

2007. április 25., szerda

14. cikk

Ennek az irányelvnek a tagállamok a címzettjei.

Kelt ...-ban/-ben, ...-án/-én.

az Európai Parlament részéről
az elnök

a Tanács részéről
az elnök

P6_TA(2007)0146

A közösségi hajóforgalomra vonatkozó megfigyelő és információs rendszer ***I

Az Európai Parlament 2007. április 25-i jogalkotási állásfoglalása a közösségi hajóforgalomra vonatkozó megfigyelő és információs rendszer létrehozásáról szóló 2002/59/EK irányelv módosításáról szóló európai parlamenti és tanácsi irányelvre irányuló javaslatról (COM(2005)0589 – C6-0004/2006 – 2005/0239(COD))

(Együtdöntési eljárás: első olvasat)

Az Európai Parlament,

- tekintettel a Bizottságnak az Európai Parlamenthez és a Tanácshoz intézett javaslatára (COM(2005)0589) ⁽¹⁾,
 - tekintettel az EK-Szerződés 251. cikkének (2) bekezdésére és az EK-Szerződés 80. cikkére (2) bekezdésére, amely alapján a Bizottság benyújtotta javaslatát a Parlamenthez (C6-0004/2006),
 - tekintettel eljárási szabályzata 51. cikkére,
 - tekintettel a Közlekedési és Idegenforgalmi Bizottság jelentésére és a Halászati Bizottság véleményére (A6-0086/2007),
1. jóváhagyja a Bizottság javaslatát, annak módosított formájában;
 2. felhívja a Bizottságot, hogy utalja az ügyet újból a Parlamenthez, ha lényegesen módosítani szándékozik a javaslatot vagy a helyébe másik szöveget kíván léptetni;
 3. utasítja elnökét, hogy továbbítsa a Parlament álláspontját a Tanácsnak és a Bizottságnak.

⁽¹⁾ A Hivatalos Lapban még nem tették közzé.

P6_TC1-COD(2005)0239

Az Európai Parlament álláspontja, amely első olvasatban 2007. április 25-én került elfogadásra a közösségi hajóforgalomra vonatkozó megfigyelő és információs rendszer létrehozásáról szóló 2002/59/EK irányelv módosításáról szóló 2007/.../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. cikkének (2) bekezdésére,

tekintettel a Bizottság javaslatára,

2007. április 25., szerda

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

tekintettel a Régiók Bizottságának véleményére ⁽²⁾,

a Szerződés 251. cikkében megállapított eljárásnak megfelelően ⁽³⁾,

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 európai parlamenti és tanácsi irányelv ⁽⁴⁾ elfogadásával az Európai Unió megerősítette kapacitását a tengeri életbiztonságot és a tengeri környezetvédelmet fenyegető helyzetek megelőzésére.
- (2) Az irányelv értelmében a tagállamoknak parti állam minőségükben a hatáskörükbe tartozó területeken képesek kell legyenek a tengeri forgalom megfigyelési feladatai keretében szerzett információk cseréjére. A tagállamok egyetértésével a Bizottság által kialakított SafeSeaNet közösségi információcsere-rendszer egyrészt egy adatcserére vonatkozó hálózatot, másrészt pedig a hajókról és rakományokról rendelkezésre álló főbb információk szabványosítását (előzetes bejelentés és beszámoló) foglalja magában. Így aztán lehetővé teszi az európai vizeken található hajókkal, mozgásukkal és veszélyes vagy szennyező rakományukkal, illetve a tengeri eseményekkel kapcsolatos pontos és naprakész információk forrásazonosítását és bármely hatósághoz történő eljuttatását.
- (3) Ebben az összefüggésben az így 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 vész helyzetben közvetlen kapcsolatot létesíthessenek a szállított terméket legjobban ismerő üzemeltetőkkel.
- (5) Az életbiztonság a tengeren című 1974-es nemzetközi egyezményben (SOLAS-egyezmény) említett, a hajók automatikus azonosítását (AIS – Automatic Identification System) elősegítő berendezések nem csak a hajók megfigyelési lehetőségeinek, de főként az egymás felé közeledő hajók helyzeti biztonságának javítását teszik lehetővé. A berendezéseket 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. **A Nemzetközi Tengerészeti Szervezet (IMO) elismerte, hogy a hajók által továbbított AIS-adatok interneten vagy máshol történő kereskedelmi célú közzététele káros lehet a hajók és a kikötői létesítmények épségére és biztonságára, és sürgette részes országainak kormányait, hogy nemzeti jogszabályaikra figyelemmel térítsék el szándékuktól azokat, akik az AIS-adatokat a világhálón vagy máshol történő közzététel céljára mások számára elérhetővé teszik. Emellett a hajók útvonalaira és rakományaira vonatkozó AIS-információk nem lehetnek károsak a hajózási ágazat szereplői közötti tisztességes versenyre.**
- (6) Szükséges lenne az AIS és a közös halászati politika keretében alkalmazott helyzeti és kommunikációs rendszerek, így például a műholdas hajómegfigyelési rendszer (VMS) lehetséges szinergiájának tanulmányozása. **Ennek megfelelően az AIS rendszer üzembe helyezésének ütemezését egy ilyen vizsgálat eredményeinek figyelembe vételével kell meghatározni.** A rendszerek integrálására irányuló kutatásnak tekintettel kell lennie a halászflokkák ellenőrzési szükségére és kötelezettségére, különösen az átadott adatok biztonságára és bizalmas jellegére vonatkozóan.

⁽¹⁾ HL C 318., 2006.12.23., 195. o.

⁽²⁾ HL C 229., 2006.9.22., 38. o.

⁽³⁾ Az Európai Parlament 2007. április 25-i álláspontja.

⁽⁴⁾ HL L 208., 2002.8.5., 10. o.

2007. április 25., szerda

- (7) **Ez az irányelv úgy rendelkezik, hogy az új hajókat AIS-szel kell ellátni. A meglévő halászflootta ellátása érdekében egy külön költségvetési tételt kell létrehozni a Halászati Orientációs Pénzügyi Eszköz mellett, amely legfeljebb 90%-os társfinanszírozást tenne lehetővé a közösségi alapokból, tekintet nélkül a földrajzi területre.**
- (8) A 2002/59/EK irányelv 16. cikke előírja, hogy a tagállamok különleges intézkedéseket fogadnak el a viselkedésük vagy állapotuk miatt kockázatot jelentő hajókkal kapcsolatban. E szerint kívánatos hozzáadni e hajók jegyzékéhez azokat, amelyek nem rendelkeznek megfelelő biztosítással vagy pénzügyi garanciával, illetve amelyekkel kapcsolatban a révkalauz vagy a parti hatóságok jelzik, hogy *rendellességeik veszélyeztetik hajójásuk biztonságát vagy környezeti kockázatot jelenthetnek.*
- (9) A 2002/59/EK 18. cikkének mintájára, amely a különösen rossz időjárás okozta kockázatokra vonatkozik, szükséges a hajózást esetlegesen veszélyeztető jégképződés figyelembe vétele. Ha egy tagállam által kijelölt illetékes hatóság úgy ítéli meg egy minősített információs szolgálat jéghelyzeti előrejelzése alapján, hogy a hajózási feltételek nagy kockázatot jelentenek az emberi élet biztonságára 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 megteheszen mind a tengeren található emberek életének biztonsága, mind a környezet védelme érdekében. **Az egyes hajóosztályozó társaságok által a jegesedésre hajlamos területeken történő hajózás esetére előírt szabályokkal kapcsolatos esetleges problémák elkerülése érdekében ésszerű lenne, ha az államok e téren egységesítenék szabályaikat; az e tekintetben egységesített követelmények a lehetséges összeférhetetlenségek elkerülése érdekében a Hajóosztályozó Társaságok Nemzetközi Szövetségétől (IACS) vagy más vezető társaságoktól származhatnának.**
- (10) 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 kikötőkben vagy bármely, a lehetőségekhez mérten a legjobb feltételeket biztosító menedékhelyeken való fogadására a tengeri balesetek következményeinek enyhítésére.
- (11) 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 „menedékhelytervekben” található szükséges rendelkezések pontosítása az intézkedés harmonizált és hatékony végrehajtása, illetve a tagállamokra háruló kötelezettségek pontosítása érdekében.
- (12) **Fontos, hogy** tengeri veszélyhelyzet esetén – vagyis olyan helyzetben, amely hajótöréshez, környezeti vagy közlekedési veszélyhez vezethet –, **egy olyan független hatósághoz lehessen fordulni, amely a veszélyben lévő hajó megsegítéséhez szükséges összes döntés meghozatalára teljes hatáskörrel és szakértelemmel rendelkezik az emberéletek és a környezet megóvása, valamint a gazdasági károk minimalizálása érdekében. Kívánatos, hogy az illetékes hatóság állandó jellegű legyen. Különösen fontos, hogy ennek a hatóságnak képesnek kell lennie a veszélyhelyzetben lévő hajó menedékhelyen való fogadásával kapcsolatos független döntéshozatalra.** Ennek érdekében az alkalmazandó „menedékhely-tervben” található információk alapján el kell végeznie a helyzet előzetes értékelését.
- (13) A **segítségét igénylő** hajók fogadási tervének pontosan meg kell határoznia a riasztással és a szóban forgó helyzetek kezelésével kapcsolatos döntések sorát. Az illetékes hatóságokat és hatásköreiket, csakúgy mint az érintett felek közötti kommunikációs eszközöket világosan meg kell határozni. Az alkalmazandó eljárásoknak gyors, különleges tengerészeti hozzáértésen alapuló döntéshozatalt kell biztosítaniuk, **az olyan események kezelésével kapcsolatban, amelyeknek előreláthatólag komoly következményei lesznek.**
- (14) 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.

2007. április 25., szerda

- (15) Fontos, hogy a hajók menedékhelyen való fogadásával kapcsolatos döntéssel megbízott illetékes hatóságok, valamint a riasztások beérkezésével és kezelésével megbízott hatóságok jegyzéke *megfelelően közzétételre kerüljön*. 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. **Fontos, hogy az információkkal rendelkező felek garantálják azok bizalmasságát.**
- (16) **Fel kell gyorsítani a védett tengeri területek hálózatának létrehozását, és ezenkívül a tagállamoknak, a Bizottság által összehangolva, időszakos (határokon átnyúló) tengeri környezetvédelmi és humánerőforrásokra vonatkozó összehasonlító térképeket kell készíteniük.**
- (17) **A pénzügyi garanciák vagy a biztosítás hiánya nem mentesíti a tagállamokat azon kötelezettségük alól, hogy segítséget nyújtsanak a veszélyben lévő hajóknak, és menedékhelyen helyezték el azokat, ha azzal a legénységet és a környezetet érintő kockázatokat korlátozhatják. Az illetékes hatóságok ugyanakkor ellenőrizhetik, hogy az adott hajó rendelkezik-e biztosítással vagy olyan más pénzügyi garanciával, amely lehetővé teszi a menedékhelyen történő fogadásához kapcsolódó költségek és károk megfelelő megtérítését. Ezen információk megkövetelése azonban nem késleltetheti a mentési műveletet.**
- (18) **Biztosítani kell, hogy a veszélyben lévő hajót elhelyező kikötők számíthassanak a művelettel járó költségek és esetleges károk gyors megtérítésére. E célból a [hajótulajdonosok polgári jogi felelősségéről és az általuk nyújtandó pénzügyi biztosítékokról szóló] ...-i 2007/.../EK irányelv és a Nemzetközi Olajszennyezési Kompenzációs Alap mellett fontos a veszélyes és káros anyagok tengeri szállításával kapcsolatos károkért való felelősségről és kártérítésről szóló, 1996-os nemzetközi egyezmény (HNS-egyezmény), a bunkerolaj-szennyezéssel okozott károkkal kapcsolatos polgári jogi felelősségről szóló 2001. évi nemzetközi egyezmény (Bunkerolaj-egyezmény) és a hajóroncsok eltávolításáról szóló egyezmény alkalmazása is. Ezért a tagállamoknak a lehető leghamarabb ratifikálniuk kell ezeket az egyezményeket. Különleges esetekben, különösen, ha azokat a hajótulajdonosok pénzügyi garanciái vagy más meglévő kompenzációs mechanizmusok nem fedezik, a tagállamoknak gondoskodniuk kell a veszélyben lévő hajó menedékhelyen való elhelyezése következtében a kikötő által elszenvedett költségek visszatérítéséről és gazdasági veszteségek megtérítéséről.**
- (19) **A hajók parancsnokainak és legénységének teljes együttműködése és bizalma elnyerése érdekében biztosítani kell, hogy a parancsnokok és a legénység a veszélyben lévő hajójukat fogadó tagállam illetékes hatóságai részéről jó és tisztességes bánásmódra számíthasson. Ebben az összefüggésben kívánatos, hogy a tagállamok alkalmazzák a legénységgel való tisztességes bánásmódra vonatkozó IMO-iránymutatásokat.**
- (20) **Az Európai Unió partjainak felügyelete és a felségvizeire belépő hajók ellenőrzése az európai tengerészeti biztonság alapvető eleme. A hajók büntetlenségének megakadályozása, továbbá annak biztosítása érdekében, hogy baleset esetén bármely menedékhely kártérítésben részesüljön, meg kell erősíteni a part menti ellenőrzést, és biztosítani kell, hogy [a hajótulajdonosok polgári jogi felelősségéről és pénzügyi garanciájáról szóló] 2007/.../EK irányelv értelmében egyetlen, pénzügyi garanciával nem rendelkező hajó sem léphessen be az Európai Unió felségvizeire.**
- (21) **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 megelőzhessek a lehetséges kockázatokat, amennyiben az szükségesnek mutatkozik. Ennek keretében az információk megosztása lehetővé teszi a megszerzett felvilágosítások minőségének javítását, illetve megkönnyíti kezelésüket.**
- (22) **A 2002/59/EK irányelvnek megfelelően a tagállamok és a Bizottság jelentős haladást ért el az elektronikus adatcsere harmonizációjának kapcsán, különösen a veszélyes vagy szennyező áruk szállításának tekintetében. A 2002 óta kifejlesztett SafeSeaNet közösségi információcsere-hálózat mára a közösségi szintű referenciahálózatnak tekintendő. **Fontos annak biztosítása, hogy a SafeSeaNet rendszer ne****

2007. április 25., szerda

eredményezzen megnövekedett adminisztrációs vagy költségterheket az iparág számára, hogy bekövetkezzen a nemzetközi szabályokkal való harmonizáció, és az adatok bizalmasságát minden lehetséges üzleti vonatban figyelembe vegyék.

- (23) Az új technológiák – és különösen azok olyan űrbeli alkalmazásai, mint amilyenek a **műholdas** hajó-megfigyelési berendezések, a képalkotó rendszerek vagy a Galileo – terén megvalósított fejlődés lehetővé teszi a nyílt tengeri forgalom felügyeletét, és az európai vizek jobb lefedettségét. Az IMO a **hajók globális, nagy hatósugarú azonosítási és nyomon követési rendszerének (LRIT) kifejlesztése szándékával, a tengerészeti biztonság, a tengeri védelem és a tengeri környezetvédelem terén bekövetkezett fejlemények figyelembe vétele érdekében módosította a SOLAS-egyezményt. Az IMO által jóváhagyott felépítéssel összhangban – amely biztosítja regionális LRIT-adatközpontok felállításának lehetőségét – és figyelembe véve a SafeSeaNet rendszer tapasztalatait, az LRIT-információk összegyűjtésére és kezelésére európai LRIT-adatközpontot kellene felállítani. Az LRIT-adatok lekéréséhez a tagállamoknak az európai LRIT-adatközpontoz kell csatlakozniuk.**
- (24) **A hajók LRIT-rendszerrel történő felszerelésére vonatkozó IMO-előírások csak a nemzetközi hajóutakon alkalmazott hajókra alkalmazandók. Mivel azonban a valamely tagállam kikötői között belföldi forgalomban részt vevő hajók is kockázatot jelenthetnek a tengeri közlekedés biztonságára és a környezetre, a Bizottság által megfelelő időn belül javasolt ütemterv szerint ezeket a hajókat is fel kellene szerelni LRIT-rendszerrel.**
- (25) 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.
- (26) **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; ezért kívánatos, hogy a Bizottság az Európai Hálózat- és Információbiztonsági Ügynökséggel együttműködve megvizsgálja, hogyan oldhatók meg az ezen irányelv alkalmazásából esetlegesen eredő hálózat- és információbiztonsági problémák.**
- (27) 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 tengervédelembe bevont különböző magán- és közszervezetek által összegyűjtött minden, tengeri érdekre számot tartó információnak különösen az Equasis rendszerén keresztüli terjesztéséhez.
- (28) A tengeri közlekedés biztonságával és a hajókról történő szennyezés megelőzésével foglalkozó bizottság (COSS) létrehozásáról szóló, 2002. november 5-i 2099/2002/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet⁽¹⁾ központosítja a tengervédelem, a hajókról történő szennyezés megelőzése és a fedélzeti élet- és munkakörülmények tekintetében hatályos közösségi jogszabályok keretében létrehozott bizottságok feladatait. Ezért a jelenlegi bizottságot a COSS-nak fel kell váltania.
- (29) Ezenkívül figyelembe kell venni az említett nemzetközi eszközök módosításait is.
- (30) Az Európai Tengerbiztonsági Ügynökségről szóló 2002. június 27-i 1406/2002/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet⁽²⁾ biztosítja ezen irányelv egységes és hatékony végrehajtásához szükséges segítségnyújtást.
- (31) Ezért módosítani kell a 2002/59/EK irányelvet,

⁽¹⁾ HL L 324., 2002.11.29., 1. o. A legutóbb a 93/2007/EK bizottsági rendelettel (HL L 22., 2007.1.31., 12. o.) módosított rendelet.

⁽²⁾ HL L 208., 2002.8.5., 1. o. A legutóbb az 1891/2006/EK rendelettel (HL L 394., 2006.12.30., 1. o.) módosított rendelet.

2007. április 25., szerda

ELFOGADTA EZT AZ IRÁNYELVET:

1. cikk

A 2002/59/EK irányelv a következőképpen módosul:

1. A (19) preambulumbekzdés helyébe a következő szöveg lép:

„(19) 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 összhangban kell elfogadni. A Bizottságot külön fel kell hatalmazni arra, hogy az eddigi tapasztalatok fényében mellékletet állítson össze a SafeSeaNetről és módosítsa az I., III. és IV. mellékletet. Mivel ezek az intézkedések általános hatályúak és az irányelv nem lényegi elemeinek módosítására irányulnak, az 1999/468/EK határozat 5a. cikkében megállapított ellenőrzéssel történő szabályozási bizottsági eljárással kell őket elfogadni. A Bizottságot arra is fel kell hatalmazni, hogy meghatározza a belföldi hajóutakon közlekedő hajók LRIT-berendezéssel történő felszerelésére vonatkozó követelményeket, és módosítsa a meghatározásokat, a hivatkozásokat vagy a mellékleteket, hogy ezek összhangba kerüljenek az európai közösségi, vagy a nemzetközi joggal. Ezek az intézkedések az 1999/468/EK határozat 5. cikkében megállapított szabályozási bizottsági eljárással fogadhatók el.

(*) HL L 184., 1999.7.17., 23. o. A 2006/512/EK határozattal (HL L 200., 2006.7.22., 11. o.)”

2. Az 1. cikk (1) bekezdése helyébe a következő szöveg lép:

„Ezen irányelv célja egy hajómegfigyelési és információs rendszer létrehozása a Közösségben a tengeri forgalom biztonságának és hatékonyságának, a kikötői és tengeri biztonságának a növelése, a hatóságok által a tengeri eseményekre, balesetekre vagy potenciálisan veszélyes helyzetekre történő reagálás, különösen a felkutatási és mentőtevékenység javítása érdekében, valamint hogy hozzájáruljon a hajók által okozott szennyezések jobb megelőzéséhez és észleléséhez.”

3. A 2. cikk (2) bekezdése a következőképp módosul:

a) a bevezető mondat a következőképp módosul: „Eltérő rendelkezésig ezt az irányelvet nem kell alkalmazni:”;

b) a c) pontja 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 mondatban a „követező okiratok” szövegrész helyébe a „követező eszközök naprakész változata” szöveg lép.

ii. az a) pont a következő francia bekezdésekkel egészül ki:

„– „A.949(23) IMO-állásfoglalás”, a Nemzetközi Tengerészeti Szervezet segítségnyújtásra szoruló hajók menedékhelyéről szóló irányelvekről szóló 949(23) állásfoglalása.

– „A.950(23) IMO-állásfoglalás”, a Nemzetközi Tengerészeti Szervezet Tengeri segítségnyújtási szolgáltatások (MAS) című 950(23) állásfoglalása.

– „A.917(22) IMO-állásfoglalás”, a Nemzetközi Tengerészeti Szervezet A.956(23) állásfoglalással módosított, az AIS fedélzetén történő használatára vonatkozó irányelvekről szóló A.917(22) állásfoglalása.

– „A.987(24) IMO-állásfoglalás”, a Nemzetközi Tengerészeti Szervezetnek a tengerészekkel tengeri baleset esetén való tisztességes bánásmódról szóló A.987(24) állásfoglalása.”

2007. április 25., szerda

b) a cikk a következő s), t), u) és v) ponttal egészül ki:

- „s) „SafeSeaNet”: A Bizottság által a tagállamokkal együttműködésben kifejlesztett közösségi tengeri információcsere-rendszer a közösségi jogszabályok végrehajtásának biztosítására, **a 28. cikk (3) bekezdésében említett ellenőrzéssel történő szabályozási bizottsági eljárással megállapított külön melléklet szerint.**
- t) „menetrend szerinti közlekedés”: ugyanazon két vagy több kikötő közötti forgalom bonyolítására szolgáló átkelések sorozata a nyilvános 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.
- v) **„LRIT”: a tengerészeti biztonság, a tengeri védelem és a tengeri környezetvédelem céljából a SOLAS-egyezmény V. fejezete 19. szabályával összhangban nagy hatósugarú, azonosító és nyomon követésre alkalmas információkat továbbító rendszer.”**

5. 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 **24 métert**, a II. melléklet I. rész 3. pontjában található ütemtervnek megfelelően fel kell szerelni az IMO teljesítményi előírásainak megfelelő automatikus azonosító rendszerrel (AIS).

Az AIS-szel felszerelt halászhajók állandóan üzemben tartják ezt a rendszert, kivéve, ha nemzetközi egyezmények, szabályok vagy normák előírják a navigációs adatok védelmét.

Az AIS fedélzeten történő használatára vonatkozó IMO-irányelvekkel összhangban az AIS kikapcsolható, ha a hajó parancsnoka a halászhajó biztonsága vagy védelme érdekében ezt szükségesnek ítéli.”

6. A szöveg a következő 6b. cikkel egészül ki:

„6b. cikk

A hajók globális, nagy hatósugarú azonosítási és nyomon követési (LRIT) rendszerének használata

(1) Az AIS rendszerrel felszerelt, és kizárólag AIS-hálózattal lefedett AI tengeri övezetekben működő hajók kivételével a nemzetközi hajózási forgalomban részt vevő hajókat a SOLAS-egyezmény V. fejezete 19. szabályának, valamint az IMO által elfogadott teljesítményi előírásoknak és működési követelményeknek megfelelő LRIT-rendszerrel kell felszerelni.

A Bizottság a 28. cikk (2) bekezdésében említett szabályozási bizottsági eljárással összhangban meghatározza az Európai Unió valamely tagállamának kikötői között belföldi hajóutakon közlekedő hajók LRIT-berendezéssel történő felszerelésére vonatkozó követelményeket.

(2) A tagállamok és a Bizottság egymással együttműködve 2008. december 31-e előtt létrehozák a nagy hatótávolságú azonosító és nyomon követési információk feldolgozásáért felelős európai LRIT-adatközpontot.

Az európai LRIT-adatközpont a SafeSeaNet – az európai tengeri információcsere-rendszer – része. A SafeSeaNet nemzeti elemeinek az LRIT-adatok tárolásához szükséges módosításával kapcsolatos költségek a tagállamokat terhelik.

2007. április 25., szerda

A tagállamok legkésőbb 2008. december 31-ig kapcsolatot létesítenek az európai LRIT-adatközponttal és ezt fenntartják.

(3) A 28. cikk (2) bekezdésében említett szabályozási bizottsági eljárással összhangban a Bizottság meghatározza az LRIT európai adatközpontban tárolt információhoz való hozzáférési politikát és alapelveket.”

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

„12. cikk

A fuvarozót terhelő kötelezettségek

(1) A tagállamok kikötőiben veszélyes vagy szennyező anyagot szállításra felkínáló fuvarozatónak – függetlenül a hajó méretétől – az anyagok hajó fedélzetére való szállítása előtt át kell adnia a hajó parancsnokának vagy üzemtartójának 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, **valamint az IMO MSC. 150(77) állásfoglalás II. melléklete szerinti biztonsági adatlapon szereplő egyéb adatok;**
- 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.

(2) A Közösségen kívüli kikötőből érkező és valamelyik tagállam kikötőjébe tartó vagy valamelyik tagállam felségvizein lehorgonyzó, veszélyes vagy szennyező anyagot szállító hajóknak a fuvarozatótól származó nyilatkozattal kell rendelkezniük, amely az alábbi információkat tartalmazza:

- a) az I. melléklet 3. szakaszában felsorolt információk;
- b) e cikk (1) bekezdésének b) és c) pontjában előírt információk.

(3) A fuvarozatót terheli annak kötelezettsége és felelőssége, hogy gondoskodik arról, hogy a szállításra bemutatott rakomány valóban megfeleljen az (1) és (2) bekezdés szerint bejelentettnek.”

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 késedelem nélküli továbbítására egy másik tagállam illetékes hatósága részére. Ez nem vezethet olyan gyakorlathoz, hogy a tagállamok a hajókra és a hajón lévő árukra vonatkozó adatokat a tengeri biztonság, védelem vagy a tengeri környezet védelmétől eltérő célból rendszeresen lekérdezik.”

9. 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] 2007/.../EK európai parlamenti és tanácsi irányelvnek (*) megfelelően;

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

(*) HL L ...”

2007. április 25., szerda

10. 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 érkező, 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 érkező, illetve onnan távozni, vagy pedig egy *rév területét* elhagyni kívánó hajók **dokumentumokkal igazolni tudják, hogy** összhangban **állnak** az érintett terület jéghelyzetének megfelelő szilárdsági és teljesítményi követelményekkel.

(2) A jéghelyzetre vonatkozó adatok tekintetében az (1) bekezdés rendelkezéseinek alkalmazásában hozott intézkedések egy, a tagállam által elismert minősített meteorológiai információs szolgálat jég-helyzetre és időjárási viszonyokra vonatkozó előrejelzésein alapulnak.”

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

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

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

„20. cikk

Veszélyben lévő hajók fogadása menedékhelyeken

(1) **Minden tagállam kijelöl egy olyan illetékes hatóságot, amely rendelkezik a szükséges szakértelemmel, és amely abban a tekintetben független, hogy a mentési művelet idején önálló döntési jogköre van a veszélyben lévő hajók befogadásával kapcsolatban az alábbi célok elérése érdekében:**

- **az emberéletek védelme;**
- **a part védelme;**
- **a tengeri környezet védelme;**
- **a tengerbiztonság; és**
- **a gazdasági veszteségek minimalizálása.**

(2) Az (1) bekezdésben említett hatóság többek között:

- 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 folyamatos tájékoztatása érdekében;**
- d) **szükség esetén maga is mentőcsoportokat hívhat és vethet be;**
- e) **elrendelheti révkalauz igénybevételét vagy a hajó vontatását.**

2007. április 25., szerda

(3) *A tagállamok, a Bizottság által összehangolva, időszakos (határokon átnyúló) tengeri környezetvédelmi és humán erőforrásokra vonatkozó összehasonlító térképeket készítenek.*

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

(5) *A veszélyben lévő hajó menedékhelyen való elhelyezéséről a körülmények előzetes értékelése alapján az (1) bekezdésben említett hatóság határoz.*

Az (1) bekezdésben említett hatóság biztosítja, hogy a körülmények 20a. cikkben említett tervnek megfelelően elvégzett előzetes értékelése alapján minden olyan esetben fogadják a veszélyben lévő hajókat, amikor a veszélyben lévő hajó menedékhelyen való elhelyezése lehetővé teszi a fennálló körülmények által előidézett kockázatok csökkentését.

(6) *A tagállamok a joghatóságuk alá tartozó vizekben található, veszélyben lévő hajók legénysege tekintetében tiszteletben tartják a tengerészekkel tengeri baleset esetén való tisztességes bánásmódra vonatkozó IMO-iránymutatásokat.*

(7) *A (4) 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 egybeegülhetnek."*

13. 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, **valamint annak érdekében, hogy gondoskodni tudjanak a hajók elhelyezéséről és az emberéletek védelméről.***

(2) *Az (1) bekezdésben található terveket az érintett felekkel való konzultáció alapján az IMO 3. cikk a) pontban említett idevágó **iránymutatásaira** 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.*

2007. április 25., szerda

(3) A tagállamok közlések mind a 20. cikk (4) 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.

Mindazoknak, akik e bekezdés alapján lényeges információt kapnak a vészhelyzeti tervekkel és a menedékhelyekkel kapcsolatban, biztosítaniuk kell ezen információk bizalmosságát.

14. A szöveg a következő 20b. cikkel egészül ki:

„20b. cikk

Pénzügyi garancia és **kompenzáció**

(1) **A biztosítás vagy a pénzügyi garancia igazolásának hiánya nem mentesíti a tagállamokat a 20. cikkben említett előzetes értékelés és döntés alól, és önmagában nem jelent elegendő indokot a tagállamok számára a veszélyben lévő hajó menedékhelyen való elhelyezésének elutasítására.**

(2) **Az (1) bekezdés sérelme nélkül a [hajótulajdonosok polgári jogi felelősségéről és pénzügyi garanciájáról szóló] 2007/.../EK irányelv értelmében a tagállam egy veszélyben lévő 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. Ezen igazolás megkövetelése nem vezethet a veszélyben lévő hajó menedékhelyen való elhelyezésének késleltetéséhez.**

(3) **A 20. cikk (5) bekezdése szerinti döntés következtében a kikötő által elszenvedett költségek és esetleges gazdasági veszteségek megtérítését a tagállamok biztosítják, ha a hajó tulajdonosa vagy üzemeltetője [a hajótulajdonosok polgári jogi felelősségéről és pénzügyi garanciájáról szóló] 2007/.../EK irányelvnek⁺ és a meglévő nemzetközi kompenzációs mechanizmusoknak megfelelően ezeket a költségeket és károkat ésszerű időn belül nem téríti meg.**

15. 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 megbizonyosodnak arról, hogy az ezen irányelvben említett információk összegyűjtésére, kezelésére és megőrzésére létrejött nemzeti és helyi rendszerek összekapcsolhatóak legyenek a SafeSeaNet közösségi tengeri információcsere-rendszerrel. **A Bizottságnak biztosítania kell a közösségi hajózási információcsere-rendszer (SafeSeaNet) napi 24 órán keresztül történő működését.**

2007. április 25., szerda

(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 kompatibilitásuk és össze vannak kapcsolva a SafeSeaNet rendszerrel, az európai tengeri információs és irányítási rendszerrel.*

(5) *Annak biztosítására, hogy elég idő álljon rendelkezésre a SafeSeaNet rendszer működésének tesztelésére, a rendszernek 2009. január 1-jén teljes mértékben működésbe kell lépnie."*

16. 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 szolgáltatások 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 következő e), f) és g) ponttal egészül ki:

„e) a mellékletben említett információk kezelésére használt **hagyományos és műholdas rendszerek integrálása, valamint a** nemzeti rendszerek összekapcsolásának és interoperabilitásának biztosítása, a SafeSeaNet rendszer fejlesztése és aktualizálása;

f) az AIS és a közös halászati politika keretében használt helyzeti és kommunikációs rendszerek integrációja megvalósításának tanulmányozása és módjainak meghatározása. **Az említett tanulmány eredményeit legkésőbb a 6a. cikkben említett kötelezettség hatálybalépése előtt 12 hónappal, de mindenképpen 2008. július 1. előtt kell rendelkezésre bocsátani;**

g) **tanulmányozni kell és végre kell hajtani azokat az eljárásokat, amelyek a leghatékonyabban tudják biztosítani az összegyűjtött információk bizalmas jellegét."**

17. 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.”

18. A 24. cikk a következőképpen módosul:

„24. cikk

Az információk bizalmas jellege.

(1) **A tagállamok nemzeti jogszabályaikkal összhangban megteszik a megfelelő intézkedéseket annak érdekében, hogy biztosítsák az ezen irányelv alapján megküldött információk bizalmosságát.**

(2) **A tagállamok nemzeti jogszabályaikkal összhangban megakadályozzák a hajók által továbbított AIS- és LRIT-adatok biztonsági, védelmi és környezetvédelmi céloktól eltérő célú, vagy oly módon történő elérhetővé tételét vagy felhasználását, amely torzítja a hajóüzemeltetők közti 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.**

2007. április 25., szerda

(3) A Bizottság az Európai Hálózat- és Információbiztonsági Ügynökséggel együttműködve megvizsgálja, hogyan lehetne megoldani az ezen irányelvben előírt intézkedésekkel, különösen annak 6., 6a., 14. és 22a. cikkével esetlegesen összefüggő kapcsolódó hálózat- és információbiztonsági problémákat. Legkésőbb ezen irányelv hatálybalépése után egy évvel a Bizottság meghozza az ezen irányelv alapján folytatott adatcserével kapcsolatos jogosulatlan használat vagy visszaélések megakadályozásához szükséges intézkedéseket.”

19. A 27. cikk (2) bekezdése helyébe a következő szöveg lép:

„(2) Továbbá a 28. cikk (3) bekezdésében említett ellenőrzéssel történő szabályozási bizottsági eljárással – az irányelv kapcsán szerzett tapasztalatok fényében – módosítható az I., III. és IV. melléklet, amennyiben ezek a módosítások nem bővítik az irányelv alkalmazási körét.”

20. A 28. cikk helyébe a következő szöveg lép:

„28. cikk

A 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 történő hivatkozáskor az 1999/468/EK határozat 5. és 7. cikke kell alkalmazni, figyelemmel 8. cikkének rendelkezéseire is.

Az 1999/468/EK határozat 5. cikke (6) bekezdésének megfelelően megállapított időtartam három hónap.

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

(*) HL L 324., 2002.11.29., 1. o. A legutóbb a 93/2007/EK bizottsági rendelettel (HL L 22., 2007.1.31., 12. o) módosított rendelet.”

21. Az I. mellékletben a 4. pont X. bekezdése helyébe a következő szöveg lép:

„– X. egyes információk:

- valamennyi tartalék üzemanyagot szállító hajó esetében az üzemanyag-készlet jellemzői és becsült mennyisége,
- hajózási státusz.”

22. A II. melléklet I. része a következő 3. ponttal egészül ki:

„3. Halászhajók

Minden olyan halászhajóra, amelynek teljes hossza meghaladja a **24 métert**, a 6a. cikkben előírt követelmény alkalmazandó a következő ütemterv szerint:

- **24 méteres és annál hosszabb teljes hosszú új halászhajók: ...-ig (*)**;
- 24 méter és annál hosszabb, de 45 méternél rövidebb teljes hosszú halászhajók: legkésőbb ...-ig (**);

(*) Ezen irányelv hatálybalépésének napján.

(**) Ezen irányelv hatálybalépése után két évvel.”

2007. április 25., szerda

2. cikk

(1) A tagállamok elfogadják és kihirdetik azokat a törvényi, rendeleti és közigazgatási rendelkezéseket, amelyek szükségesek ahhoz, hogy ennek az irányelvnek legkésőbb ...-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 ...-ban/-ben, ...-án/-én.

az Európai Parlament részéről
az elnök

a Tanács részéről
az elnök

(*) 12 hónappal az irányelv hatályba lépését követően.

P6_TA(2007)0147

A tengeri közlekedési ágazatban bekövetkező balesetek kivizsgálása ***I

Az Európai Parlament 2007. április 25-i jogalkotási állásfoglalása a tengeri közlekedési ágazatban bekövetkező balesetek kivizsgálására irányadó alapelvek megállapításáról, valamint az 1999/35/EK és a 2002/59/EK irányelv módosításáról szóló európai parlamenti és tanácsi irányelvre irányuló javaslatról (COM(2005)0590 – C6-0056/2006 – 2005/0240(COD))

(Együtdöntési eljárás: első olvasat)

Az Európai Parlament,

- tekintettel a Bizottságnak az Európai Parlamenthez és a Tanácshoz intézett javaslatára (COM(2005)0590) ⁽¹⁾,
- tekintettel az EK-Szerződés 251. cikkének (2) bekezdésére és a 80. cikkének (2) bekezdésére, amely alapján a Bizottság benyújtotta javaslatát a Parlamenthez (C6-0056/2006),

⁽¹⁾ A Hivatalos Lapban még nem tették közzé.