

2008. szeptember 24., szerda

A TANÁCS ÁLTAL JAVASOLT SZÖVEG

MÓDOSÍTÁS

**1. módosítás**  
**Tanácsi rendelet tervezet**  
**11Aa. cikk (új)**

**11Aa. cikk****Jelentéstétel**

*A Bizottság először a 2009-es első hat hónapos időszak végéig, majd minden hat hónapos időszak végéig jelentést nyújt be az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak a SIS II fejlesztésével és a Schengeni Információs Rendszerről (SIS 1+) a Schengeni Információs Rendszer második generációjára (SIS II) történő átállással kapcsolatban elért haladásról.*

**2. módosítás**  
**Tanácsi rendelet tervezet**  
**12. cikk**

Ez a határozat az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* történő kihirdetését követő harmadik napon lép hatályba. Az 1987/2006/EK rendelet 55. cikkének (2) bekezdésével összhangban a Tanács által megállapított későbbi időpontban veszti hatályát.

Ez a határozat az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* történő kihirdetését követő harmadik napon lép hatályba. Az 1987/2006/EK rendelet 55. cikkének (2) bekezdésével összhangban a Tanács által megállapított későbbi időpontban, **de mindenképpen legkésőbb 2010. június 30-án** veszti hatályát.

## **A hajóforgalomra vonatkozó közösségi megfigyelő és információs rendszer \*\*\*II**

P6\_TA(2008)0443

**Az Európai Parlament 2008. szeptember 24-i jogalkotási állásfoglalása a Tanács közös álláspontjáról a közösségi hajóforgalomra vonatkozó megfigyelő és információs rendszer létrehozásáról szóló 2002/59/EK irányelv módosításáról szóló európai parlamenti és tanácsi irányelv elfogadása tekintetében (5719/3/2008 – C6-0225/2008 – 2005/0239(COD))**

(2010/C 8 E/39)

(Együttdöntési eljárás: második olvasat)

Az Európai Parlament,

— tekintettel a Tanács közös álláspontjára (5719/3/2008 – C6-0225/2008) <sup>(1)</sup>,— tekintettel a Bizottságnak a Parlamenthez és a Tanácshoz intézett javaslatával kapcsolatban az első olvasat során kialakított álláspontjára <sup>(2)</sup> (COM(2005)0589),

— tekintettel az EK-Szerződés 251. cikkének (2) bekezdésére

— tekintettel eljárási szabályzata 62. cikkére,

— tekintettel a Közlekedési és Idegenforgalmi Bizottság második olvasatra adott ajánlására (A6-0334/2008),

<sup>(1)</sup> HL C 184. E, 2008.7.22., 1. o.

<sup>(2)</sup> HL C 74. E, 2008.3.20., 533. o.

2008. szeptember 24., szerda

1. jóváhagyja a közös álláspontot, módosított formájában;
2. utasítja elnökét, hogy továbbítsa a Parlament álláspontját a Tanácsnak és a Bizottságnak.

P6\_TC2-COD(2005)0239

**Az Európai Parlament álláspontja, amely második olvasatban 2008. szeptember 24-én került elfogadásra a közösségi hajóforgalomra vonatkozó megfigyelő és információs rendszer létrehozásáról szóló 2002/59/EK irányelv módosításáról szóló 2008/.../EK európai parlamenti és tanácsi irányelv elfogadására tekintettel**

(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 <sup>(1)</sup>,

tekintettel a Régiók Bizottságának véleményére <sup>(2)</sup>,

a Szerződés 251. cikkében megállapított eljárásnak megfelelően <sup>(3)</sup>,

mivel:

- (1) A 2002/59/EK irányelv <sup>(4)</sup> 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 SafeSeaNet (|| SafeSeaNet) egyrészt egy adatcserére vonatkozó hálózatot, másrészt pedig a hajókról és rakományaikról rendelkezésre álló főbb információk szabványosítását (előzetes bejelentés és beszámoló) foglalja magában. Ekképpen 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.

<sup>(1)</sup> HL C 318., 2006.12.23., 195. o.

<sup>(2)</sup> HL C 229., 2006.9.22., 38. o.

<sup>(3)</sup> Az Európai Parlament 2007. április 25-i álláspontja (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.

<sup>(4)</sup> HL L 208., 2002.8.5., 10. o.

2008. szeptember 24., szerda

- (4) Ennek megfelelően, az ekképpen 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-jei, életbiztonság a tengeren tárgyú nemzetközi egyezményben (SOLAS-egyezmény) említett automatikus hajóazonosító rendszerek (AIS – Automatic Identification System) nem csak 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 közelükben lévő kereskedelmi hajókat, igencsak 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 (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 biztonságára és biztosítására, és tagszervezetei kormányainál szorgalmazta, hogy azok a nemzeti jogszabályaik rendelkezéseire is figyelemmel tartásuk vissza ettől azokat, akik AIS-adatokat bocsátanak harmadik fél rendelkezésére az interneten vagy máshol való közzététel céljából. Továbbá elkerülendő, hogy a hajók útvonalára és a szállítmányára vonatkozó AIS-adatok a hajózási iparág szereplői közti tisztességes versenyre káros hatással járjanak.**
- (7) Az AIS-szel való felszerelésre vonatkozó kötelezettséget úgy is kell érteni, hogy az megköveteli az AIS mindenkor üzemben tartását, kivéve, ha nemzetközi szabályok vagy normák biztosítják a navigációs információ védelmét.
- (8) **A Bizottság megbízásából elvégzett vizsgálatokból egyértelműen kitűnik, hogy nem hasznos és nem megvalósítható az AIS integrálása azon helymeghatározási és kommunikációs rendszerekbe, amelyeket a közös halászati politika keretén belül használnak.**
- (9) **A 2002/59/EK irányelv lehetővé teszi, hogy az egyik tagállam információt kérjen egy másik tagállamtól egy hajóról és a fedélzetén található veszélyes vagy szennyező rakományról. Egyértelművé kell tenni, hogy itt nem lehet szó az egyik tagállam másik tagállamhoz intézett rendszeres felkéréséről, hanem arról, hogy ezt az információt csak tengeri biztonsági okokból vagy a tengeri környezet védelme miatt lehet megkérni.**
- (10) A 2002/59/EK irányelv előírja, hogy a tagállamok különleges intézkedéseket fognak el a viselkedésük 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.
- (11) 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

2008. szeptember 24., szerda

emberek életének biztonsága és a környezet védelme érdekében. **A SOLAS-egyezmény, II-1. fejezet, A-1. rész, 3.1. előírás alapján a tagállamok felelősek azért, hogy a zászlójuk alatt hajózó hajók a minősítő társaságok által elismert szerkezeti, mechanikus és elektromos követelményeknek megfelelően kerüljenek megtervezésre, kialakításra és karbantartásra. Ezért a tagállamoknak követelményeket kell megállapítaniuk a jeges vizeken való hajózásra vonatkozóan, a hajófelügyeleti és hajóvizsgáló szervezetek, valamint a tengerhajózási igazgatás vonatkozó tevékenységeinek közös szabályairól és szabványairól szóló, 1994. november 22-i 94/57/EK tanácsi irányelv <sup>(1)</sup> alapján bejegyzett szervezetekkel összhangban. A tagállamoknak biztosítaniuk kell azt a lehetőséget, hogy ellenőrizhessék, hogy a fedélzeten levő szükséges dokumentáció bizonyosságot nyújt-e arra vonatkozóan, hogy a hajó megfelel a szilárdsági és teljesítménykövetelményeknek az adott területen levő jéghelyzet függvényében.**

- (12) 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 iránymutatásokat (|| „A.949(23) IMO határozat”), amelyeket a 2002/59/EK irányelvet követően fogadtak el, és amelyek a segítségnyújtásra szoruló hajókra vonatkoznak, mintsem veszélyben lévő hajókra, az említett irányelvet ennek megfelelően módosítani kell. **A jelen irányelv nem tér el a mentési műveletekre vonatkozó hatályos szabályoktól, amilyeneket például a tengeri felkutatásról és mentésről szóló 1979-es nemzetközi egyezmény ír elő, amennyiben emberi élet kerül veszélyben. E megállapodást tehát továbbra is teljes mértékben alkalmazni kell.**
- (13) Az A.949(23) IMO határozat alapján, valamint a Bizottság, az Európai Tengerbiztonsági Ügynökség (|| 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 fenyegetettségre 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 segítségre szoruló hajók kapitánya és legénysége teljes együttműködésének és bizalmának megnyerése érdekében biztosítani kell, hogy jó és tisztességes elbánásra számíthassanak az adott tagállam illetékes hatóságaitól. Ezért kívánatos, hogy a tagállamok nemzeti jogszabályaikkal összhangban alkalmazzák a tengeri balesetek esetén a tengerészekkel szembeni tisztességes bánásmódra vonatkozó IMO A.987(24) iránymutatások megfelelő rendelkezéseit.**
- (16) Amikor egy hajó segítségnyújtásra szorul, szükséges lehet az említett hajó menedékhelyen való fogadásával kapcsolatos döntéshozatal. **Ez különösen tengeri veszélyhelyzet esetében fontos, vagyis olyan helyzetekben, amely hajótörést, illetve a környezeti vagy a hajózási kockázatot eredményezhet. Mind-ezekben az esetekben szükség van arra, hogy az egyes tagállamokban vagy régiókban az adott tagállam belső felépítésének függvényében egy független intézményhez lehessen fordulni, amely hatáskörökkel és szakértelemmel rendelkezik ahhoz, hogy minden szükséges döntést meghozzon, és egy segítségre szoruló hajót megsegítsen az emberi élet és a környezet védelmére, illetve a gazdasági veszteségek minimalizálására tekintettel. Kívánatos, hogy az illetékes hatóságok állandó jellegűek legyenek. A hatóságnak különösen megfelelő felhatalmazással kell rendelkeznie ahhoz, hogy függetlenül hozhasson döntést egy segítségre szoruló hajónak valamely menedékhelyen való fogadásáról. E célból ennek a hajók menedékhelyen való fogadására vonatkozó idevágó tervben található információk alapján el kell végeznie a helyzet előzetes értékelését.**

(1) HL L 319., 1994.12.12., 20. o.

2008. szeptember 24., szerda

- (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 hatásköröket, csakúgy mint az érintett felek közötti kommunikációs eszközöket világosan meg kell határozni. Az alkalmazandó eljárásoknak gyors, az illetékes hatóság rendelkezésére álló, **különleges tengerészeti, a komoly, káros következményekkel fenyegető katasztrófák kezelésére alkalmas** szakértelmen és megfelelő információkon alapuló megfelelő döntéshozatalt kell biztosítaniuk.
- (18) 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.
- (19) 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.
- (20) *A pénzügyi biztosítékok vagy a biztosítások hiánya nem mentesít egy tagállamot azon kötelezettsége alól, hogy egy segítségre szoruló hajó segítségére siessen és menedékhelyen fogadja, ha ezáltal a legénység és a környezet tekintetében jelentkező kockázatok korlátozhatók. Az illetékes hatóságok ugyanakkor utánajárhatnak annak, hogy az adott hajóra kötöttek-e biztosításokat, vagy lehetővé helyezték-e más pénzügyi biztosítékokat, amelyek révén megtéríthetők azok a költségek és károk, amelyek egy menedékhelyen való fogadás révén keletkezhetnek. Ezen információk megkérése azonban nem késleltetheti a mentési műveleteket.*
- (21) *Azon kikötők, amelyek egy segítségnyújtásra szoruló hajót fogadnak, jogosan számíthatnak arra, hogy az ezzel járó költségeket és károkat azonnal megtérítik számukra. Ebben a tekintetben fontos, hogy [a hajótulajdonosok polgári jogi felelősségéről és pénzügyi biztosítékairól szóló] ...-i 2008/.../EK európai parlamenti és a tanácsi irányelv<sup>(1)</sup> és a Nemzetközi Olajszennyezési Kompenzációs Alap mellett veszélyes és káros anyagok tengeri szállításával kapcsolatos felelősségről és kártérítésről szóló, 1996. évi nemzetközi egyezményt, a bunkerolaj-szennyezéssel okozott károkkal kapcsolatos polgári jogi felelősségről szóló, 2001. évi nemzetközi egyezményt és a hajóroncsok eltávolításáról szóló 2007. évi egyezményt is alkalmazni kell. A tagállamoknak ezért mielőbb meg kell erősíteniük ezeket az egyezményeket. Kivételes esetekben a tagállamoknak meg kell téríteniük azokat a költségeket és gazdasági veszteségeket, amelyeket egy kikötő szenved el egy hajót fogadása következtében, különösen, ha azokra a hajótulajdonosok pénzügyi biztosítékai vagy más, meglevő kompenzációs mechanizmusok nem nyújtanak fedezetet.*
- (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. **Fontos annak biztosítása, hogy a SafeSeaNet ne jelentsen a gazdasági élet számára rendkívüli adminisztratív terheket vagy költségeket, hogy megtörténjen a nemzetközi előírások harmonizációja, és figyelembe vegyék az adatok bizalmas jellegét az esetleges üzleti vonatkozások miatt.**

(1) HL L ...



2008. szeptember 24., szerda

- (24) Az új technológiák – és különösen azok olyan úrralkalmazásai, mint amilyenek a **műholdakon** keresztüli hajómegfigyelési berendezések, a képkalkotó rendszerek vagy éppen a **Galileo** – terén megvalósított fejlődés lehetővé teszi a forgalom felügyeletének a nyílt tengerre való kiterjesztését, és ezáltal az európai vizek jobb lefedettségének biztosítását. **Az IMO ezenkívül módosította a SOLAS-egyezményt, figyelembe véve a hajózás biztosítása és biztonsága és a tengeri környezet védelme területén jelentkező fejleményeket, tekintettel a nagy hatótávolságú világméretű hajóazonosító és nyomon követő rendszerek (LRIT) fejlődésére. Az IMO által jóváhagyott szerkezettel összhangban, amely lehetővé teszi regionális LRIT-adatközpontok létrehozását, és a SafeSeaNet-tel kapcsolatban szerzett tapasztalatok alapján egy európai LRIT-adatközpontot kell létrehozni az LRIT-adatok összegyűjtésére és kezelésére. Az LRIT-adatok lehívásához a tagállamoknak össze kell kapcsolódnuk az európai LRIT-adatközponttal.**
- (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, az AIS-adatokat integrálni kell létrehozni az LRIT-rendszerbe. E célból a tagállamoknak és a Bizottságnak megfelelő kezdeményezéseket kell tenniük, mégpedig az IMO keretén belül.**
- (26) 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.
- (27) 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.
- (28) **Az ezen irányelv értelmében gyűjtött információk kizárólag a tengeren tartózkodó emberek életének biztonságát és a tengeri környezet védelmét fenyegető helyzetek megakadályozásának eszközeként terjeszthetők és használhatók fel; kívánatos ezért, hogy a Bizottság megvizsgálja, miként birkózzon meg a hálózati és információbiztonság területén jelentkező esetleges problémákkal.**
- (29) A tengeri közlekedés biztonságával és a hajókról történő szennyezés megelőzésével foglalkozó bizottság (COSS) létrehozásáról szóló, 2002. november 5-i 2009/2002/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet<sup>(1)</sup> 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<sup>(2)</sup> összhangban kell elfogadni.
- (32) **A Bizottságot különösen fel kell hatalmazni arra, hogy módosíthassa a 2002/59/EK irányelvet annak érdekében az ahhoz kapcsolódó nemzetközi egyezségek, jegyzőkönyvek, kódexek és határozatok módosításait alkalmazza. Fel kell hatalmazni arra is, hogy a megszerzett tapasztalatok fényében módosíthassa I., III. és IV. mellékletét. A Bizottságnak egyúttal olyan hatáskört is kell kapnia, hogy követelményeket állapítson meg az LRIT-berendezések olyan hajók fedélzetén való telepítéséhez, amelyek a tagállamok állandó AIS-alapú állomásainak hatókörében hajóznak, és abban a tekintetben is, hogy az LRIT Európai Adatközponttal kapcsolatos politikát és az annak információihoz való hozzáféréssel kapcsolatos elveket kialakítsa, valamint azt a hatáskört, hogy a meghatározásokat, referenciákat vagy a mellékleteket módosítsa annak érdekében, hogy azokat a közösségi vagy nemzetközi jogszabályokhoz igazítsák. Mivel általános jellegű, az irányelv nem alapvető fontosságú elemeit módosító intézkedésekről van szó, ezeket a 1999/468/EK rendelet 5a. cikkében meghatározott ellenőrzéssel történő szabályozási eljárással megfelelően kell elfogadni.**

<sup>(1)</sup> HL L 324., 2002.11.29., 1. o. ||

<sup>(2)</sup> HL L 184., 1999.7.17., 23. o. ||

2008. szeptember 24., szerda

- (33) Az Európai Tengerbiztonsági Ügynökség létrehozásáról szóló 2002. június 27-i 1406/2002/EK európai parlamenti és a tanácsi rendeletnek <sup>(1)</sup> megfelelően az ügynökség biztosítja a szükséges támogatást a Bizottság és a tagállamok számára a 2002/59/EK irányelv végrehajtásához.

## I

- (34) 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 cím helyébe a következő szöveg lép:**

**„Az Európai Parlament és a Tanács 2002. június 27-i 2002/59/EK irányelve a közösségi hajóforgalomra vonatkozó megfigyelő és információs rendszer létrehozásáról, a hajótulajdonosok polgári jogi felelősségének és pénzügyi biztosítékainak megállapításáról és a 93/75/EGK irányelv hatályon kívül helyezéséről”**

2. **Az 1. cikk helyébe a következő szöveg lép:**

a) **Az (1) bekezdés a következőképpen módosul:**

**„Ezen irányelv célja, hogy létrehozzon a Közösségben egy, a közösségi hajóforgalomra vonatkozó megfigyelő és információs rendszert annak érdekében, hogy növelje a tengeri közlekedés biztonságát és hatékonyságát, a kikötői és a tengeri biztonságot, javítsa a hatóságok tengeri balesetekre vagy potenciálisan veszélyes helyzetekre való reagálását, beleértve a kutatási és mentési műveleteket, és hozzájáruljon a jobb megelőzéshez valamint a hajók által okozott szennyeződések felderítéséhez.”**

b) **a következő albekezdés kerül beillesztésre:**

**„Ezen irányelv meghatározza továbbá a tengeri szállítási láncban résztvevő gazdasági szereplők polgári jogi felelősséggel kapcsolatos kötelezettségeinek egyes aspektusaira alkalmazandó szabályokat és magára hagyás esetére létrehozza a tengerészek megfelelő pénzügyi védelmét.”**

3. **A 2. cikk a következőképpen módosul:**

a) **az (1) bekezdése helyébe a következő szöveg lép:**

**„(1) Ezt az irányelvet kell alkalmazni:**

**— a 300 bruttóregisztertonna úrtartalommal megegyező vagy ennél nagyobb hajókra, amennyiben nincs ezzel ellentétes rendelkezés, és**

**— a tagállamok joghatósága alá tartozó tengeri övezetekre, a nemzetközi jognak megfelelően.”**

b) **a (2) bekezdés a következőképpen módosul:**

i. **a bevezető szövegrész helyébe a következő lép:**

**„Eltérő rendelkezés hiányában ezt az irányelvet nem kell alkalmazni:”**

ii. **a c) pont helyébe a következő szöveg lép:**

**„c) hajókészletek és a hajók fedélzetén használt felszerelések esetén.”**

4. **A 3. cikk a következőképpen módosul:**

a) **az a) pont a következőképpen módosul:**

i) **a bevezető szövegrész helyébe a következő lép:**

**„a vonatkozó nemzetközi eszközök: a következő eszközök naprakésszé tett változata”**

(1) HL L 208., 2002.8.5., 1. o. ||.

2008. szeptember 24., szerda

**ii. a negyedik francia bekezdés után a szöveg a következő francia bekezdéssel egészül ki:**

„— **»1996. évi egyezmény«: az IMO által elfogadott, a tengeri biztosítási kárigény tekintetében fennálló felelősség korlátozásáról szóló 1976. évi egyezmény összefoglaló szövege az 1996. évi jegyzőkönyvvel módosított formában;**”

**iii. az a) pont a következő francia bekezdésekkel 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;

— **»A.930(22) IMO-határozat«: az IMO közgyűlésének és a Nemzetközi Munkaiügyi Hivatal igazgatótestületének határozata »Irányelvek a tengerészek magára hagyása esetében alkalmazandó pénzügyi biztosíték nyújtásáról« címmel;**

— »az A.949(23) IMO-határozat«: a Nemzetközi Tengerészeti Szervezetnek az »Iránymutatások 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 tisztességes bánásmódra vonatkozó IMO iránymutatások«: az IMO Jogi Bizottságának és a Nemzetközi Munkaiügyi Szervezet Igazgató Tanácsának 2006. április 27-i LEG.3(91) sz. határozatához csatolt iránymutatások;**”

**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 szöveg a következő ponttal egészül ki:**

„ka) **»hajótulajdonos«: a hajó tulajdonosa, illetve bármely olyan egyéb személy vagy szervezet, mint az üzemeltető, az ügynök vagy a hajót személyzet nélkül bérlő, akire/amelyre a hajótulajdonos átruhazza a hajó üzemeltetésének felelősségét, és aki az ilyen felelősség átvállalásával együtt átvállalja az összes kapcsolódó feladatot és kötelezettséget;**”

**d) 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«: hajó olyan helyzetben, amely a hajó elvezetéséhez vezethet vagy amely környezeti vagy navigációs fenyegetettséget eredményezhet. A hajón levő személyek mentésére adott esetben az SAR-egyezmény szabályait kell alkalmazni, amelyek elsőbbséget élveznek a jelen irányelvben foglalt rendelkezésekkel szemben;**



2008. szeptember 24., szerda

- w) »polgári jogi felelősség«: az 1996. évi egyezmény értelmében olyan felelősség, amelynek alapján a kárt okozó tengeri szállítási tevékenységen kívüli harmadik személy azon egyezmény 2. cikkében meghatározott korlátozás alá eső kárigényt támaszthat, kivéve a [tengeri utas-szállítók baleseti felelősségéről szóló] ...-i .../2008/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet (\*) hatálya alá tartozó kárigényeket;
- x) »LRIT«: olyan rendszer, amely a hajók azonosításával és nyomon követésével kapcsolatos adatokat automatikusan nagy távolságra továbbítja a SOLAS-egyezmény V. fejezetének 19. előírásával összhangban.

(\*) HL L ...”

5. A következő cikk kerül beillesztésre:

„4a. cikk

Mentesülések

(1) A tagállamok mentesíthetik a saját kikötők közötti menetrend szerinti járatokat a 4. cikkben meghatározott követelmények alól, ha teljesülnek a következő feltételek:

- a) a menetrend szerinti járatokat üzemeltető 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 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 megfelelően;
- c) A rendeltetési kikötőbe vagy a révkalauz-állomáshoz történő megérkezés becsült időpontjához képest legalább hatórás különbség esetén a 4. cikknek megfelelően értesíteni kell a rendeltetési kikötőt;
- d) mentesítések csak egy adott viszonylaton közlekedő meghatározott hajóknak adhatók;
- e) egy hajó akkor tekinthető menetrend szerinti járatnak, ha várhatóan legalább egy hónapon keresztül közlekedik az adott viszonylaton;
- f) a 4. cikkben szereplő kötelezettségek alóli mentesítések legfeljebb tizenkét 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 ezek feltételek közül legalább egy többé már nem áll fenn, a tagállamok azonnal visszavonják a mentesülési kedvezményt az érintett társaságtól.

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

2008. szeptember 24., szerda

6. A szöveg a következő cikkel egészül ki:

„6a. cikk

Az automatikus azonosító rendszerek (AIS) haláshajók 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 rakó haláshajót, 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 haláshajóknak 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) A nemzetközi hajózásban alkalmazott valamennyi hajót, amely behajózik egy tagállam kikötőjébe, el kell látni egy LRIT-rendszerrel, a SOLAS-egyezmény V. fejezetének 19. előírásával és az IMO által elfogadott, a teljesítményre vonatkozó előírásokkal és funkcionális követelményekkel összhangban.**

**A Bizottság a tagállamokkal együttműködve és a 28. cikk (2) bekezdésben megállapított, ellenőrzéssel történő szabályozási eljárással fogja a tagállamok állandó AIS-állomásainak hatókörébe tartozó vizeken haladó hajók fedélzetén felszerelendő LRIT felszerelésre vonatkozó módokat és követelményeket megállapítani, és minden megfelelő intézkedést az IMO-nak előterjeszteni.**

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

**Az LRIT Európai Adatközpont a SafeSeaNet, az európai tengeri információs és csere rendszer alkotórésze. A SafeSeaNet nemzeti alkotórészeinek az LRIT-információk befogadására képessé tétele érdekében történő módosításával kapcsolatos költségeket a tagállamok fedezik.**

**A tagállamok kapcsolatot alakítanak ki és tartanak fenn az LRIT Európai Adatközponttal.**

**(3) A Bizottság meghatározza az LRIT Európai Adatközpontban tárolt információkhoz való hozzáféréssel kapcsolatos politikát és elveket a 28. cikk (2) bekezdésében említett, ellenőrzéssel történő szabályozási eljárással.”**

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

„12. cikk

A feladót terhelő kötelezettségek

**(1) Annak a feladónak, aki a tagállamok kikötőiben – a hajó méretétől függetlenül – valamilyen veszélyes vagy szennyező anyagot ajánl fel szállításra, azt megelőzően, hogy azok a fedélzetre kerüljenek, a hajó parancsnokának vagy üzemtartójának át kell adnia egy nyilatkozatot, amely tartalmazza a következő információkat:**

- a) az I. melléklet 2. pontjában felsorolt információk;

2008. szeptember 24., szerda

- b) a MARPOL-egyezmény I. mellékletében említett anyagok tekintetében a termékek fiziko-kémiai jellemzőit **(adott esetben)** – beleértve 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 segítségnyújtási 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 vagy valamelyik tagállam felségvizein lehorgonyzó, veszélyes vagy szennyező árut szállító hajóknak a fuvaroztatótól származó nyilatkozattal kell rendelkezniük, amely az alábbi információkat tartalmazza:**

**a) a I. melléklet 3. pontjában felsorolt információk;**

**b) az e cikk (1) bekezdésének b) és c) pontjában említett információk.**

(3) A feladót terheli annak kötelezettsége és **felelőssége**, hogy a ■ szállításra felkínált rakomány valóban az legyen, amelyet az **(1) és (2) bekezdésnek** megfelelően bejelentettek.”

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

„c) **kérésre az összes tagállamnak képesnek kell lennie a SafeSeaNet segítségével a hajóra és a hajón lévő veszélyes vagy szennyező anyagokra vonatkozó adatok kérelem nélküli továbbítására egy másik tagállam illetékes hatósága részére, ha az elengedhetetlenül szükséges a tengerbiztonság vagy a tengeri környezet védelme szempontjából.**”

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

- „d) azok a hajók, amelyek **ezen irányelvnek** 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.”

**10. 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 érkező, 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 érkező, illetve onnan távozni, vagy pedig lehorgonyzási területet elhagyni kívánó hajó **dokumentumokkal bizonyítsa, hogy teljesíti** az érintett terület jéghelyzetének megfelelő szilárdsági és teljesítményi követelményeket.

2008. szeptember 24., szerda

(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.”

11. 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) az alábbi bekezdés kerül beillesztésre:

„(3a) A tagállamok saját nemzeti jogszabályaikkal összhangban tiszteletben tartják a tengerészekkel tengeri baleset esetén való tisztességes bánásmódra vonatkozó IMO-iránymutatások releváns rendelkezéseit, különösen a joghatóságuk alá tartozó vizekben található, segítségnyújtásra szoruló hajók parancsnoka és legénysége tekintetében.”

12. A szöveg a következő cikkel egészül ki:

„19a. cikk

**A segítségnyújtásra szoruló hajók fogadására illetékes hatóságok**

(1) Minden tagállam kijelöl egy illetékes hatóságot, amely rendelkezik a szükséges szakértelemmel, és független abban az értelemben, hogy a mentési művelet időpontjában képes autonóm döntéseket hozni a hajók fogadásáról az alábbiak tekintetében:

- az emberi élet védelme,
- a part védelme,
- a tengeri környezet megóvása,
- a tengeri biztonság,
- a gazdasági veszteségek minimalizálása.

(2) A 20a. cikkben említett terv végrehajtásáért az (1) bekezdésben említett hatóság felel.

(3) Az (1) bekezdésben említett hatóság többek között az alábbiakat teheti:

- a) korlátozhatja a hajó mozgását, vagy egy meghatározott útirány követésére kötelezheti. Ez az előírás nem érinti a hajó parancsnokának a hajó biztonságos vezetésére vonatkozó felelősségét;
- b) a hajó parancsnokának a környezet és a tengerbiztonság veszélyeztetettségének megszüntetésére vonatkozó hivatalos felszólítást küldhet;
- c) a fedélzetre léphet vagy egy értékelő csoportot küldhet a hajóra a hajót ért károk, illetve a veszély felmérése, a parancsnoknak a helyzet orvoslásában való segítése és az illetékes parti állomás erről történő folyamatos tájékoztatása érdekében;
- d) szükség esetén maga is mentőcsoportokat hívhat és vethet be;
- e) elrendelheti révkalauz igénybevételét vagy a hajó vontatását.”

2008. szeptember 24., szerda

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

„20. cikk

Segítségnyújtásra szoruló hajók fogadása a menedékhelyeken

(1) **A 19a. cikkben említett hatóság dönt egy hajó menedékhelyen való fogadásáról. Ez a hatóság biztosítja, hogy a vészhelyzetben levő hajók a 20a. cikkben említett terv alapján végzett előzetes helyzetértékelés tárgyát képezzék és minden olyan esetben menedékhelyre fogadják be őket, amikor ez a velejáró kockázatok csökkentését vagy elkerülését lehetővé teszi.**

(2) Az (1) bekezdésben említett hatóságok rendszeresen találkoznak a szakmai tapasztalatcsere és az e cikk értelmében hozott intézkedések javítása érdekében. A hatóságok különleges helyzet esetén bármikor találkozót tarthatnak.”

14. A szöveg a következő cikkel egészül ki:

„20a. cikk

A segítségnyújtásra szoruló hajók fogadására vonatkozó tervek

(1) A tagállamok terveket készítenek a fennhatóságuk alá tartozó vizeken tartózkodó, segítségnyújtásra szoruló hajók okozta kockázatok kezelésére, **és a hajók fogadásának valamint az emberi élet védelmének biztosítására;**

(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 döntéshozattal megbízott illetékes hatóság megnevezése;
- c) információk azon tagállamok partvonaláról **és minden olyan elemről, amely megkönnyíti a segítségnyújtásra szoruló hajó számára történő menedékhely kiválasztására vonatkozó gyors értékelést és döntéshozatalt**, beleértve a környezeti, gazdasági és társadalmi tényezőket, 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 biztosítékra és felelősségre vonatkozó eljárások.

(3) A tagállamok közzéteszik a **19a. cikkben** említett illetékes hatóság, valamint a vészjelzések fogadására és kezelésére kijelölt hatóságok nevét **és elérhetőségét**.

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



2008. szeptember 24., szerda

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 részesülőket, titoktartási kötelezettség terheli.

(4) A tagállamok ...-ig (\*) tájékoztatják a Bizottságot az e cikk alkalmazásában hozott intézkedésekről.

#### **20b. cikk**

##### **Polgári jogi felelősség és a pénzügyi biztosítékok rendszere**

(1) A tagállamok határozzák meg a hajótulajdonosok polgári jogi felelősségi rendszerét és biztosítják, hogy a hajótulajdonosok saját felelősségük korlátozására vonatkozó jogát az 1996. évi egyezmény valamennyi rendelkezése szabályozza.

(2) A tagállamok megteszik a szükséges intézkedéseket azért, hogy minden, a lobogója alatt hajózó hajó tulajdonosa az 1996. évi egyezményben meghatározott plafonértékig pénzügyi biztosítékot nyújtson polgári jogi felelősségre vonhatóságáról.

(3) A tagállamok megteszik a szükséges intézkedéseket azért, hogy a harmadik ország lobogója alatt hajózó hajók tulajdonosai a (2) bekezdés előírásainak megfelelően pénzügyi biztosítékot nyújtsanak, ha hajójuk belép a tagállam kizárólagos gazdasági övezetébe vagy azzal egyenértékű övezetébe. A szóban forgó pénzügyi biztosítéknak a biztosíték kérésének időpontjától számított legalább három hónapig érvényesnek kell lennie.

#### **20c. cikk**

##### **A tengerészek magára hagyása esetében alkalmazandó pénzügyi biztosíték**

(1) A tagállamok megteszik a szükséges intézkedéseket annak biztosítása érdekében, hogy minden lobogója alatt hajózó hajó tulajdonosa nyújtson pénzügyi garanciát az adott hajón alkalmazott vagy szerződötett tengerészek magára hagyása esetében az A.930(22) IMO-határozattal összhangban a tengerészek érdekeinek védelme céljából.

(2) A tagállamok megteszik a szükséges intézkedéseket annak biztosítása érdekében, hogy minden harmadik ország lobogója alatt hajózó hajó tulajdonosa az (1) bekezdés előírásainak megfelelően nyújtson pénzügyi biztosítékot, ha hajója belép az adott tagállam joghatósága alá tartozó kikötőbe vagy tengeri terminálba, vagy lehorgonyoz a joghatósága alá tartozó övezetben.

(3) A tagállamok megbizonyosodnak arról, hogy a pénzügyi biztosíték-rendszer az A.930(22) IMO-határozattal összhangban hozzáférhető a tengerészek magára hagyása esetében.

#### **20d. cikk**

##### **A pénzügyi biztosítékról szóló igazolás**

(1) A 20b. és a 20c. cikkben hivatkozott pénzügyi biztosítékok meglétét és érvényességét egy vagy több igazolással kell bizonyítani.

(2) Az igazolásokat a tagállamok illetékes hatóságai bocsátják ki, miután meggyőződtek arról, hogy a hajótulajdonos megfelel ezen irányelv előírásainak. Az illetékes hatóságoknak az igazolás kiállításakor azt is figyelembe kell venniük, hogy a biztosíték nyújtója folytat-e üzleti tevékenységet az EU területén.

(\*) Ezen irányelv hatálybalépésének időpontját követő 18 hónappal.

2008. szeptember 24., szerda

*Ha egy, az egyik tagállamban hajólajstromba vett hajóról van szó, az igazolásokat a hajó lajstromba vétele szerinti tagállam illetékes hatósága bocsátja ki vagy hitelesíti.*

*Ha egy harmadik országban hajólajstromba vett hajóról van szó az igazolásokat bármely tagállam illetékes hatósága kibocsáthatja vagy hitelesítheti.*

(3) *Az igazolások kibocsátásának és érvényességének feltételeit, különösen a kiadás kritériumait és módjait, valamint a pénzügyi biztosítéket nyújtókkal kapcsolatos intézkedéseket a Bizottság határozza meg. Az ezen jogi aktus nem alapvető fontosságú elemeinek módosítására vonatkozó intézkedéseket, beleértve a kiegészítéssel történő módosítást is a 28. cikk (2) bekezdésében említett, ellenőrzéssel történő szabályozási bizottsági eljárással kell elfogadni.*

(4) *Az igazolások a következő adatokat tartalmazzák:*

a) *a hajó neve és a lajstromozási kikötő;*

b) *a hajótulajdonos neve és gazdasági tevékenységének székhelye;*

c) *a biztosíték típusa;*

d) *a biztosító vagy a biztosítéket nyújtó más személy neve és gazdasági tevékenységének székhelye, illetve adott esetben a biztosítást vagy biztosítéket nyújtó intézmény gazdasági tevékenységének székhelye;*

e) *az igazolás érvényességi ideje, amely nem haladhatja meg a biztosítás vagy a biztosíték érvényességi idejét.*

(5) *Az igazolásokat a kibocsátó állam hivatalos nyelvén vagy nyelvein kell kiállítani. Ha ezek közül egyik sem az angol vagy a francia, akkor a szöveget e nyelvek egyikére le kell fordítani.*

#### 20e. cikk

##### *A pénzügyi biztosítékról szóló igazolás bejelentése*

(1) *Az igazolást a hajó fedélzetén kell elhelyezni és annak egy példányát a hajót lajstromba vevő hatóságnál letétbe kell helyezni, vagy ha a hajót nem az egyik tagállamban vették lajstromba, akkor az igazolást kibocsátó vagy hitelesítő állam hatóságánál. Az érintett hatóság az igazolás egy másolatát megküldi a 20i. cikkben meghatározott közösségi hivatalnak, amely csatolja azt a nyilvánvártartáshoz.*

(2) *Egy tagállam kizárólagos gazdasági övezetébe vagy azzal egyenértékű övezetébe történő belépéskor az üzemeltető, a megbízott vagy a hajó kapitánya a 20b. cikkben említett esetekben a szóban forgó tagállam hatóságainak bejelenti, hogy a pénzügyi biztosítékról szóló igazolás a fedélzeten található.*

(3) *Ha egy hajó egy tagállam joghatósága alá tartozó kikötőbe vagy tengeri terminálba tart vagy egy tagállam joghatósága alá tartozó övezetben kell lehorgonyoznia, az üzemeltető, a megbízott vagy a hajó kapitánya a 20c. cikkben említett esetekben a szóban forgó tagállam hatóságainak bejelenti, hogy a pénzügyi biztosítékról szóló igazolás a fedélzeten található.*

(4) *Az (1) bekezdésben előírt információkat a tagállamok illetékes hatóságainak egymás között meg kell tudniuk osztani a SafeSeaNet-en keresztül.*

2008. szeptember 24., szerda

**20f. cikk****Szankciók**

A tagállamok biztosítják ezen irányelvben foglalt szabályok betartását és azok megsértése esetére szankciókat vezetnek be. A szankcióknak hatékonynak, arányosnak és visszatartó erejűnek kell lenniük.

**20g. cikk**

A pénzügyi biztosítékról szóló igazolás tagállamok közötti kölcsönös elismerése

Minden tagállam elismeri a más tagállam felelősségi körében a 20d. cikknek megfelelően kibocsátott vagy hitelesített igazolásokat ezen irányelv minden alkalmazásában, és úgy tekinti azokat, mint a saját maga által kibocsátott vagy hitelesített igazolásokat, még abban az esetben is, ha nem tagállami lajstromba vett hajóról van szó.

Egy tagállam bármikor kérhet konzultációt az igazolást kibocsátó vagy hitelesítő államtól, amennyiben úgy ítéli meg, hogy az igazoláson szereplő biztosító vagy kezes pénzügyi szempontból nem képes megfelelni az ezen irányelvben előírt kötelezettségeknek.

**20h. cikk**

A polgári jogi felelősségi pénzügyi biztosítékot nyújtó elleni közvetlen fellépés

A hajó által okozott kár megtérítésére vonatkozó összes kérelemmel közvetlenül a hajótulajdonos polgári jogi felelősségét lefedő pénzügyi biztosíték nyújtójához lehet fordulni.

A pénzügyi biztosíték nyújtója ugyanolyan módon védekezhet, mint a hajótulajdonos, kivéve azt az esetet, amikor a hajótulajdonos csődbe megy vagy felszámolási eljárás alatt van.

A pénzügyi biztosíték nyújtója arra a tényre is hivatkozhat, hogy a veszteség vagy a károk a hajótulajdonos szándékosan elkövetett mulasztásából következnek. Ugyanakkor védekezésében nem hozhat fel semmilyen indokot, amelyet felhasználhatott volna, ha a hajótulajdonos indított volna ellene eljárást.

A pénzügyi biztosíték nyújtója a hajótulajdonost minden esetben kötelezheti az eljárásban való részvételre.

**20i. cikk****Közösségi hivatal**

Közösségi hivatalt hoznak létre, amelynek feladata, hogy a kiállított biztosítékról szóló igazolások teljes nyilvántartását vezesse, azok érvényességét ellenőrizze és megújítsa, illetve hogy a harmadik államok által nyilvántartásba vett biztosítékok valóságát ellenőrizze.

**20j. cikk****Pénzügyi biztosítékok és kompenzáció**

(1) A biztosításról szóló igazolás vagy a pénzügyi biztosíték hiánya nem mentesíti a tagállamokat a 20. cikk (1) bekezdésében említett előzetes helyzetértékelés és döntés alól, és önmagában nem elegendő ok arra, hogy egy tagállam megtagadja egy hajó menedékhelyen való fogadását.

2008. szeptember 24., szerda

(2) Az (1) bekezdés sérelme nélkül ezen irányelv értelmében a tagállam egy hajó menedékhelyen való fogadásakor kérheti a hajó üzemeltetőjétől, ügynökétől vagy kapitányától a hajó által okozott károkért rá háruló felelősségre vonatkozó biztosítás vagy pénzügyi garancia igazolását. Az említett igazolás megkérése nem okozhat késedelmet a segítségnyújtásra szoruló hajó fogadásánál.

(3) A 20. cikk (1) bekezdése szerinti döntés következtében a kikötő költségeinek és esetleges gazdasági veszteségének megtérítését a tagállamok biztosítják, ha a hajó tulajdonosa vagy üzem-bentartója ezen irányelvnek és a meglévő pénzügyi kompenzációs mechanizmusoknak megfelelően ezeket a költségeket és veszteségeket ésszerű időn belül nem téríti meg.”

15. 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 alapelveit a III. melléklet határozza meg.**

(4) **Regionális megállapodások, illetve határon átnyúló, interregionális vagy transznacionális projektek keretében történő együttműködés esetén a tagállamok biztosítják, hogy a kialakított információs rendszerek vagy hálózatok megfelelnek ezen irányelv követelményeinek, valamint kompatibilisek és össze vannak kapcsolva a SafeSeaNettel, az európai tengeri információs és irányítási rendszerrel.”**

16. 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 naprakészé 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;”

2008. szeptember 24., szerda

17. 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 fejlesztéséhez és működtetéséhez.”

18. A 24. cikk a következő bekezdésekkel egészül ki:

**„A tagállamok nemzeti jogszabályaikkal összhangban ellenőrzik, hogy a hajók által továbbított AIS- és LRIT-adatok nem jelentenek kockázatot a környezet biztonsága és/vagy védelme tekintetében, vagy nem olyanok, amelyek érintik a hajók üzemeltetői közötti versenyt. Nem szabad engedélyezniük a szállítmányra és a fedélzeten tartózkodó személyekre vonatkozó információk nyilvános terjesztését, hacsak a hajó tulajdonosa vagy üzemeltetője ahhoz nem járul hozzá.**

**A Bizottság megvizsgálja a lehetséges hálózati és információs biztonsági problémákat, amelyek ezen irányelv és különösen a 6., 6a., 14. és 22a. cikkének hatálya alá tartozó intézkedésekkel kapcsolatosak, és a hálózat biztonságának javítása érdekében előterjeszti a III. mellékletet érintő megfelelő módosításokat.”**

19. A 27. és a 28. cikk helyébe a következő szöveg lép:

„27. cikk

**Módosítási eljárás**

(1) A 3. cikkben foglalt meghatározások, a Közösségre, az IMO eszközeire és a mellékletekre való utalások a 28. cikk (2) bekezdésében foglalt, ellenőrzéssel történő szabályozási eljárással módosíthatók, hogy összhangban legyenek az elfogadott, módosított vagy hatályba lépett közösségi és nemzetközi jogszabályokkal, amennyiben ezek a módosítások nem terjesztik ki az irányelv hatályát.

(2) Ezen kívül az ezen irányelv I., III. és IV. melléklete a tapasztalatok fényében módosítható a 28. cikk (2) bekezdésében foglalt, ellenőrzéssel történő szabályozási eljárás szerint, feltéve, hogy az ilyen módosítások nem terjesztik ki az irányelv hatályát.

28. cikk

A bizottság eljárása

(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. ||”



2008. szeptember 24., szerda

20. Az I. mellékletben a 4. pont alatti, X-szel jelölt bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„— (X) **Egyéb rendelkezések:**

— **valamennyi tartalék üzemanyagot szállító hajó esetében az üzemanyag-készlet jellemzői és becsült mennyisége,**

— **hajózási státusz.”**

21. A II. melléklet I. része a következő 3. 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 ...-ig (\*);

— 18 méter és annál hosszabb, de 24 méternél rövidebb teljes hosszúságú halászhajók: legkésőbb ...-ig (\*\*);

— 15 méter és annál hosszabb, de 18 méternél rövidebb teljes hosszúságú halászhajók: legkésőbb ...-ig (\*\*\*)

A 15 méter teljes hosszúságot meghaladó, újonnan épített halászhajók ...-tól/-től (\*\*\*\*) kötelesek a 6a. cikkben meghatározott berendezéssel rendelkezni.

(\*) ezen irányelv hatálybalépésének időpontját követő három évvel.

(\*\*) ezen irányelv hatálybalépésének időpontját követő négy évvel.

(\*\*\*) ezen irányelv hatálybalépésének időpontját követő öt évvel.

(\*\*\*\*) ezen irányelv hatálybalépésének időpontját követő 18 hónappal.”

2. cikk

Átültetés

(1) A tagállamok hatályba léptetik azokat a törvényi, rendeleti és közigazgatási rendelkezéseket, amelyek szükségesek ahhoz, hogy **ezen irányelv hatálybalépésétől ...-ig (\*)** megfeleljenek. E rendelkezések szövegét közlik a Bizottsággal, **valamint e rendelkezések az irányelvnek való megfelelését bemutató táblázatot.**

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 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 || ,

az Európai Parlament részéről

az elnök

a Tanács részéről

az elnök

(\*) **12 hónappal** az irányelv hatályba lépését követően.