

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS 2009/17/EK IRÁNYELVE

(2009. április 23.)

a közösségi hajóforgalomra vonatkozó megfigyelő és információs rendszer létrehozásáról szóló
2002/59/EK irányelv módosításáról

(EGT-vonatkozású szöveg)

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS AZ EURÓPAI UNIÓ TANÁCSA,

tekintettel az Európai Közösséget létrehozó szerződésre és különösen annak 80. cikke (2) bekezdésére,

tekintettel a Bizottság javaslatára,

tekintettel az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleményére ⁽¹⁾,

tekintettel a Régiók Bizottságának véleményére ⁽²⁾,

a Szerződés 251. cikkében megállapított eljárásnak megfelelően, az egyeztetőbizottság által 2009. február 3-án jóváhagyott közös szövegtervezet figyelembevételével ⁽³⁾,

mivel:

- (1) A 2002/59/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv ⁽⁴⁾ elfogadásával az Európai Unió megerősítette az emberi élet biztonságára a tengeren veszélyt jelentő helyzetek megelőzésére és a tengeri környezet védelmére vonatkozó kapacitását.
- (2) Mivel ez az irányelv a 2002/59/EK irányelv módosítására vonatkozik, a benne foglalt kötelezettségek nagy része nem alkalmazandó a tengerparttal és tengeri kikötővel nem rendelkező tagállamok esetében. Következésképpen – a tagállamoknak a tengeri és egyéb forgalmi szolgáltatások, különösen a folyami információs szolgáltatások folyamatosságának biztosítására vonatkozó együttműködési kötelezettségének sérelme nélkül – Ausztriára, a Cseh Köztársaságra, Magyarországra, Luxemburgra és Szlovákiára nézve csak azok a kötelezettségek alkalmazandók, amelyek az e tagállamok lobogója alatt közlekedő hajókra vonatkoznak.

(3) Az irányelv értelmében a tagállamoknak parti állam minőségükben a hatáskörükbe tartozó területeken képesnek kell lenniük a tengeri forgalom megfigyelési feladatai keretében szerzett információk cseréjére. A tagállamok egyetértésével a Bizottság által kialakított közösségi tengerészeti információcsere-rendszer „Safe-SeaNet” egyrészt egy adatcserére vonatkozó hálózatot, másrészt pedig a hajókról és rakományaikról rendelkezésre álló főbb információk szabványosítását (előzetes bejelentés és beszámoló) foglalja magában. Eképpen lehetővé teszi az európai vizeken tartózkodó hajókkal, mozgásukkal és veszélyes vagy szennyező rakományukkal, illetve a tengeri eseményekkel kapcsolatos pontos és naprakész információk forrásazonosítását és bármely hatósághoz történő eljuttatását.

(4) Ennek megfelelően, az eképpen összegyűjtött információk operatív felhasználásának biztosítása érdekében alapvető jelentőségű, hogy az ezen irányelvben említett és a nemzeti hatóságok által megvalósított, az adatok begyűjtéséhez és cseréjéhez szükséges infrastruktúrát belefoglalják a SafeSeaNet-be.

(5) A 2002/59/EK irányelv szerint bejelentett és cserélt információk között különleges jelentőségűek a tengeren szállított veszélyes vagy szennyező áruk pontos jellemzőire vonatkozóak. Ennek megfelelően és a közelmúltban bekövetkezett tengeri balesetek fényében lehetővé kell tenni a parti hatóságok számára, hogy könnyebben hozzáférjenek a tengeren szállított szénhidrogének jellemzőihez, mivel ez alapvető tényező a legmegfelelőbb ellenőrzési technikák kiválasztásában, és biztosítani kell számukra, hogy vészhelyzetben közvetlen kapcsolatot létesíthessenek a szállított terméket legjobban ismerő üzemeltetőkkel.

(6) Az 1974. november 1-i, életbiztonság a tengeren tárgyú nemzetközi egyezményben említett automatikus hajóazonosító rendszerek (AIS – Automatic Identification System) nemcsak a hajók megfigyelési lehetőségeinek, de főként az egymás felé közeledő hajók helyzeti biztonságának javítását teszik lehetővé. Az AIS-t ennek megfelelően beépítették a 2002/59/EK irányelv rendelkezéseibe. Tekintettel arra, hogy jelentős számú olyan ütközés történt, amelyeknek során a kereskedelmi hajók nyilvánvalóan nem észlelték a halászhajókat, vagy a halászhajók nem észlelték a közeliükben lévő kereskedelmi hajókat, nagyon kívánatos ezen intézkedés kiterjesztése a 15 méternél hosszabb halászhajókra. Az Európai Halászati Alap keretében biztonsági rendszerek, például AIS halászhajók fedélzetén történő felszereléséhez pénzügyi támogatás nyújtható. A Nemzetközi Tengerészeti Szervezet

⁽¹⁾ HL C 318., 2006.12.23., 195. o.

⁽²⁾ HL C 229., 2006.22.9., 38. o.

⁽³⁾ Az Európai Parlament 2007. április 25-i véleménye (HL C 74. E, 2008.3.20., 533. o.), a Tanács 2008. június 6-i közös álláspontja (HL C 184. E, 2008.7.22., 1. o.) és az Európai Parlament 2008. szeptember 24-i álláspontja (a Hivatalos Lapban még nem tették közzé). A Tanács 2009. február 26-i határozata és az Európai Parlament 2009. március 11-i jogalkotási állásfoglalása (a Hivatalos Lapban még nem tették közzé).

⁽⁴⁾ HL L 208., 2002.8.5., 10. o.

(IMO) elismerte, hogy a hajók által továbbított AIS-adatoknak az interneten vagy máshol való, üzleti célú közzététele kockázatot jelenthet a hajók és a kikötői létesítmények védelmére és biztonságára, és a tagszervezetei kormányainál szorgalmazta, hogy azok a nemzeti jogszabályaik rendelkezéseire is figyelemmel tartásuk miatt visszafogadják azokat, akik AIS-adatokat bocsátanak harmadik fél rendelkezésére az interneten vagy máshol való közzététel céljából. Ezen felül biztosítani kell az irányelvnek megfelelően a tagállamoknak küldött adatok bizalmasságát, és a tagállamoknak ezen adatokat ezen irányelvnek megfelelően kell felhasználniuk.

- (7) Az AIS-szel való felszerelésre vonatkozó kötelezettséget úgy is kell érteni, hogy az megköveteli az AIS mindenkori üzemben tartását, kivéve, ha nemzetközi szabályok vagy normák biztosítják a navigációs információ védelmét.
- (8) Az egyik tagállam információt kérhet egy másik tagállamtól egy hajóról és a fedélzetén található veszélyes vagy szennyező árukról. Ezt az információt hozzáférhetővé kell tenni a SafeSeaNet használata segítségével, és csak a tengeri biztonság, védelem vagy a tengeri környezet védelme érdekében lehet lekérni. Ezért elengedhetetlen, hogy a Bizottság kivizsgálja a lehetséges hálózati és információs biztonsági problémákat.
- (9) A 2002/59/EK irányelv előírja, hogy a tagállamok különleges intézkedéseket fogadjanak el a magatartásuk vagy állapotuk miatt lehetséges fenyegetést jelentő hajókkal kapcsolatban. Ezért kívánatosnak tűnik hozzáadni e hajók jegyzékéhez azokat, amelyek nem rendelkeznek megfelelő biztosítással vagy pénzügyi garanciával, illetve amelyeknél a révkalauz vagy a parti hatóságok olyan egyértelmű rendellenességeket jelentettek, amelyek a biztonságos hajózást veszélyeztetik vagy környezeti kockázatot jelenthetnek.
- (10) A 2002/59/EK irányelvvel összhangban, a kivételesen kedvezőtlen időjárás okozta kockázatok tekintetében szükségesnek tűnik a hajózást esetlegesen veszélyeztető jégképződés figyelembevétele. Ezért amennyiben egy tagállam által kijelölt illetékes hatóság úgy ítéli meg egy elismert meteorológiai információs szakszolgálat jéghelyzeti előrejelzése alapján, hogy a hajózási feltételek komoly fenyegetést jelentenek az emberi élet biztonságára vagy a környezeti szennyezés tekintetében, arról tájékoztatnia kell a hatáskörébe tartozó területen jelen lévő hajók kapitányait, illetve azokat, amelyek az érintett terület kikötőjébe vagy kikötőibe érkezni, vagy onnan távozni kívánnak. Az érintett hatóságnak képesnek kell lennie arra, hogy minden megfelelő intézkedést megteheszen a tengeren tartózkodó emberek életének biztonsága és a környezet védelme érdekében.

A tagállamoknak lehetőséget kell biztosítani arra, hogy ellenőrizhessék, hogy a fedélzetén levő szükséges dokumentáció bizonyosságot nyújt-e arra vonatkozóan, hogy a hajó megfelel a szilárdsági és teljesítménykövetelményeknek az adott területen levő jéghelyzet függvényében.

- (11) A 2002/59/EK irányelv előírja, hogy a tagállamoknak – amennyiben a helyzet megköveteli – tervet kell kidolgozniuk a veszélyben lévő hajóknak a kikötőikben vagy bármely, a lehetőségekhez mérten a legjobb feltételeket biztosító védett helyen való fogadására a tengeri balesetek következményeinek enyhítésére. Figyelembe véve azonban a Nemzetközi Tengerészeti Szervezet által az A.949(23) sz. határozathoz csatolt, 2003. december 13-i, a segítségnyújtásra szoruló hajók menedékhelyére vonatkozó, a 2002/59/EK irányelvet követően elfogadott iránymutatásokat (a továbbiakban: „A.949(23) IMO határozat”), amelyek a segítségnyújtásra szoruló hajókra vonatkoznak, és kevésbé a veszélyben lévő hajókra, az említett irányelvet ennek megfelelően módosítani kell. Ezen irányelv nem érinti a mentési műveletekre vonatkozó alkalmazandó szabályokat, így a tengeri felkutatásról és mentésről szóló nemzetközi egyezmény által megállapítottakat, amennyiben emberi élet került veszélybe.
- (12) Az IMO A.949(23) határozata szerint segítségre szoruló hajókra vonatkozó rendelkezések megállapítása érdekében egy vagy több illetékes hatóságot kell kijelölni annak érdekében, hogy döntsenek a tengeri biztonságra, az emberi életek biztonságára, valamint a környezetre veszélyt jelentő helyzetek minimalizálása céljából.
- (13) Az A.949(23) IMO határozat alapján, valamint a Bizottság, az Európai Tengerbiztonsági Ügynökség (a továbbiakban: az ügynökség) és a tagállamok által közösen végzett munkát követően meg kell határozni azokat az alapvető rendelkezéseket, amelyeket a segítségnyújtásra szoruló hajók fogadására vonatkozó terveknek tartalmazniuk kell ezen intézkedés harmonizált és hatékony végrehajtása, valamint a tagállamokra háruló kötelezettségek körének pontosítása érdekében.
- (14) A segítségnyújtásra szoruló hajók által jelentett fenyegettségre való hatékony reagálás érdekében a tagállamok által készített bármely tervnek az A.949(23) IMO határozaton kell alapulnia. Az ilyen fenyegetettségekkel összefüggő kockázatok felmérésekor azonban a tagállamok – tekintettel egyedi körülményeikre – figyelembe vehetnek egyéb tényezőket is, így például a tengervíz ivóvíz előállítására és villamosenergia-termelésre való felhasználását.

- (15) A tengerészeket a dolgozók különleges kategóriájának tekintik, és – tekintettel a hajózási ágazat globális jellegére és a különböző joghatóságokra, amelyekkel kapcsolatba kerülhetnek – különleges védelemre van szükségük, különösen a hatóságokkal való kapcsolatukban. A még nagyobb tengeri biztonság érdekében a tengerészeknek bízniuk kell abban, hogy tengeri baleset esetén tisztességes bánásmódban részesülnek. Emberi jogait és méltóságukat minden körülmények között biztosítani kell, és a biztonsági vizsgálatokat tisztességesen, gyorsan és hatékonyan kell lefolytatni. E célból a tagállamoknak nemzeti jogukkal összhangban, különösen figyelembe kell venniük a tengeri balesetek esetén a tengerészekkel szembeni tisztességes bánásmódra vonatkozó IMO iránymutatások megfelelő rendelkezéseit.
- (16) Amikor egy hajó segítségnyújtásra szorul, szükséges lehet döntést hozni az említett hajó menedékhelyen való fogadásáról. Ez különösen olyan helyzetben fontos, amely a hajó elvesztéséhez vagy környezeti és hajózási veszélyekhez vezethet. Ilyen esetben szükséges, hogy olyan tagállami hatósághoz lehessen fordulni, amely – a tagállam belső felépítésétől függően – megfelelő tapasztalattal rendelkezik és hatásköre van független döntések meghozatalára egy segítségre szoruló hajónak valamely menedékhelyen való fogadása tekintetében. Az is fontos, hogy a döntés azt követően hozzák, hogy a hajók menedékhelyen való fogadására vonatkozó tervben található információk alapján elvégezték a helyzet előzetes értékelését. Kíváncsok, hogy az illetékes hatóságok állandó jellegűek legyenek.
- (17) A segítségnyújtásra szoruló hajók fogadási tervének pontosan meg kell határoznia a riasztással és a szóban forgó helyzetek kezelésével kapcsolatos döntések sorát. Az érintett hatóságokat és hatásköreiket, csakhogy mint az érintett felek közötti kommunikációs eszközöket világosan meg kell határozni. Az alkalmazandó eljárásoknak gyors, az illetékes hatóság rendelkezésére álló szakértelmen és megfelelő, különleges tengerészeti tapasztalatokon és megfelelő információkon alapuló megfelelő döntéshozatalt kell biztosítaniuk.
- (18) Azon kikötőknek, amelyek egy segítségnyújtásra szoruló hajót fogadnak, azonnali kártalanításban kell részesülniük. Ebben a tekintetben fontos, hogy a vonatkozó nemzetközi egyezményeket alkalmazzák. A tagállamoknak vállalkozniuk kell egy olyan jogi keret kialakítására, amelynek alapján – különleges esetekben és a közösségi joggal összhangban – kártalaníthatnak egy kikötőt vagy más jogalanyt a hajó fogadásából eredő költségek és gazdasági veszteségek tekintetében. Ezen felül, a Bizottságnak meg kell vizsgálnia a tagállamokban létező mechanizmusokat a kikötők vagy szervek lehetséges gazdasági veszteségeinek kártalanítására, és e vizsgálat alapján különféle szakpolitikai lehetőségeket kell javasolnia és értékelni.
- (19) Szükséges, hogy a tagállamok a tervek kidolgozásakor információkat gyűjtsenek a tengerparti menedékek lehetséges helyszíneiről annak érdekében, hogy baleset vagy tengeri esemény esetén lehetővé váljék az illetékes hatóság számára a segítségnyújtásra szoruló hajók fogadására legmegfelelőbb területek világos és gyors azonosítása. E lényeges információknak tartalmazniuk kell a tekintetbe vett helyszínek meghatározott jellemzőit, valamint a segítségnyújtásra szoruló hajók fogadását, illetve a baleset vagy szennyezés következményeinek kezelését megkönnyítő, rendelkezésre álló felszereléseknek és létesítményeknek a leírását.
- (20) Fontos, hogy a hajók menedékhelyen való fogadásával kapcsolatos döntéssel megbízott illetékes hatóságok, valamint a riasztások beérkezésével és kezelésével megbízott hatóságok jegyzékét megfelelően közzétegyék. Hasznosnak bizonyulhat az is, hogy a tengeri segítségnyújtás műveletében részt vevő felek – beleértve a segítségnyújtó és hajóvontató társaságokat is – és a tengeri vészhelyzetben esetleg érintett szomszédos tagállamok hatóságai számára rendelkezésre álljanak a lényeges információk.
- (21) A pénzügyi biztosítékok hiánya nem mentesít egy tagállamot azon kötelezettsége alól, hogy előzetes értékelést végezzen és döntsön a hajónak a menedékhelyen történő fogadásáról. Az illetékes hatóságok ugyanakkor ellenőrizhetik, hogy az adott hajóra kötöttek-e biztosításokat, vagy bármely más hatékony pénzügyi biztosítékot, amelyek révén megtéríthetők azok a költségek és károk, amelyek egy menedékhelyen való fogadás révén keletkezhetnek; az ezen információk megkérése azonban nem késleltetheti a mentési műveleteket.
- (22) A tengeri forgalom megfigyelési és szervezési intézkedéseinek különleges funkciója, hogy lehetővé tegyék a tagállamok számára a fennhatóságuk alá tartozó vizeken közlekedő hajók valós ismeretét, és hogy ezáltal hatékonyabban léphessenek fel a lehetséges kockázatok ellen, amennyiben szükséges. Az összegyűjtött információk megosztása segíti minőségük javítását, valamint megkönnyíti feldolgozásukat.
- (23) A 2002/59/EK irányelvnek megfelelően a tagállamok és a Bizottság jelentős haladást ért el az elektronikus adatcsere harmonizációjával kapcsolatban, különösen a veszélyes vagy szennyező áruk szállítása tekintetében. A SafeSeaNet, amelynek kifejlesztése 2002-ben kezdődött, mára a közösségi szintű referenciahálózatnak tekintendő. A SafeSeaNet-nek az ágazatra és a tagállamokra nehezedő adminisztratív terhek és költségek csökkentésére kell irányulnia. Arra is kell irányulnia, hogy megkönnyítse adott esetben a nemzetközi jelentéstételi és értesítési szabályok egységes végrehajtását.

- (24) Az új technológiák – és különösen azok olyan úrralkalmazásai, mint amilyenek a jeladókön keresztüli hajómegfigyelési berendezések, a képalkotó rendszerek vagy éppen a globális navigációs műholdrendszerek (GNSS) – terén megvalósított fejlődés lehetővé teszi a forgalom felügyeletének a nyílt tengerre való kiterjesztését, és ezáltal az európai vizek jobb lefedettségének biztosítását, többek között a nagy hatósugarú azonosítási és nyomon követési rendszerek (LRIT) által. Az ilyen eszközöknek a 2002/59/EK irányelv által létrehozott hajóforgalmi megfigyelő és információs rendszerbe való teljes integrációja érdekében szükséges, hogy e feladat terén teljes legyen a közösségi együttműködés.
- (25) A takarékoság elősegítése és annak elkerülése érdekében, hogy szükségtelenül felszereléseket helyezzenek el olyan hajók fedélzetén, amelyek az AIS monitoring állomások hatókörébe tartozó tengeri területeken hajóznak, a tagállamoknak és a Bizottságnak együtt kell működniük az LRIT információk továbbítására szolgáló felszerelés beállításával kapcsolatos követelmények meghatározásában, és be kell nyújtaniuk az IMO-nak a megfelelő intézkedéseket.
- (26) A hajók által továbbított AIS- és LRIT-adatok nem jelenthetnek kockázatot a biztonság és védelem, valamint a környezet védelme tekintetében.
- (27) A 2002/59/EK irányelv alapján összegyűjtött, a tengerbiztonságot érintő információk közösségi szinten harmonizált, lehető legjobb felhasználása érdekében a Bizottságnak szükség esetén képesnek kell lennie ezen adatoknak a feldolgozására és felhasználására, valamint a tagállamok által kijelölt hatóságokhoz való terjesztésére.
- (28) Ebben az összefüggésben az „Equasis-rendszer” fejlesztése megmutatta az általános tengerbiztonság elősegítésének jelentőségét, különösen a tengeri szállításban résztvevők szempontjából. A Bizottságnak hozzá kell tudnia járulnia a tengeri biztonsággal kapcsolatos bármely információnak, különösen az e rendszeren keresztüli terjesztéséhez.
- (29) A tengeri közlekedés biztonságával és a hajókról történő szennyezés megelőzésével foglalkozó bizottság (COSS) létrehozásáról szóló, 2002. november 5-i 2099/2002/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet⁽¹⁾ központosítja a tengervédelem, a hajókról történő szennyezés megelőzése és a fedélzeti élet- és munkakörülmények tekintetében hatályos közösségi jogszabályok keretében létrehozott bizottságok feladatait. Ezért a jelenlegi bizottságot a COSS-nak kell felváltania.
- (30) Ezenkívül figyelembe kell venni az említett nemzetközi eszközök módosításait is.
- (31) Az ezen irányelv végrehajtásához szükséges intézkedéseket a Bizottságra ruházott végrehajtási hatáskörök gyakorlására vonatkozó eljárások megállapításáról szóló, 1999. június 28-i 1999/468/EK tanácsi határozattal⁽²⁾ összhangban kell elfogadni.
- (32) A Bizottságot fel kell hatalmazni különösen a 2002/59/EK irányelv módosítására, hogy alkalmazza a nemzetközi egyezményekben, jegyzőkönyvekben, szabályzatokban és a kapcsolódó határozatokban bekövetkező változásokat. Mivel a fenti intézkedések általános hatályúak, és az említett irányelv nem alapvető fontosságú elemeinek többek között új nem alapvető fontosságú elemekkel történő kiegészítésére irányulnak, azokat az 1999/468/EK határozat 5a. cikkében meghatározott ellenőrzéssel történő szabályozási eljárással összhangban kell elfogadni.
- (33) Az Európai Tengerbiztonsági Ügynökség létrehozásáról szóló, 2002. június 27-i 1406/2002/EK európai parlamenti és a tanácsi rendeletnek⁽³⁾ megfelelően az ügynökség biztosítja a szükséges támogatást a Bizottság és a tagállamok számára a 2002/59/EK irányelv végrehajtásához.
- (34) A jogalkotás minőségének javításáról szóló intézményközi megállapodás⁽⁴⁾ 34. pontjával összhangban a tagállamokat ösztönözni kell arra, hogy a maguk, illetve a Közösség érdekében készítsék el és hozzák nyilvánosságra saját táblázataikat, amelyek a lehető legteljesebb mértékben kimutatják a megfelelést az irányelv és az áttűtető rendelkezések között.
- (35) A 2002/59/EK irányelvet ennek megfelelően módosítani kell,

ELFOGADTA EZT AZ IRÁNYELVET:

1. cikk

Módosítások

A 2002/59/EK irányelv a következőképpen módosul:

1. A 2. cikk (2) bekezdése a következőképpen módosul:

a) a bevezető szövegrész helyébe a következő lép:

„Eltérő rendelkezés hiányában ezt az irányelvet nem kell alkalmazni.”;

⁽¹⁾ HL L 184., 1999.7.17., 23. o.

⁽²⁾ HL L 208., 2002.8.5., 1. o.

⁽⁴⁾ HL C 321., 2003.12.31., 1. o.

⁽¹⁾ HL L 324., 2002.11.29., 1. o.

b) a c) pont helyébe a következő szöveg lép:

„c) üzemanyag-készlet a 1 000 bruttó regisztertonna alatti hajókon és hajókészletek és az összes hajó fedélzetén használt felszerelések esetén.”.

2. A 3. cikk a következőképpen módosul:

a) Az a) pont a következőképpen módosul:

i. a bevezető szövegrész helyébe a következő lép:

„a vonatkozó nemzetközi okiratok» a következő okiratok naprakésszé tett változata”;

ii. az a) pont a következő franciabekezdésekkel egészül ki:

„— »az A.917(22) IMO -határozat»: a Nemzetközi Tengerészeti Szervezetnek »az automatikus azonosító rendszerek (AIS) fedélzeti használatára vonatkozó iránymutatások» című, az A.956(23) határozatával módosított A.917(22) határozata,

— »az A.949(23) IMO-határozat»: a Nemzetközi Tengerészeti Szervezetnek az »Íránymutatások a segítségnyújtásra szoruló hajók menedékhelyére vonatkozóan» című 949(23) határozata,

— »az A.950(23) IMO-határozat»: a Nemzetközi Tengerészeti Szervezetnek a »Tengeri segítségnyújtási szolgáltatások (MAS)» című 950(23) határozata,

— »a tengerészekkel tengeri baleset esetén való tiszteességes bánásmódra vonatkozó IMO iránymutatások»: IMO jogi bizottsága a 2006. április 27-i LEG.3(91) határozatához csatolt iránymutatások, amelyet a Nemzetközi Munkaügyi Szervezet Igazgató Tanácsa 2006. június 12–16-i 296. ülésén jóváhagyott,”

b) A k) pont a következőképpen módosul:

„k) »illetékes hatóságok»: a tagállamok által az ezen irányelv értelmében megállapított feladatok elvégzésére kijelölt hatóságok és szervezetek; ”

c) A cikk a következő pontokkal egészül ki:

„s) »SafeSeaNet»: a Bizottság által a tagállamokkal együttműködésben kifejlesztett közösségi tengeri információcsere-rendszer a közösségi jogszabályok végrehajtásának biztosítására;

t) »menetrend szerinti szolgáltatás»: ugyanazon két vagy több kikötő közötti forgalom bonyolítására szolgáló átkelések sorozata nyilvános menetrend szerint, vagy olyan rendszeres, illetve gyakori átkelésekkel, amelyek felismerhetően sorozatot alkotnak;

u) »halászhajó»: bármilyen vízi jármű, amely az élő vízi erőforrások kereskedelmi célú kifogására felszerelt;

v) »segítségnyújtásra szoruló hajó»: a SAR-egyezménynek a személyek mentésével kapcsolatos rendelkezéseinek sérelme nélkül, hajó olyan helyzetben, amely a hajó elvesztéséhez vezethet vagy amely környezeti vagy navigációs fenyegetettséget eredményezhet;

w) »LRIT»: a hajók nagy hatókörű azonosítására és nyomon követésére szolgáló rendszer a SOLAS-egyezmény V/19-1. előírásával összhangban.”.

3. A szöveg a következő cikkel egészül ki:

„6a. cikk

Az automatikus azonosító rendszerek (AIS) halászhajók általi használata

Minden olyan, valamely tagállam lobogója alatt közlekedő és a Közösségben lajstromozott, vagy valamely tagállam belvizein vagy felségvizein tartózkodó, vagy fogását valamely tagállam kikötőjében partra kirakódó halászhajót, amelynek teljes hosszúsága meghaladja a 15 métert, a II. melléklet I. részének 3. pontjában található ütemtervnek megfelelően fel kell szerelni az IMO által meghatározott teljesítménynormáknak megfelelő automatikus azonosító rendszerrel (AIS) (A. osztály).

Az AIS-szel felszerelt halászhajóknak állandóan üzemben kell tartaniuk ezt a berendezést. Kivételes körülmények között az AIS-t ki lehet kapcsolni, amennyiben a hajó parancsnoka úgy ítéli meg, hogy ez a hajó biztonságának vagy védelmének érdekében szükséges.

6b. cikk

A nagy hatókörű hajóazonosító és nyomon követő rendszer (LRIT) használata

(1) Azokat a hajókat, amelyekre a SOLAS V/19-1. előírása és az IMO által elfogadott, a teljesítményre vonatkozó előírások és funkcionális követelmények vonatkoznak, az előírásnak megfelelő LRIT berendezéssel kell felszerelni, ha behajóznak egy tagállam kikötőjébe.

A Bizottság a tagállamokkal együttműködve megállapítja a tagállamok állandó AIS-állomásainak hatókörébe tartozó vizeken haladó hajók fedélzetén felszerelendő LRIT felszerelésre vonatkozó módozatokat és követelményeket, és minden megfelelő intézkedést előterjeszt az IMO-nak.

(2) A tagállamok és a Bizottság együttműködnek egy LRIT Európai Adatközpont létrehozásában a nagy hatókörű azonosító és helymeghatározási információk feldolgozása céljából.”.

4. A 12. cikk helyébe a következő szöveg lép:

„12. cikk

A veszélyes áruk szállításával kapcsolatos tájékoztatási követelmények

(1) A tagállamok kikötőiben – a hajó méretétől függetlenül – semmilyen veszélyes vagy szennyező árut nem lehet szállításra felajánlani vagy a hajókon tartani, kivéve ha a hajóparancsnoknak vagy az üzemeltetőnek átadnak egy nyilatkozatot azt megelőzően, hogy az áruk a fedélzetre kerüljenek, amely tartalmazza a következő információkat:

- a) az I. melléklet 2. pontjában felsorolt információk;
 - b) a MARPOL-egyezmény I. mellékletében említett anyagok tekintetében a termékek fiziko-kémiai jellemzőit, – beleértve adott esetben az 50 °C-on mért, cSt-ben kifejezett viszkozitást és a 15 °C-on mért sűrűséget – és a biztonsági adatlapon szereplő, az IMO MSC 150(77) határozat szerinti más adatokat;
 - c) a feladó vagy bármely olyan személy vagy szerv segítség-hívási elérhetősége, aki vagy amely rendelkezik a termékek fiziko-kémiai jellemzőire és a vészhelyzet esetén hozandó intézkedésekre vonatkozó információkkal.
- (2) A Közösségen kívüli kikötőből érkező és valamelyik tagállam kikötőjébe tartó, veszélyes vagy szennyező árut szállító hajóknak a fuvaroztatótól származó nyilatkozattal kell rendelkezniük, amely az (1) bekezdés a), b) és c) pontjában meghatározott információkat tartalmazza.
- (3) A feladót terheli annak kötelezettsége és felelőssége, hogy a hajóparancsnoknak vagy az üzemeltetőnek átadja ezt a nyilatkozatot, és hogy gondoskodik arról, hogy a szállításra felkínált rakomány valóban az legyen, amelyet az (1) bekezdésnek megfelelően bejelentettek.”

5. A 14. cikk második bekezdésének c) pontja helyébe a következő szöveg lép:

„c) kérésre – ha az szükséges a tengerbiztonság vagy a tengeri környezet védelme szempontjából – a tagállamoknak képesnek kell lennie a SafeSeaNet segítségével a hajóra és a hajón lévő veszélyes vagy szennyező

anyagokra vonatkozó adatok késedelem nélküli továbbítására egy másik tagállam illetékes nemzeti vagy helyi hatósága részére.”

6. A 15. cikk helyébe a következő szöveg lép:

„15. cikk

Mentesülések

(1) A tagállamok mentesíthetik a saját kikötőik közötti menetrend szerinti járatokat a 4. és 13. cikkben meghatározott előírások alól, ha teljesülnek a következő feltételek:

- a) a menetrend szerinti járatokat üzemeltető fent említett társaság rendelkezik az érintett hajók folyamatosan frissített listájával és megküldi azt az érintett illetékes hatóságnak;
- b) az illetékes hatóságok kérésére az I. melléklet 1. pontjában vagy az I. melléklet 3. pontjában felsorolt adatokat az összes megtett út esetében elérhetővé teszik. A társaság olyan belső rendszert üzemeltet, amely a nap huszonnégy órájában garantálja, hogy az információk a kérés kézhezvételét követően azonnal, elektronikus formában továbbíthatók az illetékes hatósághoz, a 4. cikk (1) bekezdésének vagy a 13. cikk (4) bekezdésének megfelelően;
- c) A rendeltetési kikötőbe vagy a révkalauz-állomáshoz történő megérkezés becsült időpontjához képest legalább három órás különbség esetén a 4. cikknek vagy a 13. cikknek megfelelően értesíteni kell a rendeltetési kikötőt vagy az illetékes hatóságot;
- d) mentesítések csak egy adott viszonylaton közlekedő meghatározott hajóknak adhatók.

Egy hajó akkor tekinthető menetrend szerinti járatnak, ha várhatóan legalább egy hónapon keresztül közlekedik az adott viszonylaton.

A 4. cikkben és a 13. cikkben szereplő kötelezettségek alóli mentesítések legfeljebb 12 órás utakra korlátozódnak.

(2) Amennyiben egy nemzetközi menetrend szerinti járatot két vagy több állam között – amelyek legalább egyike tagállam – üzemeltetnek, akkor az érintett tagállamok bármelyike kérheti a többi tagállamtól e járat mentesítését. Az összes érintett tagállam, beleértve az érintett parti államokat, együttműködik az adott járatnak az (1) bekezdésben meghatározott feltételek szerint történő mentesítése érdekében.

(3) A tagállamok rendszeresen ellenőrzik az (1) és (2) bekezdésekben megállapított feltételek teljesülését. Ha ezen feltételek közül legalább egy többé már nem áll fenn, a tagállamok azonnal visszavonják a kedvezményt az érintett társaságtól.

(4) A tagállamok közlik a Bizottsággal az e cikk szerint mentesített társaságok és hajók listáját, valamint e lista naprakésszé tételét.”

7. A 16. cikk (1) bekezdése a következő pontokkal egészül ki:

„d) azok a hajók, amelyek a bármely vonatkozó közösségi jogszabálynak és nemzetközi szabálynak megfelelő biztosításról szóló igazolás vagy pénzügyi biztosítékok bejelentését elmulasztották vagy azokkal nem rendelkeznek;

e) azok a hajók, amelyeknél a révkalauzok vagy a kikötői hatóságok olyan nyilvánvaló szabálytalanságokat jelentettek, amelyek a biztonságos hajózást veszélyeztethetik vagy környezeti kockázatot jelenthetnek.”

8. A szöveg a következő cikkel egészül ki:

„18a. cikk

Jég által okozott kockázatokra vonatkozó intézkedések

(1) Ha az illetékes hatóságok a jéghelyzet alapján úgy vélik, hogy az komoly fenyegetést jelenthet az emberi élet biztonságára a tengeren vagy hajózási területeik vagy part menti övezeteik vagy más államok hajózási területeinek vagy part menti övezeteinek védelmére:

a) átadják a hatáskörükbe tartozó területen tartózkodó, vagy a kikötőikbe érkezni, illetve onnan távozni kívánó hajó parancsnokának a jéghelyzetre, az ajánlott útvonalakra és a hatáskörükbe tartozó terület jégtörő szolgáltatásaira vonatkozó információkat;

b) a segítségnyújtásra szoruló hajók megsegítésére vonatkozó kötelezettség és a vonatkozó nemzetközi szabályokból eredő egyéb kötelezettségek sérelme nélkül kérhetik, hogy az érintett területen tartózkodó és valamelyik kikötőbe vagy terminálra érkezni, illetve onnan távozni, vagy pedig horgonyzási területet elhagyni

kívánó hajó dokumentumokkal bizonyítsa, hogy teljesíti az érintett terület jéghelyzetének megfelelő szilárdsági és teljesítményi követelményeket.

(2) A jéghelyzetre vonatkozó adatok tekintetében az (1) bekezdés rendelkezéseinek megfelelően hozott intézkedések a tagállam által elismert meteorológiai információs szakszolgálat jéghelyzetre és időjárásra vonatkozó előrejelzésein alapulnak.”

9. A 19. cikk a következőképpen módosul:

a) a (2) bekezdés a következő albekezdéssel egészül ki:

„Az illetékes nemzeti hatóságokkal azok kérésére e célból közlik a 12. cikkben említett információkat.”;

b) a cikk a következő bekezdéssel egészül ki:

„(4) A tagállamok saját nemzeti jogukkal összhangban figyelembe veszik a tengerészekkel tengeri baleset esetén való tisztességes bánásmódra vonatkozó IMO-iránymutatások releváns rendelkezéseit.”

10. A 20. cikk helyébe a következő szöveg lép:

„20. cikk

A segítségnyújtásra szoruló hajók fogadására illetékes hatóságok

(1) A tagállamok kijelölnek egy vagy több illetékes hatóságot, amely rendelkezik a szükséges szakértelemmel és az arra való hatáskörrel, hogy a művelet időpontjában független döntéseket hozhasson saját kezdeményezésére segítségre szoruló hajók fogadásáról.

(2) Az (1) bekezdésben említett hatóság – adott esetben és különösen a tengeri biztonság, védelem, valamint a környezet veszélyeztetettsége esetén – bármely intézkedést meghozhat a IV. mellékletben foglalt lista nem teljeskörű felsorolásából.

(3) Az (1) bekezdésben említett hatóságok rendszeresen találkoznak, hogy megosszák egymással szakértelmüket és javítsák az e cikk szerint meghozott intézkedéseket. Különböző körülmények között bármikor találkozhatnak.”

11. A szöveg a következő cikkekkel egészül ki:

„20a. cikk

Tervek a segítségnyújtásra szoruló hajók fogadására a menedékhelyeken

(1) A tagállamok terveket készítenek a fennhatóságuk alá tartozó vizeken tartózkodó hajók fogadására, hogy reagáljanak a segítségnyújtásra szoruló hajók okozta veszélyekre, beleértve, adott esetben az emberi élet és a környezet veszélyeztetését. A 20. cikk (1) bekezdésében említett hatóságok részt vesznek a tervek készítésében és megvalósításában.

(2) Az (1) bekezdésben említett terveket az érintett felekkel való konzultációt követően az A.949(23) és A.950(23) IMO-határozat alapján dolgozzák ki, és azok legalább a következő elemeket tartalmazzák:

- a) a vészjelzések fogadásáért és kezeléséért felelős hatóság vagy hatóságok megnevezése;
- b) a helyzetértékeléssel és a segítségnyújtásra szoruló hajónak a kiválasztott menedékhelyen való fogadására vagy elutasítására vonatkozó döntéshozatallal megbízott illetékes hatóság megnevezése;
- c) információk azon tagállamok partvonaláról és minden olyan elemről, amely megkönnyíti a segítségnyújtásra szoruló hajó számára történő menedékhely kiválasztására vonatkozó értékelést és gyors döntéshozatalt, beleértve a környezeti, gazdasági és társadalmi tényezők, valamint természeti feltételek leírását is;
- d) a segítségnyújtásra szoruló hajó menedékhelyen való fogadására vagy elutasítására vonatkozó értékelési eljárások;
- e) a segítségnyújtáshoz, a mentéshez és a szennyezés elleni küzdelemhez megfelelő eszközök és berendezések;
- f) a nemzetközi együttműködésre és döntéshozatalra vonatkozó eljárások;
- g) a menedékhelyen fogadott hajók tekintetében alkalmazott, pénzügyi biztosítéka és felelősségre vonatkozó eljárások.

(3) A tagállamok közzéteszik a 20. cikk (1) bekezdésében említett illetékes hatóság(ok), valamint a vészjelzések fogadására és kezelésére kijelölt hatóságok nevét és elérhetőségét.

A tagállamok kérésre közlik a szomszédos tagállamokkal a tervekkel kapcsolatos vonatkozó információkat.

A segítségnyújtásra szoruló hajók elhelyezésére vonatkozó tervekben meghatározott eljárások végrehajtásakor a tagállamok biztosítják, hogy megfelelő információk álljanak a műveletekben részt vevő felek rendelkezésére.

A tagállamok erre irányuló kérése esetén a második és harmadik bekezdésnek megfelelően információban részesülők, titoktartási kötelezettség terheli.

(4) A tagállamok 2010. november 30-ig tájékoztatják a Bizottságot az e cikk alkalmazásában hozott intézkedésekről.

20b. cikk

Segítségnyújtásra szoruló hajók fogadása a menedékhelyeken

A 20. cikk (1) bekezdésében említett hatóság(ok) dönt(nek) egy hajó menedékhelyen való fogadásáról 20a. cikkben említett terv alapján végzett előzetes értékelést követően. A hatóság biztosítja, hogy a hajót befogadják a menedékhelyre, ha úgy ítélik meg, hogy ez a legmegfelelőbb lépés az emberi élet és a környezet védelme érdekében.

20c. cikk

Pénzügyi biztosítékok és kompenzáció

(1) A biztosításról szóló igazolás hiánya a hajótulajdonosok tengeri biztosítási kárigényre vonatkozó biztosításáról szóló, 2009. április 23-i 2009/20/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv (*) 6. cikke értelmében, nem mentesíti a tagállamokat a 20b. cikk bekezdésében említett előzetes helyzetértékelés és döntés alól, és önmagában nem elegendő ok arra, hogy egy tagállam megtagadja egy hajó menedékhelyen való fogadását.

(2) Az (1) bekezdés sérelme nélkül ezen irányelv értelmében a tagállam egy hajó menedékhelyen való fogadásakor kérheti a hajó üzemeltetőjétől, ügynökétől vagy kapitányától a 2009/20/EK irányelv 6. cikke szerinti biztosítás igazolását. Az említett igazolás megkérése nem okozhat késedelmet a segítségnyújtásra szoruló hajó fogadásánál.

20d. cikk

A Bizottság vizsgálata

A Bizottságnak meg kell vizsgálnia a tagállamokban létező mechanizmusokat a kikötőknek, illetve szervezeteknek a 20. cikk (1) bekezdése szerinti döntés következtében felmerülő lehetséges gazdasági veszteségeinek kártalanítására. E vizsgálat alapján különféle szakpolitikai lehetőségeket kell javasolnia és értékelnie. A Bizottság 2011. december 31-ig jelentést tesz az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak a vizsgálat eredményeiről.

(*) HL L 131., 2009.5.28., 128. o”.

12. A szöveg a következő cikkel egészül ki:

„22a. cikk

SafeSeaNet

(1) Az ezen irányelvben említett információk feldolgozására a tagállamok nemzeti vagy helyi szinten tengeri információkezelő rendszereket hoznak létre.

(2) Az (1) bekezdésnek megfelelően létrehozott rendszereknek lehetővé kell tenniük az összegyűjtött információk operatív felhasználását, és teljesíteniük kell különösen a 14. cikkben megállapított feltételeket.

(3) Az ezen irányelvben említett információk eredményes cseréjének biztosítása érdekében a tagállamok biztosítják, hogy az információk összegyűjtésére, feldolgozására és megőrzésére létrehozott nemzeti vagy helyi rendszerek összekapcsolhatók legyenek a SafeSeaNet-tel. A Bizottság biztosítja, hogy a SafeSeaNet napi 24 órában működjön. A SafeSeaNet leírását alapelveit a III. melléklet határozza meg.

(4) A (3) bekezdés sérelme nélkül, Közösségen belüli megállapodások vagy határon átnyúló, interregionális vagy közösségi transznacionális projektek keretében történő együttműködés esetén a tagállamok biztosítják, hogy a kialakított információs rendszerek vagy hálózatok megfelelnek ezen irányelv előírásainak, valamint kompatibilisek és össze vannak kapcsolva a SafeSeaNettel.”

13. A 23. cikk a következőképpen módosul:

a) A c) pont helyébe a következő szöveg lép:

„c) a közösségi hajóforgalomra vonatkozó megfigyelő és információs rendszer kiterjesztése és/vagy naprakésszé tétele a hajók jobb azonosítása és figyelése

céljából, figyelembe véve az információs és kommunikációs technológiák fejlődését. E célból a tagállamok és a Bizottság együttműködnek – adott esetben – kötelező jelentési rendszerek, kötelező tengeri hajóforgalmi szolgálatok és megfelelő hajóirányítási rendszerek kidolgozásában, az IMO által történő jóváhagyásuk céljából. Együttműködnek továbbá az érintett regionális vagy nemzetközi szervezetekkel a nagy hatósugarú azonosítási és nyomon követési rendszerek kifejlesztésében is.”;

b) a cikk a következő ponttal egészül ki:

„e) a mellékletben említett információk kezelésére használt nemzeti rendszerek összekapcsolásának és interoperabilitásának biztosítása, valamint a SafeSeaNet fejlesztése és aktualizálása.”

14. A szöveg a következő cikkel egészül ki:

„23a. cikk

A tengeri biztonságra vonatkozó információk feldolgozása és kezelése

(1) A Bizottság szükség esetén biztosítja az ezen irányelv értelmében összegyűjtött információk feldolgozását, felhasználását és a tagállamok által kijelölt hatóságok részére történő továbbítását.

(2) A Bizottság adott esetben – különösen az Equasis-rendszeren vagy bármely egyenrangú nyilvános rendszeren keresztül – hozzájárul a tengeri biztonsággal kapcsolatos adatok gyűjtésére és terjesztésére szolgáló rendszerek kifejlesztéséhez és működtetéséhez.”

15. A 24. cikk helyébe a következő szöveg lép:

„24. cikk

Információk bizalmassága

(1) A tagállamok – a közösségi vagy nemzeti jogszabályokkal összhangban – meghozzák a megfelelő intézkedéseket, hogy biztosítsák a számukra az irányelvvel összhangban továbbított adatok bizalmasságát, és az ilyen információt kizárólag az irányelvnek megfelelően használhatják fel.

(2) A Bizottság megvizsgálja a lehetséges hálózati és információbiztonsági problémákat, és megfelelő módosításokat javasol a III. melléklethez a hálózat biztonságának javítása érdekében.”

16. A 27. és 28. cikkek helyébe a következő szöveg lép:

„27. cikk

Módosítások

(1) Az ezen irányelvben a közösségi és az IMO jogi eszközökre, a 3. cikkben foglalt meghatározásokra és a mellékletekre való utalások módosíthatók, hogy összhangban legyenek az elfogadott, módosított vagy hatályba lépett közösségi és nemzetközi joggal, amennyiben ezek a módosítások nem terjesztik ki az irányelv hatályát.

Az ezen irányelv nem alapvető elemeinek módosítására irányuló ezen intézkedéseket a 28. cikk (2) bekezdésében említett ellenőrzéssel történő szabályozási bizottsági eljárásnak megfelelően kell elfogadni.

(2) Az ezen irányelv I., III. és IV. melléklete a tapasztalatok fényében módosítható, feltéve, hogy az ilyen módosítások nem terjesztik ki az irányelv hatályát.

Az ezen irányelv nem alapvető elemeinek módosítására irányuló ezen intézkedéseket a 28. cikk (2) bekezdésében említett ellenőrzéssel történő szabályozási bizottsági eljárásnak megfelelően kell elfogadni.

28. cikk

A bizottsági eljárás

(1) A Bizottságot a 2099/2002/EK európai parlamenti és tanácsi rendelettel (*) létrehozott, a tengeri közlekedés biztonságával és a hajókról történő szennyezés megelőzésével foglalkozó bizottság (COSS) segíti.

(2) Az e bekezdésre történő hivatkozáskor az 1999/468/EK határozat 5a. cikkének (1)–(4) bekezdését és 7. cikkét kell alkalmazni, a 8. cikkének rendelkezéseire is figyelemmel.

(*) HL L 324., 2002.11.29., 1. o.”

17. Az I. mellékletben a 4. pont alatti, X. francia bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„— (X) Egyéb rendelkezések

— valamennyi 1 000 bruttó regisztertonna feletti hajó esetében az üzemanyag-készlet jellemzői és becsült mennyisége,

— hajózási státusz.”

18. A II. melléklet I. része a következő ponttal egészül ki:

„3. Halászhajók

A 15 métert meghaladó teljes hosszúságú halászhajókra a 6a. cikkben előírt követelmény alkalmazandó a következő ütemterv szerint:

— 24 méter és annál hosszabb, de 45 méternél rövidebb teljes hosszúságú halászhajók: legkésőbb 2012. május 31-ig,

— 18 méter és annál hosszabb, de 24 méternél rövidebb teljes hosszúságú halászhajók: legkésőbb 2013. május 31-ig,

— 15 méter és annál hosszabb, de 18 méternél rövidebb teljes hosszúságú halászhajók: legkésőbb 2014. május 31-ig.

A 15 méter teljes hosszúságot meghaladó, újonnan épített halászhajók 2010. november 30-tól kötelesek a 6a. cikkben meghatározott berendezéssel rendelkezni.”

19. A III. melléklet helyébe az ezen irányelv mellékletében található szöveg lép.

2. cikk

Átültetés

(1) A tagállamok hatályba léptetik azokat a törvényi, rendeleti és közigazgatási rendelkezéseket, amelyek szükségesek ahhoz, hogy ennek az irányelvnek 2010. november 30-ig megfeleljenek. E rendelkezések szövegét haladéktalanul közlik a Bizottsággal.

Amikor a tagállamok elfogadják ezeket a rendelkezéseket, azokban hivatkozni kell erre az irányelvre, vagy azokhoz hivatalt kihirdetésük alkalmával ilyen hivatkozást kell fűzni. A hivatkozás módját a tagállamok határozzák meg.

(2) A tagállamok közlik a Bizottsággal nemzeti joguknak azokat a főbb rendelkezéseit, amelyeket az ezen irányelv által szabályozott területen fogadnak el.

3. cikk

Hatálybalépés

Ez az irányelv az Európai Unió Hivatalos Lapjában való kihirdetését követő harmadik napon lép hatályba.

4. cikk

Címzettek

Ennek az irányelvnek a tagállamok a címzettjei.

Kelt Strasbourgban, 2009. április 23-án.

az Európai Parlament részéről

az elnök

H.-G. PÖTTERING

a Tanács részéről

az elnök

P. NEČAS

MELLÉKLET

„III. MELLÉKLET

ELEKTRONIKUS ÜZENETEK ÉS A SAFESEANET

1. Általános koncepció és felépítés

A SafeSeaNet közösségi hajózási információcsere-rendszer lehetővé teszi a tengerek, a kikötők és a tengeri közlekedés biztonságával, a tengeri környezettel, valamint a tengeri közlekedés és szállítás hatékonyságával kapcsolatos információk fogadását, tárolását, lekérését és cseréjét.

A SafeSeaNet olyan különleges hálózat, amelynek célja, hogy elősegítse az információk elektronikus formátumban történő cseréjét a tagállamok között, és hogy a Bizottságot ellássa a megfelelő információkkal a közösségi jognak megfelelően. A SafeSeaNet az egyes tagállamokban található nemzeti SafeSeaNet-rendszerek hálózataként funkcionál, amelynek csomópontja a SafeSeaNet központi rendszere.

A SafeSeaNet-hálózat összekapcsolja a nemzeti SafeSeaNet-rendszereket és hozzátartozik a központi SafeSeaNet rendszer.

2. A SafeSeaNet igazgatása, működtetése, fejlesztése és fenntartása

2.1. Felelősségi körök

2.1.1. Nemzeti SafeSeaNet-rendszerek

A tagállamok nemzeti SafeSeaNet-rendszereket hoznak létre és tartanak fenn az illetékes nemzeti hatóság ellenőrzése alatt, a tengeri információknak az engedélyezett felhasználók közötti cseréje érdekében.

Az illetékes nemzeti hatóság felelős a nemzeti rendszer kezeléséért, amely magába foglalja az információ felhasználóinak és az adatok szolgáltatóinak a nemzeti koordinációját, az UN LOCODES kijelölését, a szükséges nemzeti IT infrastruktúra és eljárások létrehozását és karbantartását a 2.3. pontban említett, »Az interfész és a funkciók ellenőrzési dokumentumában« foglaltak szerint.

A nemzeti SafeSeaNet-rendszerek lehetővé teszik az illetékes nemzeti hatóságok felelősségi körében engedélyezett felhasználók összekapcsolódását, és az illetékes nemzeti hatóság engedélyével elérhetők lesznek az azonosított hajózási szereplők (hajótulajdonosok, megbízottak, kapitányok, feladók és mások) számára, különösen annak érdekében, hogy megkönnyítsék a jelentések elektronikus benyújtását a közösségi jognak megfelelően.

2.1.2. A központi SafeSeaNet-rendszer

A Bizottság – a tagállamokkal együttműködésben – felel szakpolitikai szinten a központi SafeSeaNet-rendszer irányításáért és fejlesztéséért és a SafeSeaNet-rendszer felügyeletéért; az Ügynökség felel – az 1406/2002/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet ⁽¹⁾ értelmében és a tagállamokkal, valamint a Bizottsággal együttműködve – a technikai végrehajtásért.

A központi SafeSeaNet rendszer csomópontként szolgál és összekapcsolja a nemzeti SafeSeaNet rendszereket, valamint kialakítja és fenntartja a szükséges nemzeti informatikai infrastruktúrát és eljárásokat, a 2.3. pontban említett »Az interfész és a funkciók ellenőrzési dokumentumában« foglaltak szerint.

2.2. Az irányítás alapelvei

A Bizottság az alábbiak érdekében szakértői csoportot hoz létre a tagállamok és a Bizottság képviselőiből (amely megállapítja eljárási szabályzatát):

— ajánlások megfogalmazása a SafeSeaNet hatékonyságának és biztonságának javítása érdekében,

— megfelelő iránymutatás a SafeSeaNet fejlesztése érdekében,

— a Bizottság segítése a SafeSeaNet teljesítményének felülvizsgálatában,

— a 2.3. bekezdésben említett »Az interfész és a funkciók ellenőrzési dokumentumának« és jövőbeli módosításainak jóváhagyása.

⁽¹⁾ HL L 208., 2002.8.5., 1. o.

2.3. Az interfész és a funkciók ellenőrzési dokumentuma és a SafeSeaNet műszaki dokumentációja

A Bizottság a tagállamokkal konzultálva kidolgozza és fenntartja »Az interfész és a funkciók ellenőrzési dokumentumát (IFCD)«.

Az IFCD tartalmazza a teljesítményre vonatkozó követelmények és a SafeSeaNet nemzeti és központi elemeire vonatkozó eljárások részletes leírását, a vonatkozó közösségi előírások teljesítése érdekében.

Az IFCD az alábbi szabályokat tartalmazza:

- a felhasználói hozzáférési jogok iránymutatásai az adatminőség kezeléséhez,
- az adatátvitelre és az adatátadásra alkalmazandó biztonsági előírásokat, és
- az információk archiválása nemzeti és központi szinten.

Az IFCD megszabja a veszélyes vagy szennyező árukkal kapcsolatos információk tárolásának és rendelkezésre bocsátásának módját az olyan ütemezett szolgáltatásokra vonatkozólag, amelyek a 15. cikk szerint mentességet élveznek.

A SafeSeaNet-tel kapcsolatos műszaki dokumentumokat, például az adatátvitel formátumának szabványait, a felhasználói kézikönyveket és a hálózatbiztonsági előírásokat a tagállamokkal való együttműködésben az Ügynökség dolgozza ki és tartja fenn.

3. Adatszere a SafeSeaNet segítségével

A rendszer az iparági szabványokat használja és képes együttműködni azokkal az állami és magánkézben lévő rendszerekkel, amelyeket információk létrehozására, biztosítására vagy fogadására használnak a SafeSeaNet-en belül.

A Bizottság és a tagállamok együttműködnek annak érdekében, hogy ellenőrizzék a funkciók megvalósíthatóságát és fejlesztését, melyeket úgy kell kialakítani, hogy az adatszolgáltatóknak, például a kapitányoknak, hajótulajdonosoknak, megbízottaknak, üzemeltetőknek, feladóknak és az illetékes hatóságoknak csak egyszer kelljen az adatokat bevinni a rendszerbe. A tagállamok biztosítják, hogy a bevitt információk az összes releváns jelentéskészítési, figyelmeztető és VTMS-rendszerben (hajóforgalom-irányítási és információs rendszerek) rendelkezésre állnak.

Az ezen irányelvvel és a vonatkozó közösségi jogszabályokkal összhangban történő elektronikus üzenetváltás a SafeSeaNet-en keresztül zajlik. Ennek érdekében a tagállamok kiépítik és fenntartják az adatoknak a SafeSeaNet-rendszerbe elektronikus úton történő átviteléhez szükséges interfészeket.

Ahol a nemzetközileg elfogadott szabályok engedélyezik harmadik országok hajóira vonatkozó LRIT-információk átvitelét, az ezen irányelv 6b. cikke értelmében fogadott LRIT-információknak a tagállamokhoz való eljuttatására a SafeSeaNet-et kell használni.

4. Biztonság és hozzáférési jogok

A központi és nemzeti SafeSeaNet-rendszerek megfelelnek az ezen irányelv információk bizalmasságára vonatkozó előírásainak, valamint az IFCD-ben szereplő biztonsági alapelveknek és előírásoknak, különösen a hozzáférési jogok tekintetében.

A tagállamok azonosítják a felhasználókat, akik az IFCD-vel összhangban felhatalmazást és hozzáférési jogokat kapnak.”
