



ЕВРОПЕЙСКА КОМИСИЯ

Брюксел, 28.4.2011

COM(2011) 232 окончателен

ДОКЛАД НА КОМИСИЯТА ДО ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И СЪВЕТА

**Доклад за оценка на прилагането и въздействието на мерките, предприети в
съответствие с Директива 2002/59/ЕО за създаване на система на Общността за
контрол на движението на корабите и за информация**

ДОКЛАД НА КОМИСИЯТА ДО ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И СЪВЕТА

Доклад за оценка на прилагането и въздействието на мерките, предприети в съответствие с Директива 2002/59/ЕО за създаване на система на Общността за контрол на движението на корабите и за информация

1. ВЪВЕДЕНИЕ

Целта на Директива 2002/59/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 27 юни 2002 г. за създаване на система на Общността за контрол на движението на корабите и за информация¹ е да се установи система за контрол на движението и информация в рамките на Общността с оглед да се повиши безопасността и ефективността на морския трафик, да се подобрят действията на властите в случай на инциденти, произшествия или потенциално опасни ситуации в морето, включително издирвателни и спасителни операции, и да се допринесе за по-доброто предпазване и откриване на замърсявания, причинени от кораби.

За тази цел в директивата се предвиждат няколко нови изисквания в областта на контрола на движението на корабите и управлението на информацията, като се вземат предвид международните правила за системите за корабни съобщения, службите по морския трафик и технологичният напредък в областта на идентифицирането и контрола на корабите.

С цел да се ускори установяването на система за контрол на движението на корабите и за информация, обхващащи целия ЕС, с директивата се определят задължения за създаване на рамка на сътрудничество между държавите-членки и Комисията.

За да се осигурят места за убежище на бедстващи кораби, по силата на директивата държавите-членки са задължени да изготвят планове за приемане на такива кораби.

Като цяло директивата се прилага за кораби с бруто тонаж равен на или надвишаващ 300 тона и за трюмове над 5 000 тона на борда на корабите. В обхвата на директивата попадат всички кораби, които акостират в рамките на Европейския съюз, корабите, които навлизат в зони на задължителни системи за корабни съобщения, приети от Международната морска организация (ММО) и използвани от държавите-членки, и корабите, участвали в морски инциденти и произшествия в рамките на район на издирване и спасяване/изключителна икономическа зона или в еквивалентна зона на държава-членка.

Ефективността на директивата зависи от действията по прилагане и привеждане в изпълнение, извършени от държавите-членки и Комисията. В този контекст член 26, параграф 1 задължава държавите-членки да докладват на Комисията най-късно до 5 февруари 2007 г. за постигнатия напредък при прилагането на директивата, и по-специално относно разпоредбите на членове 9, 10, 18, 20, 22, 23, 25, и най-късно до 31 декември 2009 г. — за нейното пълно прилагане. В член 26, параграф 2 се

¹ ОВ L 208, 5.8.2002 г., стр. 10.

предвижда, че Комисията докладва на Европейския парламент и на Съвета относно прилагането на директивата², по-специално с оглед да се проучи до каква степен нейните разпоредби допринасят за повишаването на безопасността и за ефективността на морския транспорт, както и за предпазването от замърсяване в морето. Комисията ще извършва това въз основа на горепосочените доклади от държавите-членки.

В настоящия доклад се оценява прилагането на директивата и въздействието на предприетите мерки.

2. МЕТОД НА ОЦЕНЯВАНЕ

Прилагането на директивата от държавите-членки има както правен, така и технически аспект. Правното прилагане се постига чрез официално транспониране на директивата и привеждане в изпълнение на произтичащото от нея национално законодателство. Техническото прилагане се изразява в изграждане и използване на необходимата инфраструктура за приемане и обмен на данни, инсталирана на сушата.

Наред с предприетите от държавите-членки действия директивата е приложена на равнището на ЕС чрез създаване на информационна система, наречена SafeSeaNet. Системата е разработена от Комисията в тясно сътрудничество с държавите-членки и Европейската агенция за морска безопасност (ЕАМБ)³ в рамките на групата SafeSeaNet.

ЕАМБ направлява и контролира денонощно работата и качеството на данните на централната система SafeSeaNet. Изискващите предприемане на незабавни действия проблеми се съобщават своевременно на държавите-членки. Общите въпроси, свързани с потока от данни, се докладват на държавите-членки посредством тримесечни доклади за качеството на данните. Тези доклади са полезни инструменти при оценяването на техническото прилагане на директивата в държавите-членки, тъй като осигуряват преглед на потока данни от националните системи към централната система SafeSeaNet, както и на обмена на данни посредством SafeSeaNet.

От 2009 г. насам ЕАМБ изпълнява програма за инспекции от името на Комисията с цел оценяване на прилагането на директивата в държавите-членки. В рамките на програмата за инспекции ЕАМБ извърши през декември 2010 г. осем инспекции и докладва за тях на Комисията. Докладите от инспекциите на ЕАМБ предоставят по-подробна информация относно административните, процедурните и оперативните елементи на мерките по прилагане в държавите-членки. Тъй като резултатите от оценките се отнасят единствено за част от държавите-членки, констатациите в настоящия доклад ще бъдат отразени само на общо равнище.

Оценката на прилагането на Директива 2002/59/ЕО в настоящия доклад се основава на изготвените от държавите-членки доклади за пълното прилагане на директивата. При

² Директива 2002/59/ЕО е изменена с Директива 2009/17/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 23 април 2009 г. за изменение на Директива 2002/59/ЕО за създаване на система на Общността за контрол на движението на корабите и за информация (ОВ L 131, 28.5.2009 г., стр. 101). Тези изменения при необходимост са взети под внимание в настоящия доклад.

³ Регламент (ЕО) № 1406/2002 на Европейския парламент и на Съвета от 27 юни 2002 г. за създаване на Европейска агенция за морска безопасност, (ОВ L 208, 5.8.2002 г., стр. 1), изменен.

оценяването на действителния обмен на данни между държавите-членки са използвани тримесечните доклади за качеството на данните в SafeSeaNet, изготвени от ЕАМБ.

3. ПРИЛАГАНЕ НА ДИРЕКТИВАТА

Прилагането на директивата и техническото разработване на системата на Общността за контрол на движението на корабите и за информация започна почти „от нулата“, поради което от нейното приемане през 2002 г. досега то се извършва стъпка по стъпка. Първата стъпка се състоеше в транспонирането на директивата в националното законодателство, което държавите-членки бяха задължени да завършат до 5 февруари 2004 г.

Втората стъпка беше изграждането на инсталация на сушата за прилагането на директивата до края на 2007 г., така че обменът на данни между националните системи да започне да функционира най-късно една година след това — до края на 2008 г.

Държавите-членки бяха задължени да докладват на Комисията за напредъка при прилагането на директивата не по-късно от 5 февруари 2007 г., за да може да се направи оценка на провежданите мерки по прилагането.

И накрая, от държавите-членки се изискваше да докладват за пълното прилагане на директивата не по-късно от 31 декември 2009 г.

3.1. Транспониране в националното законодателство

Повечето държави-членки съобщиха, че транспонирането на директивата в националното законодателство е завършено навреме — до 5 февруари 2004 г. или няколко седмици по-късно. При някои от тях обаче имаше известно закъснение и последното уведомление от държава-членка беше получено едва през декември 2005 г.

Въз основа на уведомленията от държавите-членки Комисията започна няколко процедури за нарушение във връзка с несъответствие. Всички тези процедури вече са приключени, като последната завърши през 2008 г.

3.2. Доклади за прилагането от държавите-членки

Комисията предостави въпросник в помощ на държавите-членки при изготвяне на докладите им за напредъка в прилагане на директивата, и по-специално относно разпоредбите на членове 9, 10, 18, 20, 22, 23 и 25. Целта на тези доклади за напредъка бе да се гарантира, че до края на 2007 г. държавите-членки разполагат с цялото оборудване и инсталации на сушата, необходими за прилагането на директивата, и че оборудването за предаване и обмен на информация между националните системи е функционирало най-късно една година след това.

Повечето държави-членки отговориха своевременно на въпросника. Наложиха се да бъдат открити няколко процедури за нарушение, които впоследствие бяха приключени, като последната завърши през 2009 г.

Три държави-членки предадоха докладите си за пълното прилагане на директивата в срок — до 31 декември 2009 г. Повечето докладваха до средата на юни 2010 г., а последните доклади бяха получени през септември 2010 г.

Докладите от някои държави-членки съдържат единствено обща информация, поради което Комисията изпрати писма до тях с искане за повече подробности.

3.3. Сътрудничество в разработването на техническата инфраструктура и стандарти

Правилното прилагане на директивата е възможно само чрез ефективно събиране и обмен на електронни данни между държавите-членки. За постигането на тази цел директивата задължава както държавите-членки, така и Комисията да си сътрудничат в разработването на телематични връзки между бреговите центрове с оглед обмена на данни относно движението и престоите на корабите и техните товари в пристанищата.

Процесът на разработване и установяване на система на Общността за контрол и за информация за движението на корабите (SafeSeaNet) е осъществен в рамките на групата SafeSeaNet, съставена от експерти от държавите-членки. Първоначално тази група се председателстваше от Комисията, а след 2004 г. — от ЕАМБ. Групата разработи пълен набор от документация, технически спецификации и оперативни процедури с цел изграждане на система SafeSeaNet, която обхваща целия ЕС.

Системата SafeSeaNet се състои от национални системи и от централна система SafeSeaNet под ръководството на ЕАМБ. Всички тези системи са изградени и функционират в съответствие с техническите спецификации и процедури, одобрени в рамките на групата SafeSeaNet.

Работата, извършена във връзка с разработването на SafeSeaNet, и натрупаният опит бяха взети под внимание при изготвяне на Третия пакет мерки за морска безопасност. В рамките на Третия пакет мерки за морска безопасност Директива 2002/59/ЕО беше изменена с Директива 2009/17/ЕО, с което SafeSeaNet получава ясен правен статут и се определят общи технически изисквания по отношение на системата. С изменението също така се предвиждат правила за управлението, функционирането, развитието и поддържането на SafeSeaNet. Комисията, в сътрудничество с държавите-членки, е отговорна за управлението, развитието и надзора над системата SafeSeaNet на политическо равнище. ЕАМБ, в сътрудничество с държавите-членки и Комисията, е отговорна за техническото прилагане на системата.

С оглед на управлението на SafeSeaNet на 31 юли 2009 г. с Решение 2009/584/ЕО Комисията създаде ръководна група на високо равнище за SafeSeaNet⁴. Групата се състои от представители на държавите-членки и на Комисията, а ЕАМБ има статут на постоянен наблюдател и активно допринася за работата на групата.

4. КЛЮЧОВИ ВЪПРОСИ ОТНОСНО ПРИЛАГАНЕТО НА ДИРЕКТИВАТА

Ключовите въпроси относно прилагането на директивата са транспонирането и привеждането в изпълнение на свързаните с корабите задължения за уведомление, административната и техническата инфраструктура за приемане на тези уведомления и за контрол на движението на корабите с технически средства (като системи за автоматична идентификация (AIS)), създаването и функционирането на SafeSeaNet и

⁴ ОВ L 201, 1.8.2009 г., стр. 63.

възможността на органите да се намесват в случай на морски произшествия и инциденти.

4.1. Уведомления от кораби

Задълженията за уведомление служат за идентифициране на корабите, които влизат в пристанищата в рамките на ЕС, за проследяване на опасни и замърсяващи товари, превозвани на борда на корабите, и за незабавно предоставяне на информация относно морски катастрофи, инциденти и други опасни ситуации на органите за спасяване и реагиране на държавите-членки.

Уведомление преди влизане в пристанище

Уведомлението преди влизане в пристанище служи за идентифициране на кораба. То съдържа обща информация за кораба (наименование, идентификационен номер, пристанище на местоназначение, предвиден час на пристигане и на отплаване и брой лица на борда) и следва да се предостави на пристанищната администрация от оператора, агента или капитана на кораб на път към пристанище в държава-членка, като основно правило двадесет и четири часа предварително (член 4).

Уведомление за опасни и замърсяващи товари

Информацията за опасни или замърсяващи товари (hazmat), натоварени или превозвани на борда на кораб на път към пристанище на държава-членка, трябва да бъде предоставена на компетентния орган от оператора, агента или капитана на кораба (член 13). Товародателят трябва да предостави на капитана или оператора на кораба информация относно техническите данни за опасните или замърсяващи товари, предоставени за превоз или натоварени на борда на който и да било кораб в ЕС, преди товарът да бъде натоварен на борда (член 12). Вследствие на тези уведомления информацията за опасните товари е налична в системата за органите за спасяване и реагиране.

Докладване за морски инциденти и произшествия

Задължението на капитаните на кораби да докладват за морски инциденти и произшествия (напр. абордаж, разместване на товара, повреди в рулевото устройство, риск от изхвърляне на замърсяващи продукти в морето) спомага за ранно предупреждение на органите за издирване, спасяване и реагиране на крайбрежните държави-членки и подпомага готовността да се предприемат мерки за спасяване и реагиране (член 17).

Заклучения относно уведомленията от кораби

Всички държави-членки са транспонирали задължението за докладване в своето национално законодателство. Може да се заключи, че свързаното със задълженията за уведомяване законодателство е налице и служи за целите, за които е предназначено.

Що се отнася до докладването на морски инциденти и произшествия, от доклада на ЕАМБ за качеството на данните на SafeSeaNet изглежда, че държавите-членки не докладват всички инциденти и се затрудняват да преценят какъв доклад следва да изпратят. Вероятно съществуват и технически проблеми при електронното докладване

на инциденти, тъй като все още се използват други, неелектронни средства, като например телефакс.

4.2. Контрол на движението на кораби и на рискови кораби

Основните инструменти във връзка с контрола на движението на корабите са инсталациите на сушата, предназначени да приемат и ползват информацията, получавана чрез системата за автоматична идентификация (AIS) на борда на корабите и чрез задължителните системи за корабни съобщения и ръководените от държавите-членки служби по морския трафик (СМТ).

Система за автоматична идентификация (AIS)

Радиосигналите, изпращани от AIS на борда на кораб, обикновено могат да бъдат засечени в рамките на 60—80 km разстояние от предавателната станция. Поради тази причина AIS се използва широко и за контрол на кораби от инсталирани на брега станции, въпреки че първоначално тази система е била задължително навигационно оборудване за предотвратяване на абордажи.

Държавите-членки са задължени да изградят базирани на сушата инсталации за приемане и ползване на информацията, постъпваща от AIS (член 9). Тези инсталации трябваше да бъдат завършени до края на 2007 г., а националните системи за предаване и обмен на информацията до националните системи и между тях трябваше да започнат да функционират една година по-късно.

Всички крайбрежни държави-членки докладваха за изпълнението на член 9.

Задължителни системи за корабни съобщения

Задължителните системи за корабни съобщения служат за идентифициране, организиране на трафика и подпомагане на корабите с информация. Държавите-членки са задължени да упражняват контрол и да гарантират, че всички кораби, влизащи в задължителна система за корабни съобщения (MRS), одобрена от ММО и ръководена от една или повече държави-членки, се съобразяват с нея. Държавите-членки и Комисията са задължени да си сътрудничат, за да въведат при необходимост задължителни системи за корабни съобщения с оглед да предоставят предложение на ММО за одобрение (член 5).

Понастоящем 13 крайбрежни държави-членки използват посочените в член 5 задължителни системи за корабни съобщения. Всички те са докладвали за изпълнение на задълженията по член 5. Шест държави-членки използват Западноевропейската система за докладване за танкери (WETREP), която представлява задължителна система за докладване за танкери, превозващи тежко масло, битум и катран, приета от ММО през декември 2004 г. Тези държави-членки изразиха съмнения относно задължението за обмен на данните от WETREP чрез SafeSeaNet с други държави-членки, затова и досега тези данни не са налични в SafeSeaNet. Проведени бяха няколко срещи между тези държави-членки и Комисията /ЕАМБ и се очаква скоро да се намери практическо решение, така че данните от WETREP да могат да се обменят чрез SafeSeaNet. Комисията наблюдава отблизо развитието на този въпрос.

Информация за кораби, представляващи потенциален риск

Един от основните въпроси във връзка с предотвратяването на произшествия и инциденти е възможността да се идентифицират и контролират кораби, представляващи потенциален риск, и възможността на публичните органи да реагират, например като ограничат движението на такива кораби. За тази цел в директивата (член 16) са определени критерии за кораби, представляващи потенциален риск за корабоплаването. Счита се, че корабите, участвали в морски инцидент или произшествие, корабите, които не са спазили изискванията за уведомление, съобщаване, правилата за организиране на трафика или правила на СМТ и кораби, участвали в умишлено изхвърляне на течни горива или други нарушения на конвенция МАРПОЛ, представляват потенциален риск. Държавите-членки са задължени да предават информация относно такива кораби на съответните органи на други държави-членки.

Всички крайбрежни държави-членки са докладвали, че спазват това задължение.

4.3. Система на Общността за контрол на корабния трафик SafeSeaNet

Прилагането на директивата доведе до разработването на системата SafeSeaNet — единствен по рода си инструмент в рамките на ЕС за обмен на данни в съответствие с директивата. Системата е много добър пример за сътрудничество между Комисията, държавите-членки и ЕАМБ.

Както беше посочено по-горе, системата SafeSeaNet се състои от мрежа от национални системи SafeSeaNet в държавите-членки и една централна система SafeSeaNet, ръководена от ЕАМБ, която служи за възлова точка. Системата позволява приемане, съхраняване, извличане и обмен на данни за целите на морската безопасност, пристанищната и морската сигурност, опазването на морската околна среда и за ефективността на морския трафик и морския транспорт.

Службите за морска помощ на ЕАМБ изпълняват централна роля в надзора и контрола на работата и качеството на данните на системата в сътрудничество с компетентните органи на държавите-членки.

SafeSeaNet предоставя информация за отделни кораби, както и общо или локално изображение на корабния трафик в европейски води.

Информацията за даден кораб включва наименованието на кораба и неговия идентификационен номер, местоположението, статута (на път/в пристанище), вида и размерите на кораба, времето на пристигане и отплаване от пристанище, данните за рисков товар и данните за инциденти, в които корабът е участвал. Тази информация се съхранява в системата, така че да може след това да се проследи цялата история на местоположението на даден кораб.

Изображението на корабния трафик в SafeSeaNet (графичният интерфейс, установен от ЕАМБ) показва на един екран настоящото местоположение на всички кораби във водите на ЕС. Използвайки възможността на системата за увеличаване на изображението е възможно да се получи изображението на едно пристанище или морска зона. Системата също така може да показва само определени видове кораби, например танкери или кораби, превозващи рискови товари. Използвайки номера по ММО на даден кораб е възможно непрекъснато да се проследява неговото движение във водите на ЕС.

4.4. Намеса в случай на морски произшествия и инциденти и във връзка с места за убежище

В случай на морски инциденти или произшествия държавите-членки са задължени да предприемат подходящи мерки, за да гарантират безопасността на корабоплаването и на хората и да защитят морската и крайбрежната околна среда (член 19). Тези мерки могат да включват ограничения на движението на корабите, официално уведомление до капитана на кораба да преустанови заплахата за морската безопасност или за околната среда, изпращане на борда на корабите на оценяващ екип, който да прецени ситуацията и да помогне на капитана или да го инструктира да влезе в място за убежище.

За да могат да помагат на бедстващи кораби, държавите-членки са задължени (член 20) да създадат планове за приемане на бедстващите кораби във водите под своя юрисдикция и при поискване да предоставят достъп до тези планове.

Няколко месеца след влизане в сила на директивата, през ноември 2002 г., се случи произшествието с танкера „PRESTIGE“. То беше пряко свързано с въпросите относно „местата за убежище“ и стана повод за заключенията на Съвета⁵, приканващи държавите-членки да ускорят изготвянето на планове за приемане на бедстващи кораби в места за убежище. Вследствие на това плановете относно места за убежище бяха представени на Комисията до 1 юли 2003 г. вместо до 5 февруари 2004 г., както се изискваше съгласно директивата.

От името на Комисията ЕАМБ изготви работна оценка на националните планове. Със съдействието на ЕАМБ представители на Комисията посетиха държавите-членки, за да оценят оперативните процедури и да съберат съответната информация, пропусната в първоначалните планове.

След разширяването на ЕС Комисията възложи на ЕАМБ да извърши през 2005 г. и 2006 г. актуализиране на информацията относно действията по прилагане и оперативните мерки.

Като цяло заключението беше положително и показва, че държавите-членки законосъобразно са транспонирали и приложили изискванията относно местата за убежище. Бяха повдигнати обаче някои въпроси, предизвикващи безпокойство, които се отнасят до бързината и независимостта при вземане на решения вследствие на разделянето на отговорности в някои държави-членки, липсата на официално сътрудничество в много от съседните на ЕС крайбрежни държави и на пропуските в сегашните механизми за обезщетение. Тези въпроси бяха взети под внимание при преразглеждането на директивата в контекста на Третия пакет мерки за морска безопасност в новите членове 20, 20а, 20б и 20в.

През април 2005 г. Комисията предостави на Европейския парламент и на Съвета изследването на потенциалните мерки на общностно равнище, насочени към улесняване на възстановяването и обезщетяването за разходите и щетите, понесени при приемане на бедстващи кораби.

⁵ Заключение на Съвета по транспорт, телекомуникации и енергетика относно определянето на места за убежище, Брюксел, 5—6 декември 2002 г.

Основното заключение от изследването е, че правилата за отговорността и обезщетяването не би следвало да доведат до възпрепятстване на приемането на бедстващи кораби, пораждайки значителни финансови рискове за крайбрежната държава. Съществуващата правна рамка не отговаря напълно на това изискване.

Бързото ратифициране от страна на всички крайбрежни държави-членки на съществуващите конвенции на ММО относно отговорността при замърсяване, и по-специално Международната конвенция за отговорност и компенсация при щети във връзка с превоза на опасни и вредни вещества по море (Конвенция HNS), бе отбелязано като метод, който би бил както ефективен, така и съгласуван с настоящата политика на ЕС.

Комисията ще направи допълнителна оценка на въпроса относно местата на убежище в контекста на прилагането на новите разпоредби на посочената директива, и по-специално на изготвените от държавите-членки национални планове за приемане на нуждаещи се от помощ кораби. Съгласно новия член 20г от директивата до края на 2011 г. Комисията ще докладва на Европейския парламент и на Съвета относно съществуващите в рамките на държавите-членки механизми за обезщетяване на потенциалните икономически загуби, които дадено пристанище или орган претърпяват в резултат от приемането на нуждаещ се от помощ кораб.

5. ЗАКЛЮЧЕНИЯ

5.1. Резултат от действията по прилагане

Прилагането на директивата и разработването на системата на Общността за контрол на движението на корабите започна през 2002 г. Необходима бе много законодателна и техническа работа, както и значителни финансови ресурси на национално и европейско равнище. В резултат на тези усилия директивата е транспонирана в националните законодателства, а системата SafeSeaNet на Общността за контрол на движението на корабите и за информация и е напълно въведена и функционираща.

Докладите на държавите-членки относно пълното прилагане на директивата и наличните доклади за инспекции на ЕАМБ поддържат общото впечатление, че директивата се прилага в значителна степен. Комисията своевременно ще разгледа незначителните правни, технически и оперативни недостатъци, както и заключенията, посочени в докладите.

Системата SafeSeaNet предоставя на участващите държави бърз достъп до цялата важна информация относно движението на корабите в европейски води, относно опасни или замърсяващи товари на борда като нефт или химически продукти и относно кораби, представляващи потенциален риск за безопасността на корабоплаването и околната среда. Всички 22 крайбрежни държави-членки, заедно с Норвегия и Исландия, са свързани с централната система SafeSeaNet чрез своите национални системи.

В доклада на ЕАМБ за качеството на данните се посочва, че съществуват някои технически проблеми при електронния обмен на данни и други средства като телефакс, които все още се използват за изпращане на някои видове доклади. През периода януари—юни 2010 г. 10 от 22-те крайбрежни държави-членки предадоха всичките пет вида изисквани доклади (влизане в пристанище, *hazmat*, местоположение на кораб

(AIS), задължителни системи за съобщения (MRS) и доклади от инциденти) по електронен път в системата SafeSeaNet. При повечето от 12-те държави-членки, които не представиха пълни доклади, липсваха доклади за инциденти.

Работата на SafeSeaNet се разглежда както от ръководната група на високо равнище за SafeSeaNet, така и от съответната експертна група от ЕАМБ с цел отстраняване на малкото оставащи пропуски. Извършването на пълен обмен на електронни данни трябваше да е възможно до 30 ноември 2010 г. в съответствие с датата на транспониране на Директива 2009/17/ЕО за изменение на Директива 2002/59/ЕО; понастоящем Комисията, със съдействието на ЕАМБ, прави оценка на ситуацията.

5.2. Въздействие върху морската безопасност, ефективността на морския транспорт и предотвратяването на замърсяване

Информацията, предаваната в реално време чрез SafeSeaNet относно кораби и рискови товари в европейски води, се оказа полезна при вземането на решения, сътрудничеството и способността за спасяване и реагиране от страна на съответните органи в държавите-членки.

В няколко държави-членки задачите във връзка с прилагането на директивата са в правомощията на повече от един орган. По принцип компетентни органи са морските администрации, пристанищните органи, органите по брегова охрана и опазване на околната среда. Съгласно докладите на държавите-членки прилагането на директивата е допринесло за увеличаване на сътрудничеството и обмена на информации между тези национални органи.

Задълженията за изпращане на информация до другите държави-членки и за изграждане на инсталации на сушата за приемане на данни от системите за автоматична идентификация (AIS) са довели до по-добро сътрудничество между органите на регионално равнище, например в рамките на регионалните сървъри на AIS.

Извършеният от ЕАМБ преглед на морските произшествия за 2009 г. показва, че броят на произшествията във водите на ЕС е намалял значително. През 2009 г. броят на корабите, участвали в произшествия във водите на ЕС, е бил 626 в сравнение със 726 през 2007 г. Броят на морските лица, загубили живота си, също е намалял — от 82 през 2007 г. до 52 през 2009 г. През последните 7 години не е имало големи разливи на нефт.

5.3. Бъдещо развитие

Прилагането на Третия пакет мерки за морска безопасност допълнително ще подобри контрола на движението на кораби в европейските води и обмена на данни и сътрудничеството между морските органи. С този пакет в законодателството на ЕС се интегрират международни изисквания за използването на разпознаване и проследяване на кораби на дълги разстояния (LRIT), както и Европейски център за данни LRIT, и се въвежда използване на AIS по отношение на риболовните кораби. Същевременно технологичният напредък предоставя нови възможности за допълнително разработване на системите за контрол. Обменът на данни в съответствие с Третия пакет мерки за морска безопасност, и по-специално Директива 2009/17/ЕО и Директива 2009/16/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 23 април 2009 г. относно държавния

пристанищен контрол⁶ ще окажат значително въздействие върху SafeSeaNet. Допълнителното развитие на SafeSeaNet ще повиши ефективността на обмена на данни и ще предложи възможности за още по-всеобхватни дейности по контрол и сътрудничество между органите. Конкретен пример за това развитие е концепцията „Blue Belt“ и свързаният с нея пилотен проект, който през декември 2010 г. получи подкрепата на Съвета по транспорт. Концепцията е насочена към улесняване на корабоплаването в рамките на ЕС чрез свеждане до минимум на административните формалности. Основният елемент в нея е използването на съществуващите възможности за контрол на морския транспорт, и по-специално на SafeSeaNet.

В рамките на политиката на ЕС в областта на морския транспорт инициативата за електронни морски услуги „e-maritime“ е насочена към използването на съвременни системи за информация и комуникации в подкрепа на работата и развиването на делова дейност в морския сектор. Тя ще наблегне върху насърчаването на оперативната съвместимост на системите, използвани от морските органи, пристанища и промишленост. Инициативата „e-maritime“ ще използва опита, придобит в контекста на вече съществуващи системи, най-важната от които е SafeSeaNet.

Инициативата за интегрирано морско наблюдение в рамките на интегрираната морска политика има за цел да създаде обща среда за споделяне на информация чрез взаимно свързване на общности от потребители, включително военните. Чрез предоставянето на данни от сектора на морския транспорт SafeSeaNet ще изпълнява централна роля в тази междусекторна инициатива.

⁶ ОВ L 131, 28.5.2009 г., стр. 57.