



AZ EURÓPAI KÖZÖSSÉGEK BIZOTTSÁGA

Brüsszel, 23.11.2005
COM(2005) 589 végleges

2005/0239 (COD)

Javaslat

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS IRÁNYELVE

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

(előterjesztő: a Bizottság)

{SEC(2005) 1514}

INDOKLÁS

1) A JAVASLAT HÁTTERE

- **A javaslat indokai és céljai**

A tengeri közlekedés biztonságával kapcsolatban az EU több mint tíz éve proaktív politikát folytat, amelynek célja a hajók biztonságának javítása, az emberi élet megóvása a tengeren és a tengeri környezet védelme. Ugyanakkor, bármekkora erőfeszítést is tegyenek a tengeri szállítási lánc szereplői, a balesetek kockázatát nem lehet teljes mértékben kiküszöbölni. Ezen kívül a tengeri balesetek következményei a legtöbb esetben jóval túlterjednek a hajótörést szenvedett hajón és a parti tevékenységek egészére befolyással vannak. Míg egykor a hajótöréstől csak a tengerészek tartottak, mára ha szennyezés is társul hozzá, a hajótörés nemzeti mi több nemzetközi katasztrófát idéz elő. Ebben az összefüggésben tehát a tengeri közlekedés biztonságával kapcsolatos közösségi politika „megelőzés” aspektusát ki kell egészíteni a tengeri közlekedéssel kapcsolatos operatív kockázatkezelést lehetővé tevő aspektussal.

Ebben a szellemben eljárva a Bizottság előterjesztette azt a szöveget, amely később a közösségi hajóforgalomra vonatkozó megfigyelő és információs rendszer létrehozásáról szóló, 2002. június 27-i 2002/59/EK irányelv lett. Az irányelv előírja a hajóforgalom megfigyelésére alkalmas, jelenleg rendelkezésre álló összes felszerelés összegyűjtését és koordinálását és létrehoz egy nemzeti hatóságok közötti forrásalkalmazási és koordinációs rendszert annak érdekében, hogy a tagállamok jobban meg tudják előzni a veszélyes helyzeteket vagy jobban tudják azokat kezelni.

Ugyanakkor a közösségi szabályozásba a 2002/59/EK irányelvvel bevezetett intézkedések hatékonyságának fenntartásához különösen pontos nyomon követés szükséges annak érdekében, hogy azokat hozzáigazítsák a tengerészeti ágazatban bekövetkezett operatív és műszaki fejlődéshez, különösen a hajóazonosító és hajómegfigyelő rendszerek és a műholdas technológiák területén.

Ennek keretében és a Bizottság által ebben a témában a tagállamokkal folytatott számos eszmecsere alkalmával világossá vált, hogy módosítani kell a 2002/59/EK irányelv egyes rendelkezéseit. Ez többek között azt jelenti, hogy figyelembe kell venni az új műszaki berendezések, például az automatikus hajóazonosító rendszerek által elért jó eredményeket, illetve biztosítani kell a nemzeti politikák koherenciáját például a veszélyben lévő hajók menedékhelyre történő befogadásáról szóló tervek tekintetében.

- **Általános keret**

A 2002/59/EK irányelv alkalmazásában a nemzeti szintű intézkedések végrehajtásának előírt határideje 2004. február 5. volt, de már az irányelv 2002. júniusi elfogadásakor és tekintettel egyes rendelkezéseinek fontosságára, a tagállamok és a Bizottság együttműködésbe kezdtek a gyors gyakorlati végrehajtás érdekében.

Ennek megfelelően az irányelv 20. cikkében előírt menedékhelyről szóló tervek kérdésével kapcsolatban a Bizottság az Európai Tengerbiztonsági Ügynökség

segítségével ellenőrző látogatásokat és üléseket szervezett, amelyek során sikerült meghatározni az irányelv harmonizált és hatékony végrehajtásához szükséges közös kritériumokat és alapelveket. Ugyanígy a 15 méternél hosszabb halászhajók esetében az AIS (automatikus hajóazonosítási rendszer) kötelező alkalmazásának bevezetéséről szóló javaslat választ kíván adni a halászhajók egyre növekvő számú olyan ütközéses balesetére, amelyek esetében a kereskedelmi hajók nem tudták azokat azonosítani. Ez utóbbi intézkedés figyelembe veszi a Nemzetközi Tengerészeti Szervezet (IMO) által végzett munkát, amely a balesetek számának csökkentése érdekében több éve elfogadta az AIS rendszerek kereskedelmi hajókon történő alkalmazásának elvét (ún. A. osztályú AIS).

Ezen túlmenően a javasolt intézkedés tekintetbe veszi a halászflokkák ellenőrzésének támogatása érdekében kifejlesztendő helymeghatározó és kommunikációs rendszerekkel kapcsolatban a közös halászati politika keretében jelenleg folyamatban lévő fejleményeket. A tagállamok és a Bizottság között az Európai Tengerbiztonsági Ügynökség segítségével megvalósított együttműködés keretében tanulmányozni kell az AIS funkcióinak és a halászati felügyelő rendszereknek a kombinációs lehetőségeit többek között a fedélzeti berendezések számának csökkentése érdekében. Az ilyen irányú fejlődés során azonban nem szabad megkérdőjelezni a fent említett rendszerek külön-külön meglévő céljait és követelményeit, különösen az AIS ütközések elkerülését szolgáló funkcióját, illetve a halászati felügyelethez szükséges információk biztonságos és bizalmas módon történő továbbítását.

A hajók jéghelelyeztetel és az abból következő hajózási körülményekkel kapcsolatos tájékoztatását lehetővé tevő mechanizmusoknak az érintett tagállamok által történő létrehozása hozzájárul a különösen mostoha körülmények közötti balesetek megelőzéséhez.

Végül a 2002/59/EK irányelv alkalmazásában a tagállamok és a Bizottság 2002-től kezdődően SafeSeaNet néven elindított egy projektet egy, az Unió tengerhajózási hatóságai közötti adatcserét lehetővé tevő fórum létrehozása érdekében. Mára ennek a 2004 októbere óta az Európai Tengerbiztonsági Ügynökség által irányított rendszernek közösségi referenciarendszerként kell működnie teljes körű használatának és jogi szempontból vett biztonságának garantálása érdekében.

- **A javaslat által érintett területet szabályozó hatályos rendelkezések**

A közösségi hajóforgalomra vonatkozó megfigyelő és információs rendszer létrehozásáról és a 93/75/EGK irányelv hatályon kívül helyezéséről szóló, 2002. június 27-i 2002/59/EK irányelv

- **Összhang az Unió egyéb szakpolitikáival és célkitűzéseivel**

A hajók megfigyelésének a SafeSeaNet eszközzel történő megerősítése, a jéghelelyeztetben való hajózással kapcsolatos intézkedések, valamint a veszélyben lévő hajók menedékhelyre történő befogadása érdekében egy megerősített keret létrehozása közvetlen környezeti hatással jár a baleseti és a szennyezési kockázat csökkentése és az operatív hatóságoknak a szennyezés vagy szennyezési kockázat esetén megvalósított beavatkozásának javítása miatt.

Az intézkedés gazdasági előnyökkel is jár majd a baleseti és szennyezési kockázat

csökkentésének következtében. Szociális szempontól pedig az AIS halászhajókon történő alkalmazása a halászati ágazatban csökkenti a balesetek és az emberi áldozatok kockázatát.

2) KONZULTÁCIÓ AZ ÉRDEKELT FELEKKEL ÉS HATÁSVIZSGÁLAT

- **Konzultáció az érdekelt felekkel**

A konzultáció során használt módszerek, az érintett főbb ágazatok és a válaszadók általános bemutatása

A Bizottság 2004 májusában és 2005 februárjában a tervezett módosításokkal kapcsolatos kérdések részletes listája alapján kettős konzultációs ülésorozatot szervezett a tagállamok és a tengerészeti ágazat képviselőinek részvételével.

A beérkezett válaszok összefoglalása és figyelembevételének módja.

Az említett konzultációk és az elvégzett hatásvizsgálatok is megerősítették, hogy szükség van a 2002/59/EK irányelv módosítására lehetővé téve a szöveg végrehajtási keretének pontosítását és részletesebb kidolgozását. A konzultációk során a Bizottság többek között a nemzetközi szabályozás változásainak és a közösségi szinten megvalósított előrehaladásnak a figyelembevételére vállalt kötelezettséget. A konzultációban résztvevő érdekelt felek a hajózás biztonságával kapcsolatos olyan új intézkedéseknek az irányelvbe történő belefoglalását is örömmel fogadják, mint a jéghegyzetben való hajózás esetében használandó felszereléssel kapcsolatos szabályozási keret létrehozása.

Az AIS halászhajókon történő alkalmazását illetően a nemzeti közigazgatások érdeklődőnek mutatkoztak az AIS halászhajókon történő alkalmazásának a hajózás biztonságára gyakorolt kedvező hatásával kapcsolatban, de fenntartással nyilatkoztak az intézkedés alkalmazási területének vonatkozásában és különösen az érintett hajókatéóriákkal kapcsolatban. A Bizottság indítványozta az intézkedés 12 méternél hosszabb hajókra történő alkalmazását, de a javaslatban a határ 15 méterre változott a közös halászati politika keretében alkalmazott küszöbértékek figyelembevétele érdekében.

A menedékhelyek kérdését illetően a Bizottság az Európai Tengerbiztonsági Ügynökség segítségével három találkozót szervezett a tagállamokkal és egy sor tényfeltáró kiküldetést bonyolított le a nemzeti közigazgatásoknál. E munka során nyilvánvalóvá vált a menedékhelyekkel kapcsolatos kötelezettségek tisztázásának szükségessége. A tengerészeti ágazat kifejezetten hangsúlyozta a vészhelyzetben lévő hajók hatékony segítségét lehetővé tevő operatív eljárások javításának szükségességét és a hajók befogadásából eredő esetleges gazdasági károkkal szembeni biztosítékkal kapcsolatos kérdések fontosságát.

- **Szakvélemények összegyűjtése és felhasználása**

Érintett tudományos területek /szakterületek

A tengeri közlekedés biztonsága, a forgalom megfigyelése, az ütközések elkerülését szolgáló berendezések és a jéghegyzetben való hajózás.

Alkalmazott módszer

Ebben a vonatkozásban a Bizottság javaslata a következők alapján készült:

- A Bizottság és az Európai Tengerbiztonsági Ügynökség által a SafeSeaNet rendszer kifejlesztése keretében szervezett 2 szakértői csoport és a munkaértekezlet által nyújtott műszaki elemzés;
- A Bizottság felkérése után az Európai Tengerbiztonsági Ügynökség által az oslói egyetemről megrendelt tanulmány a hajók menedékhelyekre történő befogadásával kapcsolatos felelősség és kártérítés kérdéséről.

A megkérdezett főbb szervezetek/szakértők

- Az Európai Parlament ideiglenes vizsgálóbizottságának a Prestige olajszállító 2002-es hajótörése után a tengeri közlekedés biztonságának megerősítésével kapcsolatos munkája (a „MARE”-bizottság következtetései).
- A menedékhelyek témájában az Európai Tengerbiztonsági Ügynökség segítségével a Bizottság által végzett értékelés a nemzeti közigazgatásoknál;
- Az IMO által végzett munka (különösen az IMO által a menedékhelyek kérdésével kapcsolatban elfogadott határozatok);

A beérkezett és felhasznált vélemények összefoglalása

A beérkezett vélemények szerint a következő problémák indokolják az irányelv módosításait:

Az irányelv nem tükrözi kellő mértékben az elfogadása óta bekövetkezett technológiai fejlődést. Az irányelv végrehajtása óta a rendszer leírását, a tagállamok részletes felelősségi köreit és a hálózaton keresztül megvalósított adatcsere műszaki feltételeit meghatározták, de ezek nem kerültek bele a hatályos irányelvbe.

A tengerrel kapcsolatos tevékenységek közül az egyik legveszélyesebb a halászat, amelyet a szakmában bekövetkező balesetek nagy száma is alátámaszt. A többi hajóval való összeütközések egyik fő oka az, hogy a halászhajók útját keresztező kereskedelmi hajók nem észlelik és nem azonosítják azokat.

A 2002/59/EK irányelv által bevezetett rendelkezések értelmében a tagállamoknak terveket kell kidolgozniuk a veszélyben lévő hajók menedékhelyre történő befogadása érdekében. Az irányelv végrehajtása során gyűjtött tapasztalat azt fedte fel, hogy a tagállamok eltérően értelmezik és alkalmazzák a szóban forgó tervek tartalmával és az érintett hatóságok felelősségével kapcsolatos előírásokat, ezen a helyzeten a hatályos rendelkezések világosabbá tételével és pontosításával kell változtani.

Az Európai Unióhoz tartozó egyes tengeri övezeteket, különösen a Balti-tengert a téli időszakban több hónapon keresztül jég borítja; ennek következtében megnő a balesetek és a szennyezés kockázata, amely a szóban forgó környezetre katasztrofális

következménnyel járhat. A Balti-tengeren keresztül bonyolított kőolajtermék-kereskedelem az elmúlt években folyamatosan növekvő tendenciát mutat, ezért fokozott védelmi és felügyeleti intézkedések bevezetésére van szükség.

A szakértői vélemények nyilvánosságra hozatala érdekében alkalmazott módszerek

A begyűjtött adatok és a hatástanulmány részletes következtetései a SEC .../.. dokumentum mellékletében szerepelnek, a következőkben ennek rövid összefoglalása található:

- **Hatásvizsgálat**

1. opció – Nulla fellépés ebben a szakaszban: Az opció alkalmazása következtében továbbra is megmaradnának az irányelv egyes rendelkezéseivel kapcsolatos alapvetően eltérő értelmezések, különösen a tagállamok menedékhelyekre vonatkozó kötelezettségeinek kiterjedésével kapcsolatban.

2. opció – Hagyni, hogy a tagállamok a regionális együttműködési szervezeteken keresztül lépjenek fel (például a Helcom a Balti-tenger esetében, vagy a Bonni megállapodás az Északi-tenger esetében). Ez az irányelvnek az Európai Unió különböző tengeri régióban való harmonizált alkalmazására vonatkozó alapelvek feladásához vezet. Ez a megoldás bizonyos intézkedések esetében indokolatlanul jelentős különbségeket eredményezne a hajókkal szemben alkalmazott elbánásban.

3. opció – Az irányelv teljes átdolgozása tekintetbe véve a tengeri közlekedés biztonságával kapcsolatos közösségi információcsere rendszer, a SafeSeaNet létrehozása érdekében végzett munka eredményeit és beépítve egyes jelentések tartalmát. Ugyanakkor figyelembe véve a 2002/59/EK irányelv nemzeti jogba való átültetésével kapcsolatos folyamat jelenlegi állapotát és a legtöbb tagállam által megfogalmazott véleményt, az irányelv teljes átdolgozása még korai volna.

4. opció – Az irányelv célzott módosítása.

A helyzet részletes elemzése után és a javasolt intézkedések hatásának fényében, különös tekintettel arra, hogy sürgősen harmonizálni kell a tagállamok „menedékhelyekkel” kapcsolatos eljárásait, úgy tűnik, hogy a 2002/59/EK irányelv célzott módosítása a legmegfelelőbb megoldás a szöveg megfelelő alkalmazásának garantálása érdekében.

A hatástanulmány szerepel a Bizottság munka- és jogszabály-alkotási programjában; a hatástanulmány elérhető a Bizottság internetes oldalán:

http://europa.eu.int/comm/secretariat_general/impact/index_en.htm."

3) A JAVASLAT JOGI ELEMEI

- **A javasolt intézkedések összefoglalása**

A módosítás céljai a következők:

- A 2002/59/EK irányelv további intézkedésekkel való kiegészítése a biztonságos tengerhajózásnak és a környezet védelmének jobb biztosítása

érdekében.

- Az ún. „menedékhelyekkel kapcsolatos” tervek végrehajtásának harmonizálása annak garantálása érdekében, hogy a különböző tagállamok az irányelvet egységesen hajtják végre és ezen keresztül a súlyos szennyezések megelőzése érdekében. Pontosabban tehát világosabbá kell tenni a szóban forgó elvek alkalmazási szabályait;
- Az irányelv kiegészítése a tengeri közlekedés biztonságával kapcsolatos közösségi információcsere rendszer, a SafeSeaNet létrehozása érdekében a Bizottság és a tagállamok által végzett munka során meghatározott elvekkel. Le kell tehát fektetni egyrészt a tengeri közlekedés biztonságával kapcsolatos információknak a SafeSeaNet rendszeren keresztüli közösségi szinten történő szisztematikus cseréjének, másrészt a szóban forgó rendszer tagállamok közötti együttműködésen alapuló nyomon követésének és fejlesztésének alapelveit. Ebben a keretben minden nemzeti rendszernek kompatibilisnek kell lennie a SafeSeaNet rendszerrel és minden közösségi érdekű információ formátumát harmonizálni kell.
- A közösségi jogi keret előkészítése a jövőbeli technológiai fejlődésre, főleg az űrtechnológiával működő alkalmazásokra, mint a jeladókon keresztüli hajómegfigyelési berendezések, a képalkotó rendszerek vagy éppen a Galileo. Az így megvalósított fejlesztés eredményeként az európai vizeken kiterjeszhető a hajóforgalom felügyelete és biztosítható a nyílt tengeri területek jobb lefedettsége.

- **Jogalap**

A Szerződés 80. cikkének (2) bekezdése.

- **A szubszidiaritás elve**

A szubszidiaritás elvét abban az esetben kell alkalmazni, ha a javaslat nem a Közösség kizárólagos hatáskörébe tartozó területre vonatkozik.

A javaslat célkitűzéseit a tagállamok a következő okok miatt nem tudják kellő módon megvalósítani.

- A tervezett fellépés célja a közösségi hajóforgalomra vonatkozó megfigyelő rendszer megerősítése. Annak garantálásáról van szó, hogy az információcsere vonatkozásában szoros együttműködés valósul meg, többek között a hajók által szállított rakomány és a menedékhelyek kezelése tekintetében.
- A hajókkal kapcsolatos információk elégtelen koordinációja és széttagolt kezelése növeli a balesetek és a szennyezés kockázatát. Ha a „menedékhelyekkel” kapcsolatos intézkedések végrehajtásában továbbra is megmaradnak az eltérések az kedvezőtlenül hat az emberi élet tengeren történő megóvására és a környezet védelmére.

A javaslat célkitűzései a következő okokból közösségi fellépésekkel jobban elérhetők.

- A javasolt intézkedések speciális funkciója, hogy a tagállamok valós információkhoz juthatnak a felségvizeiken áthaladó hajókról és ebből következően szükség esetén jobban meg tudják előzni a lehetséges kockázatokat. Ebben a keretben az információk megosztása lehetővé teszi a begyűjtött adatok minőségének javítását és megkönnyíti azok kezelését.
- A „menedékhelyekkel” kapcsolatos tervek végrehajtása döntő módon járul hozzá az Unióban a tengeri közlekedés biztonsága jelenlegi keretének javításához.
- A halászhajókat – amelyek számára jelenleg nem előírás az AIS rendszer alkalmazása – érő ütközéses balesetek számának csökkenése következtében a halászok fokozottabb védelmet élvezhetnek.
- A Balti-tengeren a téli időszakban történő hajózással kapcsolatos új, harmonizált szabályokra van szükség a térségben tapasztalható rendkívül magas baleseti kockázat csökkentése érdekében;
- Végül a hajókon szállított veszélyes rakományokkal kapcsolatos információcsere hatékonyabbá tétele minden tagállam számára lehetővé teszi a kockázat előrejelzési és megelőzési kapacitás javítását.

A szubszidiaritás elvét tiszteletben tartják, mivel a javaslat már hatályos közösségi intézkedéseket egészít ki ezek harmonizált végrehajtásának biztosítása érdekében.

A javaslat ezért megfelel a szubszidiaritás elvének.

- **Az arányosság elve**

A javaslat megfelel az arányosság elvének a következő okok miatt.

- A már hatályos rendelkezések pontosításával és részletezésével a javaslat megfelel az arányosság elvének. Ennek megfelelően a tagállamok legnagyobb részt a 2002/59/EK irányelv vagy az általuk az IMO-ban elfogadott nemzetközi instrumentumok alkalmazásához szükséges forrásokra és kiadásokra már kötelezettséget vállaltak.
- A javaslat csak korlátozott mértékű pénzügyi és/vagy adminisztratív terhet jelent a gazdasági szereplők számára (pl. a Balti-tengeren a téli időszakban közlekedő hajók esetében bizonyos módosításokat kell végrehajtani). A nemzeti közigazgatásokban az új intézkedések végrehajtásához szükséges infrastruktúra rendelkezésre áll (vagy már rendelkezésre kellene állnia) a hatályos jogszabályok értelmében.

- **Az eszközök megválasztása**

Javasolt eszköz(-ök): irányelv.

Más eszközök nem voltak megfelelők a következő okok miatt.

- A javaslat célja egy hatályos irányelv módosítása.

4) KÖLTSÉGVETÉSI KIHATÁSOK

A javaslatnak nincs kihatása a Közösség költségvetésére.

5) KIEGÉSZÍTŐ INFORMÁCIÓK

- **Szimulálás, kísérleti fázis és átmeneti időszak**

A javaslatához átmeneti időszakot határoztak meg vagy fognak meghatározni.

- **Felülvizsgálati/módosító/ megszüntetési záradék**

A javaslat módosító záradékot tartalmaz.

- **Megfelelési táblázat**

A tagállamoknak az irányelvet átültető nemzeti rendelkezések szövegét, valamint e rendelkezések és az irányelv közötti megfelelési táblázatot el kell juttatniuk a Bizottsághoz.

- **Európai Gazdasági Térség**

E jogi aktus-tervezet az EGT-megállapodás hatálya alá tartozó területre vonatkozik, ezért azt ki kell terjeszteni az Európai Gazdasági Térségre.

Javaslat

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS IRÁNYELVE

[...]

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. cikkének (2) bekezdésére,

tekintettel a Bizottság javaslatára¹,

tekintettel az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleményére²,

tekintettel a Régiók Bizottságának véleményére³,

a Szerződés 251. cikkében megállapított eljárással⁴ összhangban,

mivel:

- (1) A közösségi hajóforgalomra vonatkozó megfigyelő és információs rendszer létrehozásáról és a 93/75/EGK irányelv hatályon kívül helyezéséről szóló, 2002. június 27-i 2002/59/EK irányelv⁵ elfogadásával az Európai Unió kiegészítő eszközökkel rendelkezik a tengeri életbiztonság megőrzését és a tengeri környezetvédelmet fenyegető helyzetek megelőzésére.
- (2) 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 SafeSeaNet közösségi információcsere-rendszer egyrészt egy adatcsere-re 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 található hajókkal, mozgásukkal és veszélyes vagy szennyező rakományukkal, illetve a tengeri eseményekkel

¹ HL C [...], [...], [...] o.

² HL C [...], [...], [...] o.

³ HL C [...], [...], [...] o.

⁴ HL C [...], [...], [...] o.

⁵ HL L 208., 2002.8.5. 10. o.

kapcsolatos pontos és naprakész információk forrásazonosítását és bármely hatósághoz történő eljuttatását.

- (3) Ebben az összefüggésben az eképpen összegyűjtött információk felhasználásának biztosítására alapvető jelentőségű, hogy az ezen irányelvben említett és a nemzeti hatóságok által létrehozott, az adatok begyűjtéséhez és cseréjéhez szükséges infrastruktúrát belefoglalják a SafeSeaNet közösségi információcsere-rendszerbe.
- (4) A 2002/59/EK irányelv szerint bejelentett és cserélt információk között különleges jelentőségűek a tengeren szállított veszélyes vagy szennyező áruk pontos jellemzőire vonatkozóak. Ennek keretében és tekintettel a nemrég bekövetkezett tengeri balesetekre, lehetővé kell tenni a parti hatóságok számára, hogy könnyebben hozzáférjenek a tengeren szállított szénhidrogén jellemzőihez, mivel ez alapvető a küzdelem legmegfelelőbb technikáinak kiválasztásában, és biztosítani kell számukra, hogy vészhelyzetben közvetlen kapcsolatot létesíthessenek a szállított terméket legjobban ismerő üzemeltetőkkel.
- (5) A SOLAS egyezményben említett, a hajók automatikus azonosítását (AIS – Automatic Identification System) elősegítő felszerelések nem csak a hajók megfigyelési lehetőségeinek, de főként az egymás felé közeledő hajók helyzeti biztonságának javítását teszik lehetővé. A felszereléseket ezért bevonták 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 közelükben lévő halászhajókat, igen kívánatos ezen intézkedés kiterjesztése a 15 méternél hosszabb halászhajókra.
- (6) Szükséges az AIS és a közös halászati politika keretében alkalmazott helyzeti és kommunikációs rendszerek, így például a műholdas hajómegfigyelési rendszer (VMS) lehetséges szinergiájának tanulmányozása. A rendszerek integrálására irányuló kutatásnak tekintettel kell lennie a halászflokkák ellenőrzési szükségére és kötelezettségére, különösen az átadott adatok biztonságára és bizalmas jellegére vonatkozóan.
- (7) A 2002/59/EK irányelv 16. cikke előírja, hogy a tagállamok különleges intézkedéseket fogadnak el a viselkedésük vagy állapotuk miatt kockázatot jelentő hajókkal kapcsolatosan. E szerint kívánatos hozzáadni e hajók jegyzékéhez azokat, amelyek nem rendelkeznek megfelelő biztosítással vagy pénzügyi garanciával, illetve amelyekkel kapcsolatosan a révkalauz vagy a parti hatóságok jelzik, hogy rendellenesek lehetnek a hajózás biztonságára nézvést vagy környezeti kockázatot jelenthetnek.
- (8) A 2002/59/EK 18. cikkének mintájára, amely a kivételesen kedvezőtlen időjárás okozta kockázatokra vonatkozik, szükséges a hajózást esetlegesen veszélyeztető jégképződés figyelembe vétele. Amennyiben egy tagállam által kijelölt illetékes hatóság úgy becsüli egy minősített információs szolgálat jéghelyzeti előrejelzése alapján, hogy a hajózási feltételek nagy kockázatot jelentenek az emberi élet biztonságára nézve vagy a környezeti szennyezés tekintetében, arról figyelmeztetnie kell a hatáskörébe tartozó területen jelen lévő hajók kapitányait, illetve azokat, amelyek az érintett terület kikötőjébe vagy kikötőibe érkezni, vagy onnan távozni kívánnak. Ennek keretében szükséges, hogy a hatóság minden szükséges intézkedést

megtehessen mind a tengeren található emberek életének biztonsága, mind a környezet védelme érdekében.

- (9) A 2002/59/EK irányelv 20. cikke különösen azt írja elő, hogy a tagállamoknak – amennyiben a helyzet megköveteli – tervet kell kidolgozniuk a veszélyben lévő hajóknak adott helyzetben a kikötőikben vagy bármely, a lehetőségekhez mérten a legjobb feltételeket biztosító védett helyen való fogadására a tengeri balesetek következményeinek enyhítésére.
- (10) Ugyanakkor az IMO által a 2002/59/EK irányelv elfogadását követően elfogadott, menedékhelyekről szóló iránymutatások fényében, illetve a Bizottság, az Európai Tengerbiztonsági Ügynökség és a tagállamok által együttműködésben végzett munkák alapján szükségesnek mutatkozik a „menedékhely-tervekben” található szükséges rendelkezések pontosítása az intézkedés harmonizált és hatékony végrehajtása, illetve a tagállamokra háruló kötelezettségek pontosítása érdekében.
- (11) Olyan tengeri veszélyhelyzet esetén – vagyis olyan helyzetben, amely hajótöréshez, környezeti vagy közlekedési veszélyhez vezethet –, szükséges lehet a vészhelyzetben lévő hajó menedékhelyen való fogadásával kapcsolatos döntéshozatal. Ennek érdekében az illetékes hatóságnak az alkalmazandó „menedékhely-tervben” található információk alapján el kell végeznie a helyzet előzetes értékelését.
- (12) A veszélyben lévő hajók fogadási tervének pontosan meg kell határozni a riasztással és a szóban forgó helyzetek kezelésével kapcsolatos döntések sorát. Az illetékes hatóságokat és hatásköreit, csakúgy mint az érintett felek közötti kommunikációs eszközöket világosan meg kell határozni. Az alkalmazandó eljárásoknak gyors, különleges tengerészeti hozzáértésen alapuló döntéshozatalt kell biztosítaniuk. Ennek érdekében a veszélyben lévő hajók fogadására megfelelő menedékhely meghatározásával megbízott illetékes hatóságnak szükséges függetlenségi garanciával kell rendelkeznie, és teljes mértékben képesnek kell lennie döntéseinek betartatására.
- (13) Ezenkívül szükséges, hogy a tagállamok a tervek kidolgozásakor felállítsák a tengerparti menedékek lehetséges helyszíneinek jegyzékét annak érdekében, hogy baleset vagy tengeri esemény esetén lehetővé váljék az illetékes hatóság számára a veszélyben lévő hajók fogadására legmegfelelőbb területek világos és gyors azonosítása. E jegyzéknek magában kell foglalnia különösen a tekintetbe vett helyek fizikai, környezeti és gazdasági jellemzőire és a veszélyben lévő hajók fogadását, illetve a baleset vagy szennyezés következményei elleni küzdelmet elősegítő, rendelkezésre álló felszerelésekre és létesítményekre vonatkozó legfontosabb adatok listáját.
- (14) Fontos, hogy a hajók menedékhelyen való fogadásával kapcsolatos döntéssel megbízott illetékes hatóságok, valamint a riasztások beérkezésével és kezelésével megbízott hatóságok jegyzéke megfelelő közzététel tárgyát képezze. A tagállamoknak a Bizottságot ugyancsak értesíteniük kell a lehetséges menedékhelyek jegyzékéről. Végül hasznosnak bizonyulhat, hogy a tengeri segítségnyújtás műveletében részt vevő felek és a tengeri vészhelyzetben esetleg érintett szomszédos tagállamok hatóságai számára a tervekkel és menedékhelyekkel kapcsolatos megfelelő információk ugyancsak rendelkezésre álljanak.

- (15) Egy veszélyben lévő hajó fogadása jelentős anyagi, személyi és környezeti károkat okozhat. Ezért az érintett hatóságoknak döntéshozataluk előtt képesnek kell lenniük annak ellenőrzésére, hogy a hajó rendelkezik-e biztosítással vagy olyan más pénzügyi garanciával, amely lehetővé teszi a menedékhelyen történő fogadásához kapcsolódó költségek és károk megfelelő megtérítését. A hatóságoknak ugyanakkor biztosítás vagy pénzügyi garancia hiányában is el kell járniuk a hajó fogadásához vagy fogadásának elutasításához kapcsolódó tényezők és kockázatok felmérésében.
- (16) A tengeri forgalom megfigyelési és szervezési intézkedéseinek különleges szerepe, hogy lehetővé tegyék a tagállamok számára a joghatóságuk alá tartozó vizeken közlekedő hajók valós ismeretét, és hogy ezáltal jobban megelőzhessék a lehetséges kockázatokat, amennyiben az szükségesnek mutatkozik. Ennek keretében az információk megosztása lehetővé teszi a megszerzett felvilágosítások minőségének javítását, illetve megkönnyíti kezelésüket.
- (17) A 2002/59/EK irányelvnek megfelelően a tagállamok és a Bizottság jelentős haladást ért el az elektronikus adatsere harmonizációjának kapcsán, különösen a veszélyes vagy szennyező áruk szállításának tekintetében. A 2002 óta kifejlesztett SafeSeaNet közösségi információcsere-hálózat mára a közösségi szintű referenciahálózatnak tekintendő.
- (18) Az új technológiák – és különösen azok olyan úrkalkalmazásai, mint amilyen a jeladókon keresztüli hajómegfigyelési berendezések, a képképző rendszerek vagy éppen a Galileo – terén megvalósított fejlődés lehetővé teszi a nyílt tengeri forgalom felügyeletét, és az európai vizek jobb lefedettségét. Egyébként a nagy hatótávolságú forgalmamegfigyelési berendezések fejlődésére vonatkozó eszmecserék a Nemzetközi Tengerészeti Szervezetben is megkezdődtek. Az ilyen berendezéseknek a 2002/59/EK irányelv által megvalósított tengerforgalmi megfigyelési eszközbe való teljes integrációjának biztosítása érdekében szükséges, hogy e munkálatok teljes közösségi együttműködés tárgyát képezzék.
- (19) Az ezen irányelv vagy más, tengerbiztonságot érintő jogi aktusok alapján összegyűjtött információk közösségi szintű optimális és harmonizált kiaknázása érdekében szükséges, hogy a Bizottság szükség esetén biztosíthassa ezen adatoknak a tagállamok által kijelölt hatóságokon történő kezelését, felhasználását és terjesztését.
- (20) Ennek keretében az Equasis rendszer fejlesztése kimutatta az általános tengerbiztonság elősegítésének jelentőségét különösen a tengeri szállításban résztvevők szempontjából. A Bizottságnak hozzá kell tudnia járulnia a tengervédelemben bevont különböző magán- és közszervezetek által összegyűjtött minden, tengeri érdekre számot tartó információknak különösen az Equasis rendszerén keresztüli terjesztéséhez.
- (21) A tengeri közlekedés biztonságával és a hajókról történő szennyezés megelőzésével foglalkozó bizottság (COSS) létrehozásáról, valamint a tengeri közlekedés biztonságáról és a hajókról történő szennyezés megelőzéséről szóló rendeletek módosításáról szóló, 2002. november 5-i 2002/2002/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet⁶ központosítja a tengervédelem, a hajókról történő szennyezés megelőzése és

⁶ HL L 324, 2002.11.29., 1. o. A legutóbb a 415/2004/EK rendelettel (HL L 68, 2004.3.6., 10. o.) módosított rendelet

a fedélzeti élet- és munkakörülmények tekintetében hatályos közösségi jogszabályok keretében létrehozott bizottságok feladatait. Ezért a jelenlegi bizottságot a COSS-nak fel kell váltania.

- (22) Ezenkívül figyelembe kell venni az említett nemzetközi eszközök módosításait is.
- (23) Az Európai Tengerbiztonsági Ügynökségről szóló 1406/2002/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet⁷ biztosítja ezen irányelv egységes és hatékony végrehajtásához szükséges segítségnyújtást.
- (24) Ezért módosítani kell a 2002/59/EK irányelvet,

ELFOGADTA EZT AZ IRÁNYELVET:

1. cikk

A 2002/59/EK irányelv a következőképpen módosul:

- (1) A 2. cikk (2) bekezdésében az „Ezt az irányelvet nem kell alkalmazni.” bevezető mondat helyébe az „Eltérő rendelkezésig ezt az irányelvet nem kell alkalmazni.” bevezető mondat lép.
- (2) A 3. cikk a következőképpen módosul:
- a) az a) pont a következőképpen módosul:
- i. a bevezető mondatban a „következő okiratok” szövegrész helyébe a „következő okiratok frissített változata” szöveg lép.
- ii. az a) pont a következő francia bekezdésekkel egészül ki:
- az „A.949 (23) IMO állásfoglalás”, a Nemzetközi Tengerészeti Szervezet „segítségnyújtásra szoruló hajók menedékhelyéről szóló irányelvekről” szóló 949 (23) állásfoglalása.
 - az „A.950 (23) OMI”, a Nemzetközi Tengerészeti Szervezet „Tengeri segítségnyújtási szolgáltatások (MAS)” c. 950 (23) állásfoglalása.
- b) a cikk a következő s), t) és u) ponttal egészül ki:
- „s) „SafeSeaNet”: A Bizottság által a tagállamokkal együttműködésben kifejlesztett közösségi tengeri információcsere-rendszer a közösségi jogszabályok végrehajtásának biztosítására.
- t) „menetrend szerinti közlekedés”: ugyanazon két vagy több kikötő közötti forgalom bonyolítására szolgáló átkelések sorozata a nyilvános

⁷ HL L 208., 2002.8.5., 1. o. A legutóbb a 724/2004/EK rendelettel (HL L 129, 2004.4.29., 1. o.) módosított rendelet.

menetrend szerint, vagy olyan rendszeres, illetve gyakori átkelésekkel, amelyek felismerhetően sorozatot alkotnak.

- u) „halászhajó”: minden, halak vagy más élő tengeri erőforrások fogására felszerelt vagy kereskedelmi céllal használt hajó.”

- (3) A szöveg a következő 6a. cikkel egészül ki:

„6a. cikk

Az AIS automatikus azonosító rendszerek halászhajók általi használata

Minden olyan, valamelyik tagállam joghatósága alá tartozó vizeken működő halászhajót, amelynek teljes hossza meghaladja a 15 métert, a II. melléklet I. rész 3. pontjában található ütemtervnek megfelelően fel kell szerelni az IMO teljesítményi előírásainak megfelelő automatikus azonosító rendszerrel (AIS).

- (4) A 12. cikk helyébe a következő szöveg lép:

„12. cikk

A fuvarozót terhelő kötelezettségek

A tagállamok kikötőiben semmilyen veszélyes vagy szennyező anyagot nem lehet szállításra felajánlani vagy a hajókon tartani — függetlenül a hajó méretétől — kivéve, ha átadnak a hajóparancsnoknak vagy az üzembentartónak egy, a következő információkat tartalmazó nyilatkozatot :

- a) Az I. melléklet 2. pontjában felsorolt információk;
- b) A Marpol-egyezmény I. cikkében említett anyagok tekintetében a termékek fizikai-kémiai jellemzőit – beleértve az 50°C-on mért, cSt-ben kifejezett viszkozitást és a 15°C-on mért sűrűséget – részletesen bemutató biztonsági adatlap;
- c) A fuvarozó vagy bármely olyan személy vagy szervezet segélyhívási elérhetősége, aki vagy amely rendelkezik a termékek fizikai-kémiai jellemzőinek és sürgős esetben a meghozandó intézkedésekre vonatkozó információkkal.

A fuvarozót terheli annak kötelezettsége, hogy a hajókapitánynak vagy az üzemeltetőnek bejelentse ezeket, és hogy gondoskodik arról, hogy a szállításra bemutatott rakomány valóban megfeleljen az első albekezdés szerint bejelentettel.”

- (5) A 16. cikk (1) bekezdése a következő d) és e) pontokkal egészül ki:

- d) „a biztosítási vagy pénzügyi garanciára vonatkozó igazolást be nem jelentő vagy azzal nem rendelkező hajók a [hajótulajdonosok polgári jogi felelősségéről és pénzügyi garanciájáról szóló] XX/XXXX/EK irányelvnek megfelelően;

- e) azok a hajók, amelyekkel kapcsolatosan a révkalauz vagy a parti hatóságok jelzik, hogy rendellenesek lehetnek a hajózás biztonságára nézvést, vagy környezeti kockázatot jelenthetnek.”

(6) A szöveg a következő 18a. cikkel egészül ki:

„18a. cikk

Jég által okozott kockázatokra vonatkozó intézkedések

1. Ha a tagállamok által kijelölt illetékes hatóságok a jéghelyzet láttán úgy ítélik, hogy az komoly kockázatot jelenthet a tengeren tartózkodó emberek életének biztonságára vagy a tengeri vagy tengerparti területeik, illetve más tagállamok tengeri vagy tengerparti területeinek védelmére:
 - a) átadják a hatáskörükbe tartozó területeken tartózkodó, vagy a kikötőikbe érkezni, illetve onnan távozni kívánó hajók kapitányainak a jéghelyzetre, az ajánlott útvonalakra és a hatáskörükbe tartozó terület jégtörő szolgáltatásaira vonatkozó információkat.
 - b) kérhetik, hogy az érintett területeken tartózkodó és valamelyik kikötőbe vagy terminálra érkezni, illetve onnan távozni, vagy pedig egy horgonyzóterületet elhagyni kívánó hajók összhangban álljanak az érintett terület jéghelyzetének megfelelő szilárdsági és teljesítményi követelményekkel.
2. A jéghelyzetre vonatkozó adatok tekintetében az (1) és (2) bekezdés rendelkezéseinek alkalmazásában hozott intézkedések egy, a tagállam által elismert minősített meteorológiai információs szolgálat jéghelyzetre és időjárási viszonyokra vonatkozó előrejelzésein alapulnak.”

(7) A 19. cikk (2) bekezdése a következő albekezdéssel egészül ki:

„Az illetékes nemzeti hatóságoknak azok kérésére e célból átadják a 12. cikkben említett információkat.”

(8) A 20. cikk helyébe a következő szöveg lép:

20. cikk

Veszélyben lévő hajók fogadása menedékhelyeken

1. A tagállamok megbizonyosodnak arról, hogy – a 20a. cikkben említett terv alapján elvégzett helyzetértékelés eredményétől függően – a veszélyben lévő halászhajókat fogadják a helyzetükből adódó kockázat csökkentését lehetővé tevő menedékhelyen.
2. Egy veszélyben lévő hajó menedékhelyen való fogadása a tagállam által kijelölt független illetékes hatóság előzetes helyzetértékelésének és döntéshozatalának tárgyát képezi.

3. A (2) bekezdésben említett hatóságok rendszeresen találkoznak szakértelmük egymással történő megosztása és az e cikk értelmében hozott intézkedések javítása érdekében. Egyikük vagy a Bizottság kezdeményezésére különleges helyzetből adódóan bármikor egybegyűlhetnek.”

(9) A szöveg a következő 20a. cikkel egészül ki:

„20a. cikk

A veszélyben lévő hajók fogadási tervei

1. A tagállamok terveket készítenek a joghatóságuk alá tartozó vizeken tartózkodó, veszélyes helyzetben lévő hajók okozta kockázatok megoldására.
2. Az (1) bekezdésben található terveket az érintett felekkel való konzultáció alapján az IMO 3. cikk a) pontban említett idevágó irányelveire tekintettel legalábbis a következő elemek vonatkozásában dolgozzák ki:
 - a) a vészjelzéseket fogadó és kezelő hatóság vagy hatóságok megnevezése;
 - b) a helyzetértékelésért, a megfelelő menedékhely meghatározásáért és a veszélyben lévő hajó meghatározott menedékhelyen való fogadásának döntéshozataláért felelős hatóság megnevezése;
 - c) A lehetséges menedékhelyek jegyzéke a gyors értékelést és döntéshozatalt megkönnyítő elemekkel, beleértve a megfontolás tárgyát képező lehetséges helyek környezeti, társadalmi tényezőinek és természeti feltételeinek leírásával;
 - d) a jegyzékben található lehetséges helyek alapján meghatározott menedékhelyek meghatározására vonatkozó értékelési eljárások;
 - e) A segítségnyújtáshoz, a mentéshez és a szennyezés elleni küzdelemhez megfelelő eszközök és berendezések;
 - f) Az alkalmazandó esetleges együttműködési és nemzetközi döntéshozatali mechanizmusok
 - g) A menedékhelyen fogadott hajók tekintetében megvalósult pénzügyi garancia- és felelősségvállalási eljárások.
3. A tagállamok közlést tesznek mind a 20. cikk (2) bekezdésében említett illetékes hatóság nevét, mind a megfelelő kapcsolatfelvételi pontok jegyzékét a vészjelzések fogadására és kezelésére. Közlik a Bizottsággal a lehetséges menedékhelyek jegyzékét. Ezenkívül közlik a szomszédos tagállamokkal a menedékhelyekkel és azok terveivel kapcsolatos fontos információkat.

A veszélyben lévő hajók fogadására készített tervek által előírt eljárások létrehozásakor megbizonyosodnak arról, hogy minden, a menedékhelyekkel és azok terveivel kapcsolatos fontos információ a műveletekben részt vevő felek rendelkezésére áll, beleértve a segítségnyújtó és hajóvontató vállalkozásokat.”

(10) A szöveg a következő 20b. cikkel egészül ki:

„20b. cikk

Pénzügyi garancia

1. A [hajótulajdonosok polgári jogi felelősségéről és pénzügyi garanciájáról szóló] XX/XXXX/EK irányelv X cikke értelmében a tagállam egy veszélyben lévő hajó menedékhelyen való fogadását megelőzően kérheti a hajó üzemeltetőjétől, ügynökétől vagy kapitányától a hajó által okozott károkért rá háruló felelősségre vonatkozó biztosítás vagy pénzügyi garancia igazolását.
2. A biztosítás vagy a pénzügyi garancia igazolásának hiánya nem mentesíti a tagállamokat a 20. cikkben említett előzetes értékelés és döntés alól.”

(11) A szöveg a következő 22a. cikkel egészül ki:

„22a. cikk

SafeSeaNet európai tengeri információcsere-rendszer

1. Az ezen irányelv által előírt információk kezelésére a tagállamok létrehozzák a nemzeti vagy helyi tengeri információkezelő rendszereket.
2. Az (1) bekezdés alkalmazásában létrehozott kommunikációs rendszereknek lehetővé kell tenniük az összegyűjtött információk hatékony kiaknázását és eleget kell tenniük különösen az ezen irányelv 14. cikkében részletezett feltételeknek.
3. Az ezen irányelvben említett információcsere biztosítása érdekében a tagállamoknak megbizonyosodniuk arról, hogy az ezen irányelvben említett információk összegyűjtésére, kezelésére és megőrzésére létrejött nemzeti és helyi rendszerek összekapcsolhatóak legyenek a SafeSeaNet közösségi tengeri információcsere-rendszerrel.”

(12) A 23. cikk a következőképpen módosul:

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

„c) közösségi hajóforgalomra vonatkozó megfigyelő és információs rendszer kiterjesztése és/vagy frissítése a hajók jobb azonosítása és figyelése céljából, figyelembe véve az információs és telekommunikációs technológiák fejlődését. E célból a tagállamok és a Bizottság együtt dolgoznak adott esetben kötelező jelentési rendszerek, kötelező hajóforgalmi szolgálatok és megfelelő hajóirányítási rendszerek kidolgozásában, az IMO által történő elfogadásuk céljából. Az illetékes regionális vagy nemzetközi szervezetekben együttműködnek a nagy hatótávolságú forgalomfigyelési és ellenőrző eszközök fejlesztésében is.”

b) a cikk a következő e) és f) pontokkal egészül ki:

- „e) a mellékletben említett információk kezelésére használt nemzeti rendszerek összekapcsolásának és interoperabilitásának biztosítása, a SafeSeaNet rendszer fejlesztése és aktualizálása;
- f) Az automatikus azonosítási rendszerek (AIS) és a közös halászati politika keretében használt helyzeti és kommunikációs rendszerek integrációja megvalósításának tanulmányozása és módjainak meghatározása.”

(13) A szöveg a következő 23a. cikkel egészül ki:

„23a. cikk

A tengeri biztonságra vonatkozó információk feldolgozása és kezelése

- (1) A Bizottság szükség esetén biztosítja az ezen irányelv keretében vagy bármely köz- vagy magánintézmény által a küldetések keretében összegyűjtött információknak a tagállamok által kijelölt hatóságoknál történő feldolgozását, kiaknázását és terjesztését.
- (2) Adott esetben a Bizottság – különösen az Equasis-rendszeren vagy bármely egyenértékű nyilvános jellegű rendszeren keresztül – hozzájárul a tengeri biztonsággal kapcsolatos adatgyűjtési és -terjesztési rendszerek fejlesztéséhez és működéséhez.

(14) A 28. cikk helyébe a következő szöveg lép:

*„28. cikk
bizottság*

- 1. A Bizottságot a 2099/2002/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet* 3. cikkével létrehozott, a tengeri közlekedés biztonságával és a hajókról történő szennyezés megelőzésével foglalkozó bizottság (COSS) segíti.
- 2. Az e bekezdésre való hivatkozás esetén az 1999/468/EK határozat 5. és 7. cikke alkalmazandó tekintettel annak 8. cikkében található rendelkezésekre.

Az 1999/468/EK határozat 5. cikke (6) bekezdésének megfelelően megállapított időtartam három hónap.
- 3. A bizottság elfogadja eljárási szabályzatát.

* HL L 324., 2002.11.29., 1. o.

(15) A II. melléklet I. része a következő 3. ponttal egészül ki:

„3. Halászhajók

Minden olyan halászhajóra, amelynek teljes hossza meghaladja a 15 métert, a 6a. cikkben előírt követelmény alkalmazandó a következő ütemterv szerint:

- 24 méter és annál hosszabb, de 45 méternél rövidebb teljes hosszú halászhajók: legkésőbb 2008. január 1-jéig;

- 18 méter és annál hosszabb, de 24 méternél rövidebb teljes hosszú halászhajók: legkésőbb 2009. január 1-jéig;
- 15 méter és annál hosszabb, de 18 méternél rövidebb teljes hosszú halászhajók: legkésőbb 2010. január 1-jéig.”

2. cikk

1. A tagállamok elfogadják és kihirdetik azokat a törvényi, rendeleti és közigazgatási rendelkezéseket, amelyek szükségesek ahhoz, hogy ennek az irányelvnek legkésőbb [12 hónappal az irányelv hatályba lépését követően] –ig megfeleljenek. Haladéktalanul tájékoztatják a Bizottságot e rendelkezések szövegéről, valamint e rendelkezések és az ezen irányelv közötti megfelelési táblázatáról.

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

2. A tagállamok tájékoztatják a Bizottságot nemzeti joguk azon főbb rendelkezéseiről, amelyeket az ezen irányelv által érintett területen fogadnak el.

3. cikk

Ez az irányelv az *Európai Unió hivatalos Lapjában* való közzétételétől számított harmadik napon lép hatályba.

4. cikk

Ennek az irányelvnek a tagállamok a címzettjei.

Kelt Brüsszelben, [...] -án/-én

Az Európai Parlament részéről
az elnök
[...]

A Tanács részéről
az elnök
[...]

PÉNZÜGYI KIMUTATÁS

1. A JAVASLAT CÍME:

Az Európai Parlament és a Tanács irányelve a közösségi hajóforgalomra vonatkozó megfigyelő és információs rendszer létrehozásáról szóló, 2002. június 27-i 2002/59/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv módosításáról.

2. TEVÉKENYSÉGALAPÚ IRÁNYÍTÁSI ÉS KÖLTSÉGVETÉS-TERVEZÉSI KERET

Politikai terület: Energia és közlekedés

Tevékenységek: Tengeri és folyami közlekedés, intermodalitás.

3. KÖLTSÉGVETÉSI TÉTELEK:

3.1. Költségvetési tételek (működési tételek és kapcsolódó technikai és igazgatási segítségnyújtási (korábban: BA-tételek), beleértve a következő megnevezéseket: Nem alkalmazható

3.2. A fellépés és a pénzügyi kihatás időtartama: Nem alkalmazható

3.3. Költségvetési jellemzők (a táblázat szükség esetén további sorokkal bővíthető): Nem alkalmazható

Költségvetési tétel	Kiadás típusa		Új	EFTA-hozzájárulás	Tagjelölt országok hozzájárulásai	A pénzügyi terv fejezete
	kötelező/ nem kötelező	diff. ¹ / nem diff. ²	IGEN / NEM	IGEN / NEM	IGEN / NEM	...
	kötelező/ nem kötelező	DE / NDE	IGEN / NEM	IGEN / NEM	IGEN / NEM	...

4. FORRÁSOK ÁTTEKINTÉSE

4.1. Pénzügyi források

¹ Differenciált előirányzatok, a továbbiakban: DE
² Nem differenciált előirányzatok, a továbbiakban: NDE.

4.1.1. A kötelezettségvállalási előirányzatok és a kifizetési előirányzatok áttekintése

millió EUR (három tizedesjegyre kerekítve)

Kiadás típusa	Szakasz száma		n. év	n + 1	n + 2	n + 3	n + 4	n + 5 és később	Összesen
---------------	---------------	--	-------	-------	-------	-------	-------	-----------------	----------

Működési kiadások³

Kötelezettségvállalási előirányzatok	8.1	a	0	0	0	0	0	0	0
Kifizetési előirányzatok		b	0	0	0	0	0	0	0

A referenciaösszegbe tartozó igazgatási kiadások⁴

Technikai és igazgatási segítségnyújtás (NDE)	8.2.4	c	0	0	0	0	0	0	0
---	-------	---	---	---	---	---	---	---	---

TELJES REFERENCIAÖSSZEG

Kötelezettségvállalási előirányzatok		a+c	0	0	0	0	0	0	0
Kifizetési előirányzatok		b+c	0	0	0	0	0	0	0

A referenciaösszegbe nem beletartozó igazgatási kiadások⁵

Személyi és kapcsolódó kiadások (NDE)	8.2.5	d	0.054	0.054	0.054	0.054	0.054	0.054	0.324
Személyi és kapcsolódó – a referenciaösszegbe nem beletartozó – költségektől eltérő igazgatási költségek (NDE).	8.2.6	e	0	0	0	0	0	0	0

A fellépés indikatív összköltsége

TELJES KÖTELEZETTSÉG-VÁLLALÁSI ELŐIRÁNYZAT, beleértve a személyi költséget		a+c +d+ e	0.054	0.054	0.054	0.054	0.054	0.054	0.324
TELJES KIFIZETÉSI ELŐIRÁNYZAT, beleértve személyi költséget		b+c +d+ e	0.054	0.054	0.054	0.054	0.054	0.054	0.324

A társfinanszírozás részletezése

A jogszabályjavaslat nem ír elő tagállami társfinanszírozást.

³ Olyan kiadások, amelyek nem tartoznak az érintett xx. cím xx 01. alcíme alá.

⁴ A(z) xx cím xx 01 04. jogcímcsoport alá tartozó kiadások.

⁵ A(z) xx 01 alcím alá tartozó, a(z) xx 01 04. és a(z) xx 01 05. jogcímcsoporton kívüli kiadások.

millió EUR (három tizedesjegyre)

Társfinanszírozó szerv		n. év	n + 1	n + 2	n + 3	n + 4	n+5 és később	Összesen
.....	f	0	0	0	0	0	0	0
TELJES KÖTELEZETTSÉG-VÁLLALÁSI ELŐIRÁNYZAT társfinanszírozással	a+c+d +e+f	0	0	0	0	0	0	0

4.1.2. A pénzügyi programozással való összeegyeztethetőség

- A javaslat összeegyeztethető a jelenlegi pénzügyi programozással.
- A javaslat miatt a pénzügyi terv vonatkozó fejezetének átdolgozása szükséges.
- A javaslat miatt szükség lehet az intézményközi megállapodás⁶ rendelkezéseinek alkalmazására (azaz rugalmassági eszköz alkalmazására vagy pénzügyi terv módosítására).

4.1.3. A bevételre gyakorolt pénzügyi hatás

- A javaslatnak nincs kihatása a bevételre
- A javaslatnak van pénzügyi kihatása – a bevételre gyakorolt hatása a következő:

Megjegyzés: A bevételre gyakorolt hatás kiszámításának módjára vonatkozó valamennyi részletet és észrevételt külön mellékletben kell bemutatni.

millió EUR (első tizedesjegyre)

Költségvetési tétel	Bevétel	A fellépést megelőzően [n-1. év]	A fellépés után						
			[n. év]	[n+1]	[n+2]	[n+3]	[n+4]	[n+5] ⁷	
	a) Bevétel abszolút összege		0	0	0	0	0	0	0
	b) A bevétel változása	Δ	0	0	0	0	0	0	0

4.2. Teljes munkaidős egyenértékben kifejezett személyi állomány (beleértve a tisztviselőket, az ideiglenes és a külső alkalmazottakat) – a részleteket lásd a 8.2.1. pontnál

Nincs hatással a személyi költségekre. A jelenlegi személyzettel történő irányítás.

⁶ Lásd az intézményközi megállapodás 19. és 24. pontját.

⁷ Szükség esetén, ha a fellépés időtartama hat évnél hosszabb, a táblázat további oszlopokkal bővíthető.

Éves szükségletek	n. év (2007*)	n + 1	n + 2	n + 3	n + 4	n+5 és később
A személyi állomány teljes létszáma	0.5	0.5	0.5	0.5	0.5	0.5

5. JELLEMZŐK ÉS CÉLKITŰZÉSEK

5.1. A megvalósításra rövid vagy hosszú távon van-e szükség

A 2002. június 27-i 2002/59/EK irányelv lefekteti a jelenleg rendelkezésre álló tengeri közlekedésirányítási és hajómegfigyelési eszközök összességének átcsoportosítását és szervezését.

Magában foglalja a hajóbiztonságot, a tengeri életbiztonság megőrzését és a tengeri környezetvédelmet javító intézkedéseket, azaz a transzponderek bevezetését (AIS) és a menedékhelyként szolgáló kikötők létrehozását.

A működési, jogi és technikai követelményeknek és a 2002/59/EK irányelvvel létrejött intézkedéseknek való lehető legjobb megfelelés érdekében, valamint a tagállamokkal való együttműködés alapján néhány kiigazítás szükséges.

5.2. A közösségi részvétel által képviselt hozzáadott érték, valamint a javaslatnak az egyéb pénzügyi eszközökkel való összeegyeztethetősége és esetleges szinergiája

Az irányelvmódosítás célja kifejezetten technikai jellegű. Ennek érdekében a javaslat részletes, a 2002/59/EK irányelv általános gazdálkodását módosító intézkedésekből áll, amelyek azonban kiegészítik keretét és teljes hatékonyságot biztosítanak.

5.3. A javaslat céljai, az attól várt eredmények, illetve az azzal összefüggő mutatók a tevékenység alapú irányítás keretében.

a közösségi hajóforgalomra vonatkozó megfigyelő és információs rendszer létrehozásáról szóló 2002/59/EK irányelvet módosító javaslat a következő intézkedésekből áll (várható eredmények):

- A menedékhelyek kapcsán a világos és pontos jogi keret létrehozása lehetővé teszi annak biztosítását, hogy a kijelölésükért felelős hatóságok meghatározása egyértelmű legyen, és rendelkezzenek a döntéshozatalhoz szükséges elemekkel, beleértve a lehetséges partmenti menedékhelyek pontos jegyzékét.
- A SafeSeaNet-projekt – a közösségi vizeken közlekedő hajók és a veszélyes rakományok elektronikus információcsere-rendszere – eredményeinek beépítése a 2002/59/EK irányelvbe.
- A 15 méternél hosszabb halászhajóknak az automatikus azonosító rendszerekkel (AIS) történő ellátása.
- Különleges rendelkezések, amelyek lehetővé teszik a tagállamok számára, hogy megfelelő intézkedéseket hozhassanak azon veszélyek csökkentésére, amelyeket az Európai Unió északi részén található egyes tengeri területeken képződő jég jelenthet a közlekedés szempontjából.

5.4. Végrehajtási módszer (indikatív)

Jelölje meg a fellépés végrehajtásához választott módszert (módszereket)⁸.

Központosított irányítás

közvetlenül a Bizottság által

közvetetten a következőknek történő hatáskör-átruházással:

végrehajtó hivatalok

a Közösségek által létrehozott, a költségvetési rendelet 185. cikkében említettek szerinti szervek

tagállami közintézmények / közfeladatot ellátó szervek

Megosztott vagy decentralizált irányítás

a tagállamokkal

harmadik országokkal

Nemzetközi szervezetekkel közös irányítás (nevezze meg)

Megjegyzés:

6. FELÜGYELET ÉS ÉRTÉKELÉS

Az irányelvtervezet előírja, hogy a tagállamoknak tájékoztatást kell adniuk az irányelvek nemzeti jogba való átültetése érdekében elfogadott nemzeti végrehajtási intézkedésekről.

E nemzeti végrehajtási intézkedések közlésének elmulasztása (csakúgy, mint azok részleges közlése) a Szerződés 226. cikkének megfelelő jogsértési eljárásokat automatikusan maguk után vonja.

Az Európai Tengerbiztonsági Ügynökség hozzájárul az irányelv tagállamok általi végrehajtásának megfigyeléséhez.

6.1. Értékelés

6.1.1. Előzetes értékelés

A fellépés lehetséges hatásai a következők:

„Menedékhely-intézkedések”

Az intézkedés inkább minőségi, mint mennyiségi hatással jár. Egyértelművé teszi a jelenlegi eljárásokat és kötelezettségeket, illetve teljesebb és biztosabb jogi keretet biztosít a döntéshozatalhoz és a vészhelyzeti cselekvésben érintett felek helyzetéhez. A hatás tehát kedvező az összes fél számára: partmenti államok, veszélyben lévő hajók üzemeltetői és kapitányai, kikötői hatóságok.

⁸ Egynél több módszer feltüntetése esetén kérjük, adja meg e pont „Vonatkozó megjegyzések” részében a további részleteket.

A SafeSeaNet integrálása

A javaslat tanúbizonyságot tesz a 2002/59/EK irányelv 23. cikkében előírt, a tagállamok és a Bizottság közötti együttműködési elv sikerének tényéről. A tagállamok projektben való jelentős, az irányelvben meghatározott követelményeket meghaladó részvételére támaszkodik a SafeSeaNet teljes kihasználásának biztosítására.

A halászhajók AIS-szel való felszerelése

Az intézkedés lehetővé teszi a halászhajók közötti ütközések számának csökkentését. A hajók mint minden felszereléssel, így az AIS-szel való ellátása is költségeket jelent az üzemeltetők számára. Az érintett halászflootta (15 méternél hosszabb hajók) számára becsült összköltség körülbelül 23 millió eurót jelent.

Téli hajózás befagyott tengeri területeken

Az intézkedésnek az érintett területeken való balesetek számának csökkenéséhez kellene vezetnie (körülbelül száz esetnek egy finn kutatóintézet által elvégzett tanulmányozásánál 30%-ban volt kimutatható a hajók jég miatti szerkezeti károsodása). Az intézkedésnek nem kéne magával vonnia újabb, az érintett közigazgatásokat érintő költségeket. A téli jég nehézségeiben érintett államok mindegyike rendelkezik a környezetéhez igazított különleges információs és intervenciók szolgálattal.

6.1.2. *Az időközi/utólagos értékelés nyomán hozott intézkedések (hasonló, korábbi tapasztalatok tanulsága)*

Nem alkalmazható

6.1.3. *A jövőbeli értékelések feltételei és gyakorisága*

A Bizottság jelentést készít a tagállamok havi jelentéseinek alapján.

7. CSALÁS ELLENI INTÉZKEDÉSEK

Nem alkalmazható

8. A FORRÁSOK RÉSZLETEZÉSE

8.1 A javaslat célkitűzéseinek pénzügyi költségei **Nem alkalmazható**

Kötelezettségvállalási előirányzatok millió euróban (három tizedesjegyig)

(Fel kell tüntetni a célkitűzésekre, a fellépésekre és a végeredmény-ekre vonatkozó fejezeteket)	Teljesítések típusa	Átlagos költség	n. év		n+1		n+2		n+3		n+4		n+5 és később		ÖSSZESEN	
			Teljesítések száma	Összköltség	Teljesítések száma	Összköltség	Teljesítések száma	Összköltség	Teljesítések száma	Összköltség	Teljesítések száma	Összköltség	Teljesítések száma	Összköltség	Teljesítések száma	Összköltség
1. MŰKÖDÉSI CÉLKITŰZÉS ⁹																
1. fellépés																
1. teljesítésvégeredmény																
2. teljesítés2. teljesítésvégeredmény																
2. fellépés																
1. teljesítés2. teljesítésvégeredmény																
1. célkitűzés részösszeg																
2. MŰKÖDÉSI CÉLKITŰZÉS																
1. fellépés																
1. teljesítés2. teljesítésvégeredmény																
2. célkitűzés részösszeg																
n. MŰKÖDÉSI CÉLKITŰZÉS																
n. célkitűzés részösszeg																
ÖSSZKÖLTSÉG																

⁹ Az 5.3. szakaszban leírtak szerint.

8.2 Igazgatási kiadások

8.2.1 Személyi állomány létszáma és típusa

Foglalkoztatás jellege		A fellépés kezelésére meglévő és/vagy pótlólagos állományból kirendelendő létszám (álláshelyek száma/teljes munkaidős egyenérték)					
		n. év	n+1	n+2	n+3	n+4	n+5. év
Tisztviselők vagy ideiglenes alkalmazottak ¹⁰ (XX 01 01)	A*/admini-sztrátor	0.5	0.5	0.5	0.5	0.5	0.5
	B*, C*/asszisztens	0	0	0	0	0	0
A(z) XX 01 02 jogcímcsoportból finanszírozott állomány ¹¹		0	0	0	0	0	0
A(z) XX 01 04/05 jogcímcsoportból finanszírozott állomány ¹² egyéb		0	0	0	0	0	0
ÖSSZESEN		0.50	0.5	0.5	0.5	0.5	0.5

8.2.2 A fellépés keretében felmerülő feladatok leírása feladatok

A forgalomfigyelési közösségi rendszer módosítása növeli a közösségi hatáskört a tengerbiztonság területén. A személyi állomány – körülbelül ½ A. kategóriás tisztviselővel – történő megerősítése szükséges az irányelv megvalósításának hatékony követéséhez.

8.2.3 A – jogszabályban meghatározott – állomány származási helye

- A cserére vagy meghosszabbításra kerülő program irányításához jelenleg hozzárendelt álláshelyek
- Az n. évi politikai stratégia / előzetes költségvetés-tervezet keretében már hozzárendelt álláshelyek
- A következő éves politikai stratégia / előzetes költségvetés-tervezet eljárásának a keretében igénylendő álláshelyek
- Az érintett szolgálaton belül meglévő állomány felhasználásával átcsoportosítandó álláshelyek (belső áthelyezés)

¹⁰ Amelynek költségét NEM fedezi a referenciaösszeg.

¹¹ Amelynek költségét NEM fedezi a referenciaösszeg.

¹² Amelynek költségét tartalmazza a referenciaösszeg.

Az n. évben szükséges, de az éves politikai stratégiában / előzetes költségvetés-tervezetben az adott évre nem előírányozott álláshelyek

8.2.4 A referenciaösszegbe beletartozó egyéb igazgatási kiadások (XX 01 04/05 – Igazgatási kiadások)

millió EUR (három tizedesjegyig)

Költségvetési tétel (szám és megnevezés)	n. év	n+1	n+2	n+3	n+4	n+5. év és később	ÖSSZESEN
1. Technikai és igazgatási segítségnyújtás (beleértve a kapcsolódó személyi költségeket)							0
Végrehajtó hivatalok ¹³							0
Egyéb technikai és igazgatási segítségnyújtás							0
- <i>belső</i>							0
- <i>külső</i>							0
Teljes technikai és igazgatási segítségnyújtás							0

8.2.5 A referenciaösszegbe nem beletartozó személyi és kapcsolódó költségek

millió EUR (három tizedesjegyig)

A személyi állomány fajtája	n. év	n+1	n+2	n+3	n+4	n+5. év és később
Tisztviselők és ideiglenes alkalmazottak (06 01 01)	0.054	0.054	0.054	0.054	0.054	0.324
A(z) XX 01 02 jogcímcsoportból finanszírozott személyi állomány (kiszegítő alkalmazottak, kihelyezett tagállami szakértők, szerződéses alkalmazottak stb.) (nevezze meg a költségvetési tételt)	0	0	0	0	0	0
Személyi és kapcsolódó – a referenciaösszegbe NEM beletartozó – költségek összesen	0.054	0.054	0.054	0.054	0.054	0.324

Számítás – *Tisztviselők és ideiglenes alkalmazottak*

$$(108\ 000\ \text{€} * 0.5 = 54\ 000\ \text{€})$$

¹³ Hivatkozni kell az érintett végrehajtó hivatal(ok)ra vonatkozó pénzügyi kimutatásra.

Számítás – A(z) **XX 01 02 jogcímcsoportból finanszírozott személyi állomány**

Nem alkalmazható

8.2.6 A referenciaösszegbe nem beletartozó egyéb igazgatási kiadások

millió EUR (három tizedesjegyig)

	n. év	n+1	n+2	n+3	n+4	n+5. év és később	ÖSSZESEN
XX 01 02 11 01. – Kiküldetések	0	0	0	0	0	0	0*
XX 01 02 11 02. – Ülések és konferenciák	0	0	0	0	0	0	0
XX 01 02 11 03. – Bizottságok ¹⁴	0	0	0	0	0	0	0
XX 01 02 11 04. - Tanulmányok és konzultációk	0	0	0	0	0	0	0
XX 01 02 11 05. – Információs rendszerek	0	0	0	0	0	0	0
2. Egyéb irányítási kiadások összesen (XX 01 02 11.)	0	0	0	0	0	0	0
3. Egyéb igazgatási jellegű kiadások (a költségvetési tétel megadása mellett)	0	0	0	0	0	0	0
A személyi és kapcsolódó költségeken kívüli – a referenciaösszegbe NEM beletartozó – igazgatási kiadások összesen	0	0	0	0	0	0	0

*a kiküldetések jelenlegi költségvetésére gyakorolt hatás nélkül.

Számítás - A referenciaösszegbe nem beletartozó egyéb igazgatási kiadások

Nem alkalmazható

¹⁴ Nevezze meg a bizottság típusát és azt a csoportot, amelyhez tartozik.