

III

(Előkészítő jogi aktusok)

TANÁCS

15/2008/EK KÖZÖS ÁLLÁSPONT

a Tanács által 2008. június 6-án elfogadva

a közösségi hajóforgalomra vonatkozó megfigyelő és információs rendszer létrehozásáról szóló 2002/59/EK irányelv módosításáról szóló, ...-i 2008/.../EK európai parlamenti és tanácsi irányelv elfogadására tekintettel

(EGT-vonatkozású szöveg)

(2008/C 184 E/01)

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS AZ EURÓPAI UNIÓ TANÁCSA,

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

tekintettel a Bizottság javaslatára,

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

tekintettel a Régiók Bizottságának véleményére ⁽²⁾,

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

mivel:

- (1) A 2002/59/EK irányelv ⁽⁴⁾ elfogadásával az Európai Unió megerősítette az emberi élet biztonságára a tengeren veszélyt jelentő helyzetek megelőzésére és a tengeri környezet védelmére vonatkozó kapacitását.
- (2) Mivel ez az irányelv a 2002/59/EK irányelv módosítására vonatkozik, a benne foglalt kötelezettségek nagy része nem alkalmazandó a tengerparttal és tengeri kikötővel nem rendelkező tagállamok esetében. Következésképpen – a tagállamoknak a tengeri és egyéb forgalmi szolgáltatások, különösen a folyami információs szolgáltatások folyamatosságának biztosítására vonatkozó

együttműködési kötelezettségének sérelme nélkül – Ausztriára, a Cseh Köztársaságra, Magyarországra, Luxemburgra és Szlovákiára nézve csak azok a kötelezettségek alkalmazandók, amelyek az e tagállamok lobogója alatt közlekedő hajókra vonatkoznak.

- (3) Az irányelv értelmében a tagállamoknak parti állam minőségükben a hatáskörükhöz 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” (a továbbiakban: SafeSeaNet) egyrészt egy adatcsere-rendszer hálózatot, másrészt pedig a hajókról és rakományokról 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.
- (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

⁽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 véleménye (a Hivatalos Lapban még nem tették közzé), a Tanács 2008. június 6-i közös állásfoglalása és az Európai Parlament ...-i állásfoglalása (a Hivatalos Lapban még nem tették közzé).

⁽⁴⁾ HL L 208., 2002.8.5., 10. o.

- hozzáérjenek 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 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.
- (7) Az AIS-szel való felszerelésre vonatkozó kötelezettséget úgy is kell érteni, hogy az megköveteli az AIS mindenkori üzemben tartását, kivéve, ha nemzetközi szabályok vagy normák biztosítják a navigációs információ védelmét.
- (8) Hasznos lenne az AIS és a közös halászati politika keretében alkalmazott helyzeti és kommunikációs rendszerek, így például a műholdas hajómegfigyelési rendszer lehetséges szinergiájának tanulmányozása. E célból a Bizottságnak – a tagállamokkal együttműködésben – tanulmányoznia kell az AIS-nek a közös halászati politika keretében alkalmazott helymeghatározási és kommunikációs rendszerekbe való integrálásának a megvalósíthatóságát, és meg kell határoznia az erre vonatkozó részletes szabályokat. Az ezen rendszerek integrálására vonatkozó lehetőségek vizsgálatának tekintettel kell lennie a halászflokkok ellenőrzésére irányuló igényekre és követelményekre, különösen az átadott adatok biztonsága és bízalmas jellege tekintetében.
- (9) A 2002/59/EK irányelv előírja, hogy a tagállamok különleges intézkedéseket fogadnak 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.
- (10) A 2002/59/EK irányelvvel összhangban, a kivételesen kedvezőtlen időjárás okozta kockázatok tekintetében szükségesnek tűnik a hajózást esetlegesen veszélyeztető jégképződés figyelembevételére. Ezért amennyiben egy tagállam által kijelölt illetékes hatóság úgy ítéli meg egy elismert meteorológiai információs szakszolgálat jéghelyzeti előrejelzése alapján, hogy a hajózási feltételek komoly fenyegetést jelentenek az emberi élet biztonságára vagy a környezeti szennyezés tekintetében, arról tájékoztatnia kell a hatáskörébe tartozó területen jelen lévő hajók kapitányait, illetve azokat, amelyek az érintett terület kikötőjébe vagy kikötőibe érkezni, vagy onnan távozni kívánnak. Az érintett hatóságnak képesnek kell lennie arra, hogy minden megfelelő intézkedést megteheszen a tengeren tartózkodó emberek életének biztonsága és a környezet védelme érdekében.
- (11) A 2002/59/EK irányelv előírja, hogy a tagállamoknak – amennyiben a helyzet megköveteli – tervet kell kidolgozniuk a veszélyben lévő hajóknak a kikötőikben vagy bármely, a lehetőségekhez mérten a legjobb feltételeket biztosító védett helyen való fogadására a tengeri balesetek következményeinek enyhítésére. Figyelembe véve azonban a Nemzetközi Tengerészeti Szervezet által az A.949(23) sz. határozathoz csatolt, 2003. december 13-i, a segítségnyújtásra szoruló hajók menedékhelyére vonatkozó iránymutatásokat (a továbbiakban: „A.949(23) IMO határozat”), amelyeket a 2002/59/EK irányelvet követően fogadtak el, és amelyek – ha emberi élet nincs veszélyben – a segítségnyújtásra szoruló hajókra vonatkoznak, mintsem veszélyben lévő hajókra, az említett irányelvet ennek megfelelően módosítani kell.
- (12) Az A.949(23) IMO határozat alapján, valamint a Bizottság, az Európai Tengerbiztonsági Ügynökség (a továbbiakban: az ügynökség) és a tagállamok által közösen végzett munkát követően meg kell határozni azokat az alapvető rendelkezéseket, amelyeket a segítségnyújtásra szoruló hajók fogadására vonatkozó terveknek tartalmazniuk kell ezen intézkedés harmonizált és hatékony végrehajtása, valamint a tagállamokra háruló kötelezettségek körének pontosítása érdekében.
- (13) A segítségnyújtásra szoruló hajók által jelentett fenyegettségre való hatékony reagálás érdekében a tagállamok által készített bármely tervnek az A.949(23) IMO határozaton kell alapulnia. Az ilyen fenyegetettségekkel összefüggő kockázatok felmérésekor azonban a tagállamok – tekintettel egyedi körülményeikre – figyelembe vehetnek egyéb tényezőket is, így például a tengervíz ivóvíz előállítására és villamosenergia-termelésre való felhasználását.
- (14) Amikor egy hajó segítségnyújtásra szorul, szükséges lehet az említett hajó menedékhelyen való fogadásával kapcsolatos döntéshozatal. E célból az érintett hatóságnak a hajók „menedékhelyen” való fogadására vonatkozó idevágó tervben található információk alapján el kell végeznie a helyzet előzetes értékelését.
- (15) A segítségnyújtásra szoruló hajók fogadási tervének pontosan meg kell határoznia a riasztással és a szóban forgó helyzetek kezelésével kapcsolatos döntések sorát. Az érintett hatóságokat és hatásköreiket, csakúgy mint az érintett felek közötti kommunikációs eszközöket világosan meg kell határozni. Az alkalmazandó eljárásoknak gyors, az illetékes hatóság rendelkezésére álló szakértelmen és megfelelő információkon alapuló megfelelő döntéshozatalt kell biztosítaniuk.

- (16) 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.
- (17) 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.
- (18) 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.
- (19) 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.
- (20) Az új technológiák – és különösen azok olyan úrralkalmazásai, mint amilyenek a jeladókon keresztüli hajómegfigyelési berendezések, a képalkotó rendszerek vagy éppen a globális navigációs műholdrendszerek (GNSS) – terén megvalósított fejlődés lehetővé teszi a forgalom felügyeletének a nyílt tengerre való kiterjesztését, és ezáltal az európai vizek jobb lefedettségének biztosítását, többek között a nagy hatósugarú azonosítási és nyomon követési rendszerek (LRIT) által. Az ilyen eszközöknek a 2002/59/EK irányelv által létrehozott hajóforgalmi megfigyelő és információs rendszerbe való teljes integrációja érdekében szükséges, hogy e feladat terén teljes legyen a közösségi együttműködés.
- (21) 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.
- (22) 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.
- (23) 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⁽¹⁾ központosítja a tengervédelem, a hajókról történő szennyezés megelőzése és a fedélzeti élet- és munkakörülmények tekintetében hatályos közösségi jogszabályok keretében létrehozott bizottságok feladatait. Ezért a jelenlegi bizottságot a COSS-nak kell felváltania.
- (24) Ezenkívül figyelembe kell venni az említett nemzetközi eszközök módosításait is.
- (25) Az ezen irányelv végrehajtásához szükséges intézkedéseket a Bizottságra ruházott végrehajtási hatáskörök gyakorlására vonatkozó eljárások megállapításáról szóló, 1999. június 28-i 1999/468/EK tanácsi határozattal⁽²⁾ összhangban kell elfogadni.
- (26) A Bizottságot fel kell hatalmazni különösen a 2002/59/EK irányelv módosítására, hogy alkalmazza a nemzetközi egyezményekben, jegyzőkönyvekben, szabályzatokban és a kapcsolódó határozatokban bekövetkező változásokat. Mivel a fenti intézkedések általános hatályúak, és az említett irányelv nem alapvető fontosságú elemeinek többek között új nem alapvető fontosságú elemekkel történő kiegészítéssel történő módosítására irányulnak, azokat az 1999/468/EK határozat 5a. cikkében meghatározott ellenőrzéssel történő szabályozási eljárásnak megfelelően kell elfogadni.
- (27) Az Európai Tengerbiztonsági Ügynökség létrehozásáról szóló, 2002. június 27-i 1406/2002/EK európai parlamenti és a tanácsi rendeletnek⁽³⁾ megfelelően az ügynökség biztosítja a szükséges támogatást a Bizottság és a tagállamok számára a 2002/59/EK irányelv végrehajtásához.
- (28) A jogalkotás minőségének javításáról szóló intézményközi megállapodás⁽⁴⁾ 34. pontjával összhangban a tagállamokat ösztönözni kell arra, hogy a maguk, illetve a Közösség érdekében készítsék el és hozzák nyilvánosságra saját táblázataikat, amelyek a lehető legteljesebb mértékben kimutatják a megfelelést az irányelv és az átlutató rendelkezések között.

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

⁽³⁾ 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.

⁽⁴⁾ HL C 321., 2003.12.31., 1. o.

(29) A 2002/59/EK irányelvet ennek megfelelően módosítani kell,

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

v) »segítségnyújtásra szoruló hajó«: hajó olyan helyzetben, amely – eltekintve attól, hogy szükséges a hajón tartózkodó személyek mentése –, környezeti vagy navigációs fenyegetettség eredményezhet.”.

ELFOGADTA EZT AZ IRÁNYELVET:

3. A szöveg a következő cikkel egészül ki:

1. cikk

Módosítások

A 2002/59/EK irányelv a következőképpen módosul:

1. A 2. cikk (2) bekezdésében a bevezető szövegrész helyébe a következő lép:

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

2. A 3. cikk a következőképpen módosul:

a) Az a) pont a következőképpen módosul:

i. a bevezető szövegrész helyébe a következő lép:

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

ii. az a) pont a következő 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,

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

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

b) A k) pont a következőképpen módosul:

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

c) A cikk a következő pontokkal egészül ki:

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

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

„6a. cikk

Az automatikus azonosító rendszerek (AIS) halászhajók általi használata

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

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

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

„12. cikk

A feladót terhelő kötelezettségek

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

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

b) a MARPOL-egyezmény I. mellékletében említett anyagok tekintetében a termékek fiziko-kémiai jellemzőit – beleértve az 50 °C-on mért, cSt-ben kifejezett viszkozitást és a 15 °C-on mért sűrűséget – részletesen tartalmazó biztonsági adatlap;

c) a feladó vagy bármely olyan személy vagy szerv segélyhívási elérhetősége, aki vagy amely rendelkezik a termékek fiziko-kémiai jellemzőire és a vészhelyzet esetén hozandó intézkedésekre vonatkozó információkkal.

A feladót terheli annak kötelezettsége, hogy a hajóparancsnoknak vagy az üzemeltetőnek átadja ezt a nyilatkozatot, és hogy gondoskodik arról, hogy a szállításra felkínált rakomány valóban az legyen, amelyet az első bekezdésnek megfelelően bejelentettek.”.

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

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

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

6. 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 horgonyzási területet elhagyni kívánó hajó teljesítse az érintett terület jéghelyzetének megfelelő szilárdsági és teljesítményi követelményeket.

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

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

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

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

„20. cikk

Segítségnyújtásra szoruló hajók fogadása a menedékhelyeken

(1) Valamely segítségnyújtásra szoruló hajó menedékhelyen való fogadása vagy elutasítása az illetékes hatóság

által a 20a. cikkben említett terv alapján végzett előzetes helyzetértékelésen és döntésen alapul.

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

9. 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.

(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, amelyek segítséget biztosítanak a segítségnyújtásra szoruló hajó menedékhelyen történő értékelésében, 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 biztosítékokra és felelősségre vonatkozó eljárások.

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

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

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

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

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

10. 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.”

11. 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 naprakész 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:

(*) Ezen irányelv hatálybalépésének időpontját követő 18 hónappal.

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

12. 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.”.

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

„28. cikk

A bizottság

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

14. 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 (***),

(**) Ezen irányelv hatálybalépésének időpontját követő három évvel.

(***) Ezen irányelv hatálybalépésének időpontját követő négy évvel.

– 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.”.

2. cikk

Átültetés

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

Amikor a tagállamok elfogadják ezeket a rendelkezéseket, azokban hivatkozni kell erre az irányelvre, vagy azokhoz hivataltalos 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

...

(*) Ezen irányelv hatálybalépésének időpontját követő öt évvel.

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

A TANÁCS INDOKOLÁSA

I. BEVEZETÉS

A Bizottság 2005 novemberében elfogadta a közösségi hajóforgalomra vonatkozó megfigyelő és információs rendszer létrehozásáról szóló 2002/59/EK irányelv módosításáról szóló európai parlamenti és tanácsi irányelvre irányuló javaslatát ⁽¹⁾. A javaslatot 2006. január 13-án nyújtották be a Tanácsnak.

Az Európai Parlament az első olvasatot követő véleményét 2007. április 25-én fogadta el.

Az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság 2006. szeptember 13-án fogadta el véleményét ⁽²⁾.

A Régiók Bizottsága 2006. június 15-én fogadta el véleményét ⁽³⁾.

Az együtdöntési eljárás keretében (EKSz. 251. cikk) a Tanács 2007. június 7-én politikai megállapodásra jutott az irányelvtervezetre vonatkozóan. A jogász-nyelvész ellenőrzést követően a Tanács 2008. június 6-án elfogadta közös álláspontját.

II. CÉLKITŰZÉS

A javasolt irányelv fő célkitűzése a 2002/59/EK irányelv annak érdekében történő módosítása, hogy az a hajóbiztonság és a környezetvédelem fokozására irányuló kiegészítő intézkedéseket tartalmazzon, valamint hogy összehangolja a „menedékhelyek” megvalósítását.

A javaslat különösen a közösségi tengerészeti információcsere-rendszer, a SafeSeaNet fejlesztését, a veszélyben lévő hajók fogadásáért felelős független hatóság tagállamok általi kijelölését, a jéghelyzet esetén foganatosítandó intézkedéseket, valamint a biztosítással nem rendelkező hajókkal szemben alkalmazott bánásmódot foglalja magában. A javaslat ezenkívül indítványozza az automatikus azonosító rendszerek (AIS) kötelezővé tételét a 15 méternél hosszabb halászhajók esetében, valamint a feladót terhelő tájékoztatási kötelezettségek szigorítását.

III. A KÖZÖS ÁLLÁSPONT ELEMZÉSE

Általános megjegyzések

A fenti javaslatra vonatkozó, a Tanács által jóváhagyott közös álláspont aktualizálja a hatályban lévő irányelvet, hogy az hozzájáruljon a megerősített tengerbiztonsághoz. Jóllehet a Tanács a javaslat célkitűzése tekintetében egyetért a Bizottsággal, a tanácsi megközelítés magában foglalt néhány kiigazítást, amelyek célja a 15 méternél hosszabb halászhajók biztonságának – a hajók automatikus azonosító rendszerekkel való felszerelése által történő – növelése, a segítségnyújtásra szoruló hajók menedékhelyen való fogadására vagy elutasítására vonatkozó szabályok megállapítása, valamint a hajómegfigyelésnek a SafeSeaNet információcsere-rendszeren keresztül történő megerősítése.

Megjegyzendő, hogy a közös álláspont több olyan változtatást is tartalmaz, amelyeket nem az Európai Parlament első olvasat során kialakított véleménye javasolt, ennek oka, hogy a bizottsági javaslat rendelkezései új elemekkel egészültek ki, vagy az, hogy azokat teljesen újraszövegezték.

Ezen túlmenően több olyan szövegezési változtatásra is sor került, amelyek célja pusztán a szöveg egyértelművé tétele, illetve az irányelv általános koherenciájának biztosítása.

Két fontos kérdéssel – az automatikus azonosító rendszerek halászhajókra való felszerelésével és a hajók menedékhelyeken való fogadásával – az érintett tanácsi szervekben folytatott megbeszélések során különösen jelentős kérdésként foglalkoztak.

Konkrét kérdések

A. Az automatikus azonosító rendszerek (AIS) használata

A Tanács elfogadta az automatikus azonosító rendszereknek (AIS, A. osztály) a 15 méter teljes hosszúságot meghaladó halászhajók általi használatát, ami a módosított irányelv egyik lényeges eleme. A Tanács mindazonáltal úgy véli, hogy egyértelműen meg kell határozni, mely hajókra vonatkozik e kötelezettség. Ennek érdekében a tanácsi közös álláspont módosítja a bizottsági javaslatot, és pontosan meghatározza e kötelező rendelkezés feltételeit.

⁽¹⁾ 5171/06 – COM(2005) 589 végleges.

⁽²⁾ HL C 318., 2006.12.23.

⁽³⁾ HL C 229., 2006.9.22.

A Tanács továbbá elfogadta az Európai Parlament 17. módosítását, és az irányelv következképpen hivatkozik az IMO A.917(22) határozatára (Az automatikus azonosító rendszerek (AIS) fedélzeti használatára vonatkozó iránymutatások).

A Tanács ezen túlmenően felülvizsgálta a Bizottság által javasolt végrehajtási ütemtervet (a II. melléklet I. része), biztosítandó azt, hogy az időkorlátok a gyakorlatban kivitelezhetők legyenek az érintett felek számára. A Tanács véleménye szerint fel kell tüntetni, hogy az AIS-szel felszerelt halászhajóknak – néhány kivételes esettől eltekintve – állandóan üzemben kell tartaniuk ezt a berendezést.

B. Hajók fogadása a menedékhelyeken

A Tanács azon a véleményen van, hogy a tagállamoknak a hajók menedékhelyeken való fogadása tekintetében a segítségnyújtásra szoruló hajók menedékhelyére vonatkozó IMO-iránymutatásokat kellene alkalmazniuk (az A.949(23) IMO-határozat), amelyek kimondják, hogy az adott tagállamnak jogában áll egy hajónak a menedékhelyen való fogadását engedélyezni vagy elutasítani. A Tanács által a bizottsági javaslaton végrehajtott módosítás egyértelművé teszi, hogy valamely segítségnyújtásra szoruló hajó menedékhelyen való fogadása vagy elutasítása az illetékes hatóság által a fogadásra vonatkozó terv alapján végzett előzetes helyzetértékelésen és döntésen alapul. A Tanács véleménye szerint biztosítani kell, hogy a fogadásra vonatkozó tervek az A.949(23) IMO-határozat (A segítségnyújtásra szoruló hajók menedékhelyére vonatkozó IMO-iránymutatások) és az A.950(23) IMO-határozat (Tengeri segítségnyújtási szolgáltatások) alapján kerüljenek kidolgozásra.

Továbbá a Tanács – a Bizottsággal ellentétben – azon a véleményen van, hogy a segítségnyújtásra szoruló hajók fogadására vonatkozó terveknek információkat kellene tartalmazniuk azon tagállamok partvonaláról, amelyeknek segítséget kell biztosítaniuk a segítségnyújtásra szoruló hajó menedékhelyen történő értékeléséhez. A szomszédos tagállamok e tervekről való tájékoztatásához kapcsolódóan a Tanács bevezette annak lehetőségét, hogy a tagállamok titoktartási kötelezettséget követeljenek meg.

A tanácsi szervekben folytatott megbeszélések során a menedékhelyen való fogadással kapcsolatban felmerült másik kérdés „az illetékes hatóság” szerepe. A Tanács további fogalom meghatározást vezetett be „az illetékes hatóság” kifejezésre, hogy segítse a kifejezés jobb megértését, és leírja az illetékes hatóság szerepét. A Tanács célkitűzése az, hogy megfelelő rugalmasságot biztosítson a tagállamok számára az illetékes hatóság megszervezéséhez, belső közigazgatási és szervezeti struktúráikat is kellőképpen figyelembe véve.

Egyéb kérdések

A fentiekben említett két fő kérdés mellett a Tanács tovább módosította a bizottsági javaslatot, különösen a jéghegyzet esetén fogantatandó intézkedések tekintetében. E kérdés kapcsán kifejtették, hogy az illetékes hatóságoknak a segítségnyújtási kötelezettség és a vonatkozó nemzetközi szabályok sérelme nélkül kell eljárniuk.

A pénzügyi biztosítékokra vonatkozóan javasolt rendelkezés tekintetében – amely lehetővé teszi a tagállamok számára, hogy a biztosításról szóló igazolást vagy pénzügyi biztosítékot kérjenek a hajó üzemeltetőjétől – a Tanács nem tartja helyénvalónak, hogy egy olyan másik bizottsági javaslatra hivatkozzanak, amelynek az együttdöntési eljárás keretében való vizsgálata még folyamatban van (a hajótulajdonosok polgári jogi felelősségéről és az általuk nyújtandó pénzügyi biztosítékokról szóló javaslat).

A módosított irányelv hatálybalépéséhez kapcsolódóan 12 hónapról 18 hónapra hosszabbították az ezen irányelvtervezet végrehajtásához szükséges tagállami intézkedések hatályba léptetéséhez rendelkezésre álló időszakot.

A SafeSeaNet vonatkozásában a tanácsi közös álláspont magában foglal egy – az Európai Parlament 65. módosításán alapuló – olyan rendelkezést, amely szerint a Bizottságnak biztosítania kell, hogy a SafeSeaNet napi 24 órában működjön.

IV. AZ EURÓPAI PARLAMENT MÓDOSÍTÁSAI

A közös álláspont átveszi az Európai Parlament által első olvasatban elfogadott, a javasolt irányelv szövegének javítását vagy pontosítását célzó módosítások egy részét.

A Tanács teljes egészében elfogadta az Európai Parlament 17. és 65. módosítását (a 8724/07 dokumentumban foglalt formában), valamint jóváhagyta a 22. és 23. módosítás újraszövegezését, így a 6a. cikk második bekezdésének szövege a következő: „Az AIS-szel felszerelt halászhajóknak állandóan üzemben kell tartaniuk ezt a berendezést. Kivételes körülmények között az AIS-t ki lehet kapcsolni, amennyiben a hajó parancsnoka úgy ítéli meg, hogy ez a hajó biztonságának vagy védelmének érdekében szükséges”.

A közös álláspont mindazonáltal az Európai Parlament által javasolt egyéb módosítások közül nem mindegyiket tükrözi. Ezek különböző okokból kifolyólag nem voltak elfogadhatók a Tanács számára. Ily módon például a 10., 11., 15., 18., 35. és 45. módosítás azért nem volt elfogadható a Tanács számára, mert azok az irányelv alkalmazási körének kiterjesztését célozzák. Az illetékes hatósággal kapcsolatos 5., 31., 32., 33. és 34. módosítást a Tanács azért nem tudja elfogadni, mert azok túl konkrétak és részletesek. E módosítások szervezeti rugalmatlansághoz vezetnének, és nem teszik lehetővé a tagállami sajátosságok figyelembevételét. Az automatikus azonosító rendszerek (AIS) halászhajók általi használata tekintetében a Tanács támogatja a hajók Bizottság által javasolt hosszúságát, figyelembe véve az e pont vonatkozásában a közös álláspontban foglalt további módosításokat is. A Tanács ennél fogva nem tudta támogatni a 24., 50. és 51. módosítást. A Tanács nem tartotta helyénvalónak a 8., 9., 38., 39., 40. és 41. módosítást, mert azok a harmadik tengerbiztonsági csomag egy olyan másik javaslatára hivatkoznak, melynek az együttdöntési eljárás keretében való vizsgálata még folyamatban van. A bizalmas információk cseréje tekintetében (7., 37., 44., 47. és 64. módosítás) a Tanács azon a véleményen van, hogy ezek a módosítások az érintett információk bizalmas jellegéhez kapcsolódó problémákat vethetnek fel. Végezetül, az 50., 52., 53. és 54. módosítás tekintetében – amelyek azt határozzák meg, hogy a különböző halászhajók milyen esetekben tartoznak az irányelv rendelkezéseinek hatálya alá – a Tanács úgy véli, hogy a közös álláspontban foglalt végrehajtási ütemterv megfelelőbb lehet az érintett felek számára.

A Tanács továbbá úgy ítéli meg, hogy néhány módosítás – például a 42. és 43. módosítás – megfelelőbb lehetne, ha preambulumbekzdésbe foglalnák azokat.

V. KÖVETKEZTETÉS

A Tanács véleménye az, hogy a közös álláspont lehetővé teszi a tagállamok számára, hogy megfelelő megelőző intézkedéseket hozzanak, valamint hogy helyesen reagáljanak a veszélyes helyzetekre.

A Tanács várakozással tekint az irányelv mielőbbi elfogadása céljából az Európai Parlamenttel folytatandó konstruktív megbeszélések elé.
