przyjęcie statku może prowadzić do wyrządzenia szkody lub poniesienia przez dany port kosztów, które nie są objęte istniejącymi funduszami lub konwencjami. W ostatnich latach Parlament wielokrotnie wzywał do stworzenia systemu odszkodowań dla tego typu przypadków, który może pomóc zmniejszyć opór portów wobec zapewniania schronienia. W związku z tym, że taki system był nie do zaakceptowania dla Rady, osiągnięto kompromis zwracając się do Komisji o przeanalizowanie i przedstawienie różnych opcji politycznych w sprawozdaniu, które zostanie przedłożone do końca 2011 r.

- **Oleje bunkrowe**

Osiągnięto kompromis, zgodnie z którym zgłaszać należy oleje bunkrowe na statkach o pojemności brutto wynoszącej powyżej 1000 ton.

- **Wprowadzenie systemu automatycznej identyfikacji (AIS) dla statków rybackich**

Parlament zgodził się z Radą w kwestii wyposażenia małych statków rybackich o długości co najmniej 15 metrów w AIS. Jest on szczególnie wartościowy dla małych statków rybackich, które często ulegają kolizjom ze skutkiem śmiertelnym dla załogi.

## **V. Wnioski**

W związku z tym, że osiągnięte porozumienie wykracza daleko poza to, co było możliwe na wcześniejszych etapach procedury, delegacja zaleca, by Parlament przyjął wspólny tekst w trzecim czytaniu.

Zatwierdzając przedmiotowy tekst, Parlament realizuje istotną część ram legislacyjnych koniecznych, aby uniknąć powtórzenia się takich następujących po sobie katastrof morskich, jak w przypadku statków Erika i Prestige. Powodzenie akcji ratunkowej w dużej mierze zależy od czasu. Przedmiotowa dyrektywa zmusi państwa członkowskie do opracowania kompletnego „scenariusza” sytuacji zaistnienia wypadku morskiego. Sprawozdawca wyraża nadzieję, że państwa członkowskie nie będą czekały do 2011 r. na przyjęcie środków koniecznych do wdrożenia przedmiotowej dyrektywy. Ponadto przedmiotowa dyrektywa odzwierciedla postęp na drodze ku harmonizacji elektronicznej wymiany danych i tym samym umożliwi dalszą optymalizację i integrację europejskiego systemu monitorowania i informowania o ruchu statków.

## PROCEDURA

<b>Tytuł</b>	Zatwierdzony przez komitet pojednawczy wspólny tekst dotyczący dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającej dyrektywę 2002/59/WE ustanawiającą wspólnotowy system monitorowania i informacji o ruchu statków
<b>Odsyłacze</b>	PE-CONS 3722/2008 – C6-0045/2009 – 2005/0239(COD)
<b>Przewodniczący(a) delegacji: wiceprzewodniczący(a)</b>	Rodi Kratsa-Tsagaropoulou
<b>Komisja przedmiotowo właściwa Przewodniczący(a)</b>	TRAN Paolo Costa
<b>Sprawozdawca(y)</b>	Dirk Sterckx
<b>Wniosek Komisji</b>	COM(2005)0589 - C6-0004/2006
<b>Data pierwszego czytania w PE - Numer P</b>	25.4.2007 P6_TA(2007)0146
<b>Zmieniony wniosek Komisji</b>	
<b>Wspólne stanowisko Rady Data ogłoszenia na posiedzeniu</b>	5719/3/2008 - C6-0225/2008 19.6.2008
<b>Stanowisko Komisji (art. 251 ust. 2 akapit drugi tiret trzecie)</b>	COM(2008)0310
<b>Data drugiego czytania w PE - Numer P</b>	24.9.2008 P6_TA(2008)0443
<b>Opinia Komisji (art. 251 ust. 2 akapit trzeci litera c)</b>	COM(2008)0829
<b>Data otrzymania drugiego czytania przez Radę</b>	10.10.2008
<b>Data pisma Rady w sprawie niezatwierdzenia poprawek PE</b>	27.11.2008
<b>Posiedzenia komitetu pojednawczego</b>	8.12.2008
<b>Data głosowania w delegacji PE</b>	8.12.2008
<b>Wynik głosowania końcowego</b>	+: 14 -: 0 0: 0
<b>Obecni członkowie</b>	Paolo Costa, Emanuel Jardim Fernandes, Luis de Grandes Pascual, Georg Jarzembowski, Anne E. Jensen, Rodi Kratsa-Tsagaropoulou, Rosa Miguélez Ramos, Gilles Savary, Brian Simpson, Dirk Sterckx, Silvia-Adriana Țicău, Dominique Vlasto, Corien Wortmann-Kool
<b>Obecny(i) zastępca(y)</b>	Inés Ayala Sender, Renate Sommer
<b>Obecny(i) zastępca(y) (art. 178 ust. 2)</b>	
<b>Data osiągnięcia porozumienia w komitecie pojednawczym</b>	8.12.2008
<b>Porozumienie poprzez wymianę pism</b>	
<b>Data decyzji wiceprzewodniczących o uzgodnieniu wspólnego projektu i przekazaniu go do PE i Rady</b>	3.2.2009
<b>Data złożenia</b>	25.2.2009
<b>Uwagi (dane dostępne tylko w jednym języku)</b>	...

## PRZEDŁUŻENIE TERMINÓW

<b>Termin drugiego czytania w Radzie</b>	0.0.0000
<b>Termin powołania komitetu</b> Instytucja wnioskująca - data	0.0.0000 [Rada] - 0.0.0000
<b>Termin ukończenia prac w Komitecie</b> Instytucja wnioskująca - data	3.2.2009 [PE] – 19.1.2009
<b>Termin przyjęcia aktu</b> Instytucja wnioskująca - data	0.0.0000 [Rada] - 0.0.0000