Ez a dokumentum kizárólag tájékoztató jellegű és nem vált ki joghatást. Az EU intézményei semmiféle felelősséget nem vállalnak a tartalmáért. A jogi aktusoknak – ideértve azok bevezető hivatkozásait és preambulumbekezdéseit is – az Európai Unió Hivatalos Lapjában közzétett és az EUR-Lex portálon megtalálható változatai tekintendők hitelesnek. Az említett hivatalos szövegváltozatok közvetlenül elérhetők az ebben a dokumentumban elhelyezett linkeken keresztül

►B

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS 2002/59/EK IRÁNYELVE

(2002. június 27.)

a közösségi hajóforgalomra vonatkozó megfigyelő és információs rendszer létrehozásáról és a 93/75/EGK irányelv hatályon kívül helyezéséről

(HL L 208., 2002.8.5., 10. o.)

Módosította:

		Hivatalos Lap		
		Szám	Oldal	Dátum
►M1	Az Európai Parlament és a Tanács 2009/17/EK irányelve (2009. április 23.)	L 131	101	2009.5.28.
►M2	Az Európai Parlament és a Tanács 2009/18/EK irányelve (2009. április 23.)	L 131	114	2009.5.28.
►M3	A Bizottság 2011/15/EU irányelve (2011. február 23.)	L 49	33	2011.2.24.
►M4	A Bizottság 2014/100/EU irányelve (2014. október 28.)	L 308	82	2014.10.29.
►M5	Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2019/1243 rendelete (2019. június 20.)	L 198	241	2019.7.25.

▼B

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS 2002/59/EK IRÁNYELVE

(2002. június 27.)

a közösségi hajóforgalomra vonatkozó megfigyelő és információs rendszer létrehozásáról és a 93/75/EGK irányelv hatályon kívül helyezéséről

1. cikk

Cél

Ezen irányelv célja egy hajómegfigyelési és információs rendszer létrehozása a Közösségben a tengeri forgalom biztonságának és hatékonyságának 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.

A tagállamok ellenőrzést végeznek, és megteszik az összes szükséges és megfelelő intézkedést annak biztosítása érdekében, hogy a hajók parancsnokai, üzemben tartói vagy ügynökei, valamint az e hajókon szállított veszélyes vagy szennyező áruk fuvaroztatói vagy tulajdonosai betartsák ennek az irányelvnek az előírásait.

2. cikk

Alkalmazási kör

(1) Ezt az irányelvet a 300 BRT bruttó űrtartalmú és nagyobb hajók esetében kell alkalmazni, eltérő rendelkezés hiányában.

(2) ►**M1** Eltérő rendelkezés hiányában ezt az irányelvet nem kell alkalmazni: ◄

a) hadihajók, haditengerészeti segédhajók és a tagállamok tulajdonában lévő vagy általuk üzemeltetett és nem kereskedelmi célú közszolgáltatásra használt hajók esetében;

b) 45 méternél nem hosszabb halászhajók, hagyományos hajók és kedvtelési célú hajók esetében;

▼M1

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

▼B

3. cikk

Meghatározások

Ezen irányelv alkalmazásában

a) ►**M1** a „vonatkozó nemzetközi okiratok okiratok” a következő okiratok naprakésszé tett változata: ◄

— a „MARPOL”, a hajókról történő szennyezés megelőzéséről szóló, 1973. évi nemzetközi egyezmény és annak 1978. évi jegyzőkönyve,

▼B

— a „SOLAS”, életbiztonság a tengeren tárgyú nemzetközi egyezmény, valamint a jegyzőkönyvei és módosításai,

— a hajók köbözéséről szóló, 1969. évi nemzetközi egyezmény,

— az olajszennyezést okozó balesetek esetén a nyílt tengeri beavatkozásról szóló, 1969. évi nemzetközi egyezmény és annak az olajtól eltérő szennyezést okozó balesetek esetén a nyílt tengeri beavatkozásról szóló, 1973. évi jegyzőkönyve,

— a „SAR-egyezmény”, a tengeri felkutatásról és mentésről szóló, 1979. évi nemzetközi egyezmény,

— az „ISM-szabályzat”, hajók biztonságos üzemeltetésére vonatkozó nemzetközi igazgatási szabályzat,

— az „IMDG-szabályzat”, a veszélyes áruk tengeri szállításának nemzetközi szabályzata,

— az „IBC-szabályzat”, az IMO veszélyes vegyi anyagokat ömlesztve szállító hajók építésére és felszerelésére vonatkozó nemzetközi szabályzata,

— az „IGC-szabályzat”, az IMO cseppfolyósított gázokat ömlesztve szállító hajók építésére és felszerelésére vonatkozó nemzetközi szabályzata,

— a „BC-szabályzat”, az IMO ömlesztett szilárd rakományok biztonságos gyakorlatára szóló vonatkozó szabályzata,

— az „INF-szabályzat”, az IMO kiégett nukleáris fűtőanyag, plutónium és a hajókon palackokban szállított, erősen radioaktív hulladék biztonságos szállításáról szóló szabályzata,

— az A.851(20) IMO-állásfoglalás, a Nemzetközi Tengerészeti Szervezetnek, „A hajójelentési rendszerek és hajójelentési követelmények általános alapelvei, beleértve a veszélyes árukat, káros anyagokat, illetve tengert szennyező anyagokat érintő események bejelentésének irányelveit” című 851(20) állásfoglalása;

▼M1

— „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 „Iránymutatások a segítségnyújtásra szoruló hajók menedékhelyére vonatkozóan” című 949(23) határozata;

▼M1

— „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” IMO jogi bizottsága a 2006. április 27-i LEG.3(91) határozatához csatolt iránymutatások, amelyet a Nemzetközi Munkaügyi Szervezet Igazgató Tanácsa 2006. június 12–16-i 296. ülésén jóváhagyott;

▼B

b) „üzembentartó”: a hajó tulajdonosa vagy üzemeltetője;

c) „ügynök”: a hajó üzembentartója nevében történő információszolgáltatásra megbízott vagy meghatalmazott személy;

d) „fuvaroztató”: az a személy, aki által, akinek a nevében vagy akinek az érdekében egy áruszállítási szerződés került megkötésre egy fuvarozóval;

e) „társaság”: a SOLAS-egyezmény IX. fejezete (2) bekezdésének 1. szabálya értelmében vett társaság;

f) „hajó”: bármilyen tengerjáró hajó vagy vízi jármű;

g) „veszélyes áruk”:

— az IMDG-szabályzatban osztályba sorolt áruk,

— az IBC-szabályzat 17. fejezetében felsorolt veszélyes folyékony anyagok,

— az IGC-szabályzat 19. fejezetében felsorolt cseppfolyósított gázok,

— a BC-szabályzat B. függelékében említett szilárd anyagok.

Azok az áruk is ide tartoznak, amelyek szállítására az IBC-szabályzat (1.1.3.) bekezdésével vagy az IGC-szabályzat (1.1.6.) bekezdésével összhangban megfelelő előfeltételeket határoztak meg;

h) „szennyező áruk”:

— a MARPOL-egyezmény I. mellékletében meghatározott olajok,

— a MARPOL-egyezmény II. mellékletében meghatározott ártalmas folyékony anyagok,

— a MARPOL-egyezmény III. mellékletében meghatározott ártalmas anyagok;

i) „rakományegység”: közúti teherszállító jármű, vasúti teherkocsi, teheráru-konténer, közúti tartálykocsi, vasúti kocsi vagy szállítható tartály;

▼B

j) „cím”: az a név és kommunikációs kapcsolatok, amelyek szükség esetén lehetővé teszik kapcsolat felvételét az üzembentartóval, az ügynökkel, a kikötői hatósággal, az illetékes hatósággal vagy bármely más, a hajó rakományára vonatkozó részletes információ birtokában lévő személlyel vagy testülettel;

▼M1

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

▼B

l) „kikötői hatóság”: a tagállamok által az egyes kikötőkben az ezen irányelv szerint jelentett információk fogadására és továbbítására kijelölt illetékes hatóság vagy testület;

m) „menedékhely”: egy tagállam által a veszélyben lévő hajók elhelyezésére kijelölt kikötő, a kikötő egy része vagy egyéb védett kikötő- vagy horgonyzóhely, vagy más védett terület;

n) „parti állomás”: az ezen irányelv szerint a tagállamok által kijelölt következő egységek: hajóforgalmi szolgálat, az IMO által jóváhagyott kötelező jelentési rendszerért felelős parti telepítésű berendezés; vagy a felkutatási és mentőtevékenység, vagy a tengeri szennyezések elleni küzdelem koordinálásáért felelős testület;

o) „hajóforgalmi szolgálat (VTS)”: a hajóforgalom biztonságának és hatékonyságának növelésére és a környezet védelmére kijelölt szolgálat, amely képes beavatkozni a forgalomba és reagálni a VTS-területen kialakuló, a forgalomra ható helyzetekre;

p) „hajóirányító rendszer”: egy vagy több útvonalat vagy forgalomirányítási intézkedéseket tartalmazó rendszer, amelynek célja a balesetek veszélyének csökkentése; ez forgalomelválasztó rendszereket, kétirányú útvonalakat, ajánlott útirányokat, elkerülendő területeket, part menti forgalmi zónákat, körforgalmakat, biztonsági területeket és nyílt vízi útvonalakat tartalmaz;

q) „hagyományos hajók”: az összes történelmi hajó és azok másolatai, beleértve azokat, amelyeket a hagyományos szakismeret és tengerészeti szaktudás támogatása és elősegítése céljából építettek, amelyek egyben élő kulturális emlékműként szolgálnak, és amelyeket a tengerész szaktudás és gyakorlat hagyományos alapelvei szerint közlekedtetnek;

r) „baleset”: a tengeri balesetek és események kivizsgálásáról szóló IMO-szabályzat értelmében vett baleset;

▼M1

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

▼M1

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

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

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

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

▼B

I. CÍM

A HAJÓK JELENTÉSE ÉS MEGFIGYELÉSE

4. cikk

A tagállamok kikötőibe való érkezés előtti értesítés

(1) A tagállam kikötőjébe tartó hajó üzembentartója, ügynöke vagy parancsnoka az I. melléklet (1) bekezdésben előírt adatokat közli a kikötői hatósággal:

a) legalább huszonnégy órával korábban; vagy

b) legkésőbb az előző kikötő elhagyásakor, ha a hajóút időtartama rövidebb huszonnégy óránál; vagy

c) ha a rendeltetési kikötő nem ismert vagy a hajóút során megváltozott, akkor annak megismerésekor azonnal.

(2) A Közösségen kívüli kikötőből érkező és valamely tagállam kikötőjébe tartó, veszélyes vagy szennyező árukat szállító hajók teljesítik a 13. cikkben előírt bejelentési kötelezettségeiket.

5. cikk

A kötelező hajójelentési rendszerek területére belépő hajók megfigyelése

(1) Az érintett tagállam ellenőrzi azt, és megteszi az összes szükséges és megfelelő intézkedést annak biztosítása érdekében, hogy az összes hajó, amely belép egy olyan kötelező hajójelentési rendszer területére, amelyet az IMO fogadott el a SOLAS-egyezmény V. fejezetének 11. szabálya szerint, és amelyet egy vagy több állam - amelyek között legalább egy tagállam van - működtet az IMO által kifejlesztett vonatkozó iránymutatások és kritériumok szerint, megfeleljen ennek a rendszernek az előírt információk közlése vonatkozásában, a tagállam által az A.851(20) IMO-állásfoglalásnak megfelelően előírt további információk sérelme nélkül.

▼B

(2) Ha elfogadása céljából az IMO elé terjesztenek egy új kötelező hajójelentési rendszert, vagy egy meglévő jelentési rendszer módosítására vonatkozó javaslatot nyújtanak be, a tagállam legalább az I. melléklet 4. pontjában említett adatokat belefoglalja a javaslatába.

6. cikk

Automatikus azonosító rendszerek használata

(1) A valamely tagállam kikötőjébe befutó összes hajót a II. melléklet I. pontjában meghatározott ütemtervnek megfelelően fel kell szerelni egy AIS-szel, amely megfelel az IMO által meghatározott teljesítménynormáknak.

(2) Az AIS-szel felszerelt hajók állandóan üzemben tartják ezt a berendezést, kivéve ha nemzetközi egyezmények, szabályok vagy normák előírják a navigációs adatok védelmét.

▼M1

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 kirakodó halászhajót, amelynek teljes hosszúsága meghaladja a 15 métert, a II. melléklet I. részének 3. pontjában található ütemtervnek megfelelően fel kell szerelni az IMO által meghatározott teljesítménynormáknak megfelelő automatikus azonosító rendszerrel (AIS) (A. osztály).

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

6b. cikk

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

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

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

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

▼B

7. cikk

A hajóirányító rendszerek használata

(1) A tagállamok ellenőrzik azt, és megteszik az összes szükséges és megfelelő intézkedést annak biztosítása érdekében, hogy az összes hajó, amely belép egy olyan kötelező hajóirányító rendszer területére, amelyet az IMO fogadott el, és amelyet egy vagy több állam - amelyek között legalább egy tagállam van - működtet az IMO által kifejlesztett vonatkozó iránymutatások és kritériumok szerint, használja a rendszert.

(2) Ha a tagállamok saját felelősségükre az IMO által el nem fogadott hajóirányító rendszert alkalmaznak, lehetőség szerint figyelembe veszik az IMO által kifejlesztett vonatkozó iránymutatásokat és kritériumokat, és közzéteszik a hajóirányító rendszer biztonságos és hatékony használatához szükséges valamennyi információt.

8. cikk

A hajók hajóforgalmi szolgálatoknak való megfelelőségének figyelése

A tagállamok ellenőrzik azt, és megteszik az összes szükséges és megfelelő intézkedést annak biztosítása érdekében, hogy:

a) azok a hajók, amelyek belépnek egy olyan VTS által lefedett területre, amelyet egy vagy több állam - amelyek között legalább egy tagállam van - működtet a saját felségvizein, és amely rendszer az IMO által kifejlesztett iránymutatásokon alapul, részt vegyenek a VTS-ben, és tartsák be az adott VTS szabályait;

b) a valamely tagállam lobogója alatt közlekedő hajók vagy valamely tagállam kikötőjébe tartó hajók, amelyek olyan VTS által lefedett területre lépnek be, amely a tagállamok felségvizein kívül esik, és amely rendszer az IMO által kifejlesztett iránymutatásokon alapul, tartsák be az adott VTS szabályait;

c) egy harmadik állam lobogója alatt közlekedő, és nem valamely tagállam kikötőjébe tartó hajók, amelyek olyan VTS által lefedett területre lépnek be, amely a tagállamok felségvizein kívül esik, amennyire csak lehetséges, kövessék az adott VTS szabályait. A szabályok VTS-területen történő összes nyilvánvaló, súlyos megszegését a tagállamok jelentik a hajó lobogója szerinti államnak.

9. cikk

A hajójelentési rendszerek, a hajóirányító rendszerek és a hajóforgalmi szolgálatok infrastruktúrája

(1) A tagállamok megteszik az összes szükséges és megfelelő intézkedést annak érdekében, hogy a II. melléklet I. pontjában meghatározott ütemtervvel összhangban lévő időpontokra fokozatosan ellássák magukat megfelelő felszereléssel és parti telepítésű berendezésekkel az AIS-információk fogadása és felhasználása érdekében, figyelembe véve azt a hatótávolságot, amely a jelentések továbbításához szükséges.

▼B

(2) Az ezen irányelv végrehajtását szolgáló összes szükséges felszerelés és parti telepítésű berendezés kiépítését 2007 végéig be kell fejezni. A tagállamok biztosítják, hogy az információknak a tagállamok nemzeti rendszereibe történő továbbítására és a rendszerek közötti cseréjére szolgáló megfelelő berendezések legkésőbb az azt követő egy év múlva működőképesek legyenek.

(3) A tagállamok biztosítják, hogy a hajóforgalmi szolgálatoknak és hajóirányító rendszereknek való megfelelőség figyeléséért felelős parti állomások elegendő és képzett személyzettel, valamint alkalmas kommunikációs és hajófigyelő felszereléssel rendelkezzenek, és hogy a vonatkozó IMO-iránymutatásokkal összhangban működjenek.

10. cikk

Menetíró rendszerek

(1) A tagállamok ellenőrzik azt, és megteszik az összes szükséges és megfelelő intézkedést annak biztosítása érdekében, hogy a valamely tagállam kikötőjébe érkező hajók a II. melléklet II. pontjában meghatározott szabályok szerint fel legyenek szerelve egy menetíró (VDR) rendszerrel. A menetrend szerint közlekedő ro-ro komphajók és a nagy sebességű utasszállító vízi járművek biztonságos üzemeltetése érdekében végzett kötelező szemlék rendszeréről szóló, 1999. április 29-i 1999/35/EK tanácsi irányelv 4. cikke (1) bekezdésének d) pontja ([1]) szerint a ro-ro komphajók és a nagy sebességű utasszállító vízi járművek számára biztosított mentességek 2002. augusztus 5-én megszűnnek.

(2) A VDR-rendszerben gyűjtött adatokat a valamely tagállam fennhatósága alá tartozó vizeken bekövetkező balesetet követő vizsgálat esetén az érintett tagállam számára elérhetővé kell tenni. A tagállamok biztosítják, hogy ezeket az adatokat a vizsgálat céljaira használják fel és megfelelően elemezzék. A tagállamok biztosítják, hogy a vizsgálat eredményeit a vizsgálat befejezését követően a lehető leghamarabb közzétegyék.

▼M2

———————

▼B

II. CÍM

A HAJÓKON LÉVŐ VESZÉLYES VAGY SZENNYEZŐ ÁRUK BEJELENTÉSE (HAZMAT)

▼M1

12. cikk

A veszélyes áruk szállításával kapcsolatos tájékoztatási követelmények

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

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

([1]) HL L 138., 1999.6.1., 1. o.

▼M3

b) a MARPOL I. melléklete szerinti anyagok tekintetében a biztonsági adatlap, amelyen szerepelnek a termékek fiziko-kémiai jellemzői, az adott esetnek megfelelően beleértve az 50 °C-on mért, cSt-ban kifejezett viszkozitást és a 15 °C-on mért sűrűséget is, valamint az IMO MSC.286(86) jelű határozata értelmében a biztonsági adatlapon feltüntetendő más adatok;

▼M1

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.

(2) A Közösségen kívüli kikötőből érkező és valamelyik tagállam kikötőjébe tartó, veszélyes vagy szennyező árut szállító hajóknak a fuvaroztatótól származó nyilatkozattal kell rendelkezniük, amely az (1) bekezdés a), b) és c) pontjában meghatározott információkat tartalmazza.

(3) A feladót terheli annak kötelezettsége és felelőssége, hogy a hajóparancsnoknak vagy az üzembentartónak átadja ezt a nyilatkozatot, és hogy gondoskodjon arról, hogy a szállításra felkínált rakomány valóban az legyen, amelyet az (1) bekezdésnek megfelelően bejelentettek.

▼B

13. cikk

A hajókon szállított veszélyes vagy szennyező áruk bejelentése

(1) A veszélyes vagy szennyező árukat szállító és egy tagállam kikötőjét elhagyó hajó üzembentartója, ügynöke vagy parancsnoka legkésőbb az induláskor köteles bejelenteni - függetlenül a hajó méretétől - az I. melléklet 3. pontjában említett adatokat az adott tagállam által kijelölt illetékes hatóság részére.

(2) A veszélyes vagy szennyező árukat szállító és egy Közösségen kívüli kikötőből érkező és az egyik tagállam kikötőjébe vagy a felségvizein lévő horgonyzóhelyre tartó hajó üzembentartója, ügynöke vagy parancsnoka, függetlenül a hajó méretétől, legkésőbb a berakodási kikötő elhagyásakor vagy - amennyiben ezek az adatok az induláskor még nem ismertek - a rendeltetési kikötő vagy horgonyzóhely ismertté válásakor azonnal köteles bejelenteni az I. melléklet 3. pontjában említett adatokat azon tagállam illetékes hatósága részére, ahol az első rendeltetési kikötő vagy horgonyzóhely van.

(3) A tagállamok életbe léptethetnek olyan eljárást, amely felhatalmazza az (1) és (2) bekezdésben említett hajó üzembentartóját, ügynökét vagy parancsnokát arra, hogy az I. melléklet 3. pontjában jelzett adatokat közölje a közösségi indulási vagy rendeltetési kikötő hatóságával.

Az életbe léptetett eljárásnak biztosítania kell, hogy az illetékes hatóság szükség esetén bármikor hozzáférhessen az I. melléklet 3. pontjában említett adatokhoz. E célból az érintett kikötői hatóság az I. melléklet 3. pontjában említett adatokat kellő ideig őrzi meg, hogy azok felhasználhatók legyenek egy tengeri baleset vagy esemény esetén. A kikötői hatóság megteszi a szükséges intézkedéseket annak érdekében, hogy ezeket az adatokat kérés esetén napi 24 órában, késedelem nélkül, elektronikus úton átadják az illetékes hatóságnak.

▼B

(4) A hajó üzembentartója, ügynöke vagy parancsnoka közli az I. melléklet 3. pontjában jelzett rakományadatokat a kikötői hatósággal vagy az illetékes hatósággal.

Ha megvalósítható, az adatokat elektronikus úton kell továbbítani. Az elektronikus üzenetcseréhez a III. mellékletben előírt szintaxist és eljárásokat kell alkalmazni.

14. cikk

Számítógépes adatcsere a tagállamok között

A tagállamok együttműködnek az I. mellékletben említett adatok kezelésére használt nemzeti rendszerek összekapcsolásának és együttes működtethetőségének biztosítása céljából.

Az első albekezdés szerint létrehozott kommunikációs rendszereknek a következő tulajdonságokkal kell rendelkezniük:

a) az adatcserének elektronikus úton kell történnie, és lehetővé kell tennie a 13. cikknek megfelelően bejelentett üzenetek fogadását és feldolgozását;

b) a rendszernek lehetővé kell tennie az adatok napi 24 órában történő továbbítását;

▼M1

c) kérésre – ha az szükséges a tengerbiztonság vagy a tengeri környezet védelme szempontjából – a tagállamoknak képesnek kell lennie a SafeSeaNet segítségével a hajóra és a hajón lévő veszélyes vagy szennyező anyagokra vonatkozó adatok késedelem nélküli továbbítására egy másik tagállam illetékes nemzeti vagy helyi hatósága részére.

15. cikk

Mentesülések

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

a) a menetrend szerinti járatokat üzemeltető fent említett társaság rendelkezik az érintett hajók folyamatosan frissített listájával és megküldi azt az érintett illetékes hatóságnak;

b) az illetékes hatóságok kérésére az I. melléklet 1. pontjában vagy az I. melléklet 3. pontjában felsorolt adatokat az összes megtett út esetében elérhetővé teszik. A társaság olyan belső rendszert üzemeltet, amely a nap huszonnégy órájában garantálja, hogy az információk a kérés kézhezvételét követően azonnal, elektronikus formában továbbíthatók az illetékes hatósághoz, a 4. cikk (1) bekezdésének vagy a 13. cikk (4) bekezdésének megfelelően;

c) A rendeltetési kikötőbe vagy a révkalauz-állomáshoz történő megérkezés becsült időpontjához képest legalább három órás különbség esetén a 4. cikknek vagy a 13. cikknek megfelelően értesíteni kell a rendeltetési kikötőt vagy az illetékes hatóságot;

d) mentesítések csak egy adott viszonylaton közlekedő meghatározott hajóknak adhatók.

▼M1

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

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

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

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

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

▼B

III. CÍM

A VESZÉLYES HAJÓK MEGFIGYELÉSE ÉS BEAVATKOZÁS TENGERI ESEMÉNYEK ÉS BALESETEK ESETÉN

16. cikk

Az egyes hajókra vonatkozó adatok továbbítása

(1) Az alábbi kritériumoknak megfelelő hajókat a hajózásra nézve lehetséges veszélyt vagy a tenger, az emberek vagy a környezet biztonságára nézve fenyegetést jelentő hajóknak kell tekinteni:

a) azok a hajók, amelyek az útjuk során:

— a 17. cikkben említett eseményekben vagy balesetekben érintettek voltak, vagy

— elmulasztották az ezen irányelv által előírt értesítési és jelentési kötelezettségek teljesítését, vagy

— elmulasztották a valamely tagállam felelősségi körébe utalt hajóirányítási rendszereken vagy VTS-en belül alkalmazandó szabályok betartását;

b) azok a hajók, amelyekre vonatkozóan bizonyíték vagy vélelem létezik a valamely tagállam fennhatósága alá tartozó vizeken történt szándékos olajkibocsátásról vagy a MARPOL-egyezmény más megszegéséről;

c) azok a hajók, amelyektől megtagadták a tagállamok kikötőibe történő befutást, vagy amelyekről a hajózás kikötő szerinti állam által végzett ellenőrzésére vonatkozó 1995. június 19-i 95/21/EK tanácsi irányelv I. melléklet 1. pontja ([1]) szerint valamelyik tagállam jelentést vagy értesítést készített;

([1]) HL L 157., 1995.7.7., 1. o. A legutóbb a 2001/106/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvvel (HL L 19., 2002.1.22., 17. o.) módosított irányelv.

▼M1

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.

▼B

(2) Az (1) bekezdésben említett hajókra vonatkozó adatokkal rendelkező parti állomások közlik az adatokat a hajó tervezett útja során útba eső többi tagállam érintett parti állomásaival.

(3) A tagállamok biztosítják, hogy a (2) bekezdés szerint velük közölt adatokat továbbítsák az illetékes kikötői hatóságokhoz, illetve a tagállam által kijelölt egyéb hatósághoz. Meglévő személyzetük teherbírásának határain belül a tagállamok saját kezdeményezésükre vagy egy másik tagállam kérésére, a többi kikötői ellenőrzési kötelezettségük sérelme nélkül, végrehajtják az összes megfelelő ellenőrzést és vizsgálatot a kikötőikben. A tagállamok az összes érintett tagállamot értesítik az általuk végrehajtott cselekvések eredményeiről.

17. cikk

A tengeren történt események és balesetek jelentése

(1) A nemzetközi jog sérelme nélkül és a tenger, az emberek vagy a környezet biztonságára vonatkozó komoly fenyegetettség megelőzése vagy mérséklése céljából a tagállamok ellenőrzik azt, és megteszik az összes megfelelő intézkedést annak biztosítása érdekében, hogy a felkutató és mentő körzetükben/kizárólagos gazdasági zónájukban vagy egy azzal egyenértékű területen közlekedő hajó parancsnoka haladéktalanul jelentse az adott földrajzi területért felelős parti állomásnak:

a) a hajó biztonságát veszélyeztető bármely eseményt vagy balesetet, mint például ütközést, zátonyra futást, kárt, működési rendellenességet vagy üzemzavart, a rakomány elárasztódását vagy elmozdulását; a hajótest bármilyen hibáját vagy szerkezeti meghibásodását;

b) a hajózás biztonságát veszélyeztető bármely eseményt vagy balesetet, mint például a hajó manőverezőképességére vagy tengerállóságára esetleg hatást gyakorló meghibásodásokat, vagy a propulziós rendszerre vagy a kormányra, az elektromos áramot előállító rendszerre, a navigációs berendezésekre vagy a hírközlő berendezésekre hatással lévő üzemzavart;

c) a tagállam vizeinek vagy partjainak szennyezésével fenyegető helyzeteket, mint például szennyező anyagoknak a tengerbe történő kibocsátása vagy kibocsátásuk veszélye;

d) a tenger felszínén észlelt úszó szennyezőanyag-foltokat és konténereket vagy bálákat.

▼B

(2) Az (1) bekezdés alkalmazásában elküldött üzenetnek tartalmaznia kell legalább a hajó azonosítását, a helyzetét, az indulási kikötőt, a rendeltetési kikötőt, adott esetben azt a címet, ahonnan információ szerezhető be a hajón szállított veszélyes és szennyező árukról, a hajón lévő személyek számát, az esemény részletes leírását, és az A.851(20) IMO-állásfoglalásban említett egyéb vonatkozó információkat.

18. cikk

Intézkedések különösen rossz időjárás esetén

(1) Amennyiben a tagállamok által kijelölt illetékes hatóságok különösen rossz időjárás esetén vagy a tenger állapota alapján úgy vélik, hogy komoly szennyezési veszély áll fönn a hajózási területeiken vagy a part menti övezeteikben vagy más államok hajózási területein vagy part menti övezeteiben, vagy emberi életek vannak veszélyben, akkor:

a) ha lehetséges, részletesen tájékoztatják az érintett kikötői területen tartózkodó és a kikötőbe érkezni vagy onnét indulni készülő hajó parancsnokát a tenger állapotáról és az időjárási viszonyokról, és adott esetben, valamint ha lehetséges, arról a veszélyről, amelyet azok a hajóra, a rakományra, a személyzetre és az utasokra jelenthetnek;

b) a veszélyben lévő hajók megsegítésére vonatkozó kötelezettség sérelme nélkül és a 20. cikknek megfelelően végrehajthatnak bármely egyéb megfelelő intézkedést, amely jelenthet egy adott hajó vagy általában a hajók számára ajánlást vagy tilalmat a kikötőbe történő behajózásra vagy az onnan történő kihajózásra vonatkozóan az érintett területeken addig, amíg bebizonyosodik, hogy már nem áll fönn az emberi életet, illetve a környezetet fenyegető veszély;

c) megteszik a szükséges intézkedéseket a hajók fennhatóságuk alá eső vízterületeken történő üzemanyag-felvételének lehetőség szerinti korlátozása vagy szükség esetén megtiltása érdekében.

(2) A hajóparancsnok értesíti a társaságot az (1) bekezdésben említett megfelelő intézkedésekről vagy ajánlásokról. Ezek azonban nem befolyásolhatják a hajóparancsnoknak a SOLAS-egyezménnyel összhangban hozott szakmai döntését. Amennyiben a hajó parancsnoka által hozott döntés nincs összhangban az (1) bekezdésben említett intézkedésekkel, akkor értesíti az illetékes hatóságot a döntése okairól.

(3) Az (1) bekezdésben említett megfelelő intézkedések vagy ajánlások a tagállam által elismert illetékes meteorológiai információs szolgálat által a tenger állapotára és az időjárásra vonatkozóan adott előrejelzésen alapulnak.

▼M1

18a. cikk

Jég által okozott kockázatokra vonatkozó intézkedések

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

a) átadják a hatáskörükbe tartozó területen tartózkodó, vagy a kikötőikbe érkezni, illetve onnan távozni kívánó hajó parancsnokának a

▼M1

jéghelyzetre, az ajánlott útvonalakra és a hatáskörükbe tartozó terület jégtörő szolgáltatásaira vonatkozó információkat;

b) a segítségnyújtásra szoruló hajók megsegítésére vonatkozó kötelezettség és a vonatkozó nemzetközi szabályokból eredő egyéb kötelezettségek sérelme nélkül kérhetik, hogy az érintett területen tartózkodó és valamelyik kikötőbe vagy terminálra érkezni, illetve onnan távozni, vagy pedig horgonyzási területet elhagyni kívánó hajó dokumentumokkal bizonyítsa, hogy teljesíti az érintett terület jéghelyzetének megfelelő szilárdsági és teljesítményi követelményeket.

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

▼B

19. cikk

A tengeri eseményekre vagy balesetekre vonatkozó intézkedések

(1) A 17. cikkben említett tengeri események vagy balesetek esetén a tagállamok megteszik a nemzetközi jogszabályoknak megfelelő összes szükséges intézkedést, a hajózás és az emberek biztonságának, valamint a tengeri és parti környezet megvédésének biztosítása érdekében.

A IV. melléklet meghatározza a tagállamok számára e cikk szerint hozható intézkedések nem teljes listáját.

(2) Az üzembentartó, a hajó parancsnoka és a hajón szállított veszélyes vagy szennyező áruk tulajdonosa a tengeri esemény vagy baleset következményeinek minimálisra csökkentése céljából a nemzeti és nemzetközi jogszabályoknak megfelelően teljes mértékben együttműködik az illetékes nemzeti hatóságokkal, azok kérésére.

▼M1

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

▼B

(3) Egy olyan hajó parancsnoka, amelyre vonatkoznak az ISM-szabályzat előírásai, az említett szabályzatnak megfelelően értesíti a társaságot a 17. cikk (1) bekezdésében említett, tengeren bekövetkezett eseményekről vagy balesetekről. A társaság az értesítését követően a lehető leghamarabb felveszi a kapcsolatot az illetékes parti állomással és szükség szerint annak rendelkezésére áll.

▼M1

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

▼M1

20. cikk

A segítségnyújtásra szoruló hajók fogadására illetékes hatóságok

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

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

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

20a. cikk

Tervek a segítségnyújtásra szoruló hajók fogadására a menedékhelyeken

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

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

a) a vészjelzések fogadásáért és kezeléséért felelős hatóság vagy hatóságok megnevezése;

b) a helyzetértékeléssel és a segítségnyújtásra szoruló hajónak a kiválasztott menedékhelyen való fogadására vagy elutasítására vonatkozó döntéshozatallal megbízott illetékes hatóság megnevezése;

c) információk azon tagállamok partvonaláról és minden olyan elemről, amely megkönnyíti a segítségnyújtásra szoruló hajó számára történő menedékhely kiválasztására vonatkozó értékelést és gyors döntéshozatalt, beleértve a környezeti, gazdasági és társadalmi tényezők, valamint természeti feltételek leírását is;

d) a segítségnyújtásra szoruló hajó menedékhelyen való fogadására vagy elutasítására vonatkozó értékelési eljárások;

e) a segítségnyújtáshoz, a mentéshez és a szennyezés elleni küzdelemhez megfelelő eszközök és berendezések;

f) a nemzetközi együttműködésre és döntéshozatalra vonatkozó eljárások;

g) a menedékhelyen fogadott hajók tekintetében alkalmazott, pénzügyi biztosítékra és felelősségre vonatkozó eljárások.

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

▼M1

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 2010. november 30-ig tájékoztatják a Bizottságot az e cikk alkalmazásában hozott intézkedésekről.

20b. cikk

Segítségnyújtásra szoruló hajók fogadása a menedékhelyeken

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

20c. cikk

Pénzügyi biztosítékok és kompenzáció

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

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

20d. cikk

A Bizottság vizsgálata

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

([1]) HL L 131., 2009.5.28., 128. o

▼B

21. cikk

Az érintett felek tájékoztatása

(1) Az érintett tagállam illetékes parti állomása szükség esetén rádión közli az érintett területen a 17. cikk (1) bekezdésének megfelelően jelentett eseményeket vagy baleseteket, és tájékoztatást ad a tengeri közlekedés biztonságára, az emberekre vagy a környezetre veszélyt jelentő hajók jelenlétéről.

(2) A 13. és 17. cikknek megfelelően közölt információk birtokában lévő illetékes hatóságok végrehajtják a megfelelő intézkedéseket annak érdekében, hogy ezeket az információkat egy másik tagállam illetékes hatóságának biztonsági okokból kérésre bármikor átadják.

(3) Bármelyik tagállam, amelynek illetékes hatóságait ezen irányelv szerint vagy valamilyen más úton értesítettek olyan tényekről, amelyek egy másik tagállamra vonatkozóan bizonyos hajózási területeken és part menti övezetekben veszély keletkezésének kockázatát okozzák vagy megnövelik, végrehajtja a megfelelő intézkedéseket az érintett tagállamok e tényekről történő lehető leggyorsabb értesítése céljából, és konzultál velük az előirányzott cselekvésekre vonatkozóan. Adott esetben a tagállamok együttműködnek, hogy együtt alkossák meg a közös cselekvés szabályait.

Minden egyes tagállam meghozza a szükséges intézkedéseket annak érdekében, hogy a számukra a hajók által a 17. cikknek megfelelően kötelezően továbbított jelentéseket teljes mértékben felhasználják.

IV. CÍM

KÍSÉRŐ INTÉZKEDÉSEK

22. cikk

Az illetékes testületek kijelölése és a listájuk közzététele

(1) Minden egyes tagállam kijelöli azokat az illetékes hatóságokat, kikötői hatóságokat és parti állomásokat, amelyek részére az ezen irányelv által előírt bejelentéseket továbbítani kell.

(2) Minden egyes tagállam biztosítja, hogy a hajózási ágazatot rendszeresen tájékoztassák - nevezetesen tengerészeti közlemények révén -, és az információkat rendszeresen frissítsék az (1) bekezdés szerint kijelölt hatóságokról és parti állomásokról, beleértve adott esetben a hatáskörükbe tartozó földrajzi területet, és az ezen irányelv által előírt adatok bejelentésére megállapított eljárásokról.

(3) A tagállamoknak megküldik a Bizottság részére az (1) bekezdés szerint általuk kijelölt hatóságok és állomások listáját és e lista frissítéseit.

▼M1

22a. cikk

SafeSeaNet

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

▼M1

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

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

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

▼B

23. cikk

A tagállamok és a Bizottság közötti együttműködés

A tagállamok és a Bizottság együttműködik a következő célok megvalósításában:

a) az ezen irányelv szerint bejelentett információk optimális felhasználása, nevezetesen a parti állomások és a kikötői hatóságok közötti megfelelő telematikus kapcsolatok kiépítésével a hajók mozgására, azok várható kikötési időpontjára és a rakományukra vonatkozó adatok cseréje céljából;

b) a tagállamok parti állomásai közötti telematikus kapcsolatok kiépítése és a hatékonyságuk növelése, a forgalomra vonatkozó tisztább kép kialakítása, az áthaladó hajók megfigyelésének javítása és az úton lévő hajók számára előírt jelentések harmonizálása - és amennyire csak lehetséges - egyszerűsítése céljából;

▼M1

c) a közösségi hajóforgalomra vonatkozó megfigyelő és információs rendszer kiterjesztése és/vagy naprakésszé tétele a hajók jobb azonosítása és figyelése céljából, figyelembe véve az információs és kommunikációs technológiák fejlődését. E célból a tagállamok és a Bizottság együttműködnek – adott esetben – kötelező jelentési rendszerek, kötelező tengeri hajóforgalmi szolgálatok és megfelelő hajóirányítási rendszerek kidolgozásában, az IMO által történő jóváhagyásuk céljából. Együttműködnek továbbá az érintett regionális vagy nemzetközi szervekkel a nagy hatósugarú azonosítási és nyomon követési rendszerek kifejlesztésében is;

▼B

d) adott esetben, a veszélyben lévő hajók elhelyezésére vonatkozó összehangolt tervek kidolgozása;

▼M1

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

▼M1

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.

24. cikk

Információk bizalmassága

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

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

▼B

25. cikk

Ezen irányelv végrehajtásának figyelése és a szankciók

(1) A tagállamok rendszeres vizsgálatokat végeznek, és mindent, ami szükséges, megtesznek annak érdekében, hogy ellenőrizzék az ezen irányelv előírásainak teljesítése céljából kiépített parti bázisú telematikus rendszerek működését, és különösen azt, hogy e rendszerek teljesítménye megfelel-e annak a követelménynek, miszerint a 13. és 15. cikk szerint bejelentett információkat napi 24 órában késedelem nélkül fogadni vagy továbbítani kell.

(2) A tagállamok meghatároznak egy szankciórendszert az ezen irányelv szerint elfogadott nemzeti rendelkezések megsértése esetére, és meghozzák az összes szükséges intézkedést annak biztosítása érdekében, hogy ezeket a szankciókat alkalmazzák is. Az így előírt szankcióknak hatékonynak, arányosnak és visszatartó erejűnek kell lenniük.

(3) A tagállamok késedelem nélkül értesítik a hajó lobogó szerinti államát és bármely más érintett államot a 16. és 19. cikk és az e cikk (2) bekezdése szerint a nem az érintett tagállamok lobogója alatt közlekedő hajókra vonatkozóan meghozott intézkedésekről.

(4) Amennyiben valamelyik tagállam egy, a 19. cikkben említett tengeri esemény vagy baleset alkalmával úgy találja, hogy a társaság nem képes kapcsolatot létesíteni és fenntartani a hajóval vagy az érintett parti állomásokkal, a tagállam erről értesíti azt az államot, amelyik az ISM megfelelőségi bizonyítványt és a csatolt biztonságos üzemeltetési bizonyítványt kiállította, vagy azt, amelynek nevében azt kiállították.

▼B

Amennyiben a mulasztás súlyossága az egyik tagállamban működő társaság biztonságos üzemeltetési rendszere működésének súlyos hibáját jelzi, a hajó részére a megfelelőségi bizonyítványt vagy a biztonságos üzemeltetési bizonyítványt kiállító tagállam haladéktalanul foganatosítja a szükséges intézkedéseket az érintett társaság ellen a megfelelőségi bizonyítvány és a csatolt biztonságos üzemeltetési bizonyítvány visszavonása céljából.

26. cikk

Értékelés

(1) A tagállamok 2007. február 5-ig jelentik a Bizottságnak az ezen irányelv - és különösen a 9., 10., 18., 20., 22., 23. és 25. cikk - végrehajtása során elért előrehaladást. A tagállamok 2009. december 31-ig jelentik ezen irányelv teljes körű végrehajtását.

(2) Az (1) bekezdésben említett jelentések alapján hat hónapon belül a Bizottság jelentést készít az Európai Parlament és a Tanács részére ennek az irányelvnek a végrehajtásáról. A Bizottság a jelentésben megállapítja, hogy ezen irányelv előírásainak a tagállamok által történő alkalmazása segíti-e és milyen mértékben a tengeri közlekedés biztonságának és hatékonyságának növelését, valamint a hajók által okozott szennyezés megelőzését.

(3) A Bizottság megvizsgálja azon közösségi szintű intézkedések szükségességét és megvalósíthatóságát, amelyek célja a veszélyben lévő hajók elhelyezése folytán felmerült költségek visszafizetése és károk megtérítése, beleértve a megfelelő biztosításra vagy egyéb pénzügyi biztosítékra vonatkozó követelményeket.

A Bizottság 2007. február 5-ig jelentést tesz az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak e vizsgálat eredményeiről.

ZÁRÓ RENDELKEZÉSEK

▼M5

27. cikk

Módosítások

(1) Ennek az irányelvnek a 2. cikkben meghatározott hatályán belül a Bizottság felhatalmazást kap arra, hogy a 27a. cikknek megfelelően felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el abból a célból, hogy módosítsa az ezen irányelvben foglalt, az Unió és az IMO jogi eszközeire való hivatkozásokat, a 3. cikkben foglalt fogalommeghatározásokat és a mellékleteket annak érdekében, hogy azok összhangban legyenek az elfogadott, módosított vagy hatályba lépett uniós és nemzetközi jogi rendelkezésekkel.

(2) Ennek az irányelvnek a 2. cikkben meghatározott hatályán belül a Bizottság felhatalmazást kap arra, hogy a 27a. cikknek megfelelően az I., III. és IV. mellékletet módosító, felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el a műszaki fejlődés és az ezen irányelv alkalmazása során szerzett tapasztalatok fényében.

▼M5

27a. cikk

A felhatalmazás gyakorlása

(1) A felhatalmazáson alapuló jogi aktusok elfogadására vonatkozóan a Bizottság részére adott felhatalmazás feltételeit ez a cikk határozza meg.

(2) A Bizottságnak a 27. cikkben említett, felhatalmazáson alapuló jogi aktusok elfogadására vonatkozó felhatalmazása ötéves időtartamra szól 2019. július 26-tól kezdődő hatállyal. A Bizottság legkésőbb kilenc hónappal az ötéves időtartam letelte előtt jelentést készít a felhatalmazásról. A felhatalmazás hallgatólagosan meghosszabbodik a korábbival megegyező időtartamra, amennyiben az Európai Parlament vagy a Tanács nem ellenzi a meghosszabbítást legkésőbb három hónappal minden egyes időtartam letelte előtt.

(3) Az Európai Parlament vagy a Tanács bármikor visszavonhatja a 27. cikkben említett felhatalmazást. A visszavonásról szóló határozat megszünteti az abban meghatározott felhatalmazást. A határozat az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* való kihirdetését követő napon, vagy a benne megjelölt későbbi időpontban lép hatályba. A határozat nem érinti a már hatályban lévő, felhatalmazáson alapuló jogi aktusok érvényességét.

(4) A felhatalmazáson alapuló jogi aktus elfogadása előtt a Bizottság a jogalkotás minőségének javításáról szóló, 2016. április 13-i intézményközi megállapodásban ([1]) foglalt elveknek megfelelően konzultál az egyes tagállamok által kijelölt szakértőkkel.

(5) A Bizottság a felhatalmazáson alapuló jogi aktus elfogadását követően haladéktalanul és egyidejűleg értesíti arról az Európai Parlamentet és a Tanácsot.

(6) A 27. cikk értelmében elfogadott, felhatalmazáson alapuló jogi aktus csak akkor lép hatályba, ha az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak a jogi aktusról való értesítését követő két hónapon belül sem az Európai Parlament, sem a Tanács nem emelt ellene kifogást, illetve ha az említett időtartam lejártát megelőzően mind az Európai Parlament, mind a Tanács arról tájékoztatta a Bizottságot, hogy nem fog kifogást emelni. Az Európai Parlament vagy a Tanács kezdeményezésére ez az időtartam két hónappal meghosszabbodik.

▼B

29. cikk

(1) A tagállamok legkésőbb 2004. február 5-ig hatályba léptetik azokat a törvényi, rendeleti és közigazgatási rendelkezéseket, amelyek szükségesek ahhoz, hogy ennek az irányelvnek megfeleljenek. Erről haladéktalanul tájékoztatják a Bizottságot.

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

(2) A tagállamok közlik a Bizottsággal belső joguk azon rendelkezéseit, amelyeket az ezen irányelv által szabályozott területen fogadtak el.

([1]) HL L 123., 2016.5.12., 1. o.

▼B

30. cikk

A 93/75/EGK tanácsi irányelv 2004. február 5-től kezdődően hatályát veszti.

31. cikk

Ez a rendelet az *Európai Közösségek Hivatalos Lapjában* való kihirdetésének napján lép hatályba.

32. cikk

Ennek az irányelvnek a tagállamok a címzettjei.

▼B

I. MELLÉKLET

A KÖZLENDŐ ADATOK

1. **A 4. cikk szerint közlendő adatok - általános adatok:**

   a) a hajó azonosítása (név, hívójel, IMO-azonosítószám vagy MMSI-szám);

   b) rendeltetési kikötő;

   c) a rendeltetési kikötőbe vagy révkalauz-állomásra való érkezés becsült időpontja az illetékes hatóság előírása szerint, valamint a kikötő elhagyásának becsült időpontja;

   d) a hajón tartózkodó személyek száma.

2. **A 12. cikk szerint közlendő adatok - a rakományra vonatkozó adatok:**

   a) a veszélyes vagy szennyező áruk pontos műszaki megnevezése, adott esetben az Egyesült Nemzetek (UN) által adott számai, az IMO veszélyességi osztályok az IMDG-, IBC- és IGC-szabályzatok szerint és, adott esetben, az INF-rakományokhoz szükséges hajóosztály, a VII/14.2 szabályban meghatározottak szerint, az ilyen áruk mennyisége, és ha ezeket - tartályok kivételével - rakományegységekben szállítják, akkor az egységek azonosító számai;

   b) az a cím, ahol a rakományra vonatkozóan részletes tájékoztatás kapható.

3. **A 13. cikk szerint közlendő adatok:**

   A. Általános adatok:

      a) a hajó azonosítása (név, hívójel, IMO-azonosítószám vagy MMSI-szám);

      b) rendeltetési kikötő;

      c) a tagállam kikötőjét elhagyó hajó esetében: az indulási kikötő vagy révkalauz-állomás elhagyásának becsült időpontja az illetékes hatóság előírása szerint, valamint a rendeltetési kikötőbe érkezés becsült időpontja;

      d) a Közösségen kívüli kikötőből valamely tagállam kikötőjébe tartó hajó esetében: a célkikötőbe vagy révkalauz-állomásra való érkezés becsült időpontja az illetékes hatóság előírása szerint;

      e) a hajón tartózkodó személyek száma.

   B. A rakományra vonatkozó adatok:

      a) a veszélyes vagy szennyező áruk pontos műszaki megnevezése, adott esetben az Egyesült Nemzetek (UN) által adott számai, az IMO veszélyességi osztályok az IMDG-, IBC- és IGC-szabályzatok szerint, és adott esetben az INF-szabályzat által meghatározott hajóosztály, az ilyen áruk mennyisége és a helyük a hajón, és ha ezeket - tartályok kivételével - rakományegységekben szállítják, akkor az egységek azonosító számai;

      b) annak igazolása, hogy a hajó rendelkezik a veszélyes vagy szennyező áruk adatait és azoknak a hajón való elhelyezését megadó listával, rakományjegyzékkel vagy megfelelő rakodási tervvel;

      c) az a cím, ahol a rakományra vonatkozóan részletes tájékoztatás kapható.

▼B

4. **Az 5. cikkben említett adatok:**

- A. a hajó azonosítása (név, hívójel, IMO-azonosítószám vagy MMSI-szám),
- B. dátum és időpont,
- C. vagy D. a szélességi és hosszúsági körök szerint megadott pozíció vagy pontos iránymeghatározás és tengeri mérföldben megadott távolság egy jól meghatározott tájékozódási ponttól,
- E. menetirány,
- F. sebesség,
- I. rendeltetési kikötő és az érkezés becsült időpontja,
- P. rakomány, és ha veszélyes áruk vannak a hajón, azok mennyisége és IMO-osztálya,
- T. az a cím, ahol a rakományról tájékoztatás kapható,
- W. a hajón tartózkodó személyek száma,

▼M1

- X. Egyéb rendelkezések:
  - — valamennyi 1 000 bruttó regisztertonna feletti hajó esetében az üzemanyag-készlet jellemzői és becsült mennyisége,
  - — hajózási státusz.

▼B

5. A hajó parancsnokának haladéktalanul értesítenie kell az érintett illetékes hatóságot vagy kikötői hatóságot az e melléklet szerint bejelentett adatok változásairól.

▼M3

II. MELLÉKLET

A fedélzeti felszerelésre vonatkozó követelmények

I. HALÁSZHAJÓK

A 15 métert meghaladó teljes hosszúságú halászhajókat a következő ütemterv szerint fel kell szerelni a 6a. cikkben előírt automatikus azonosító rendszerrel (AIS):

— a legalább 24 méter, de 45 méternél kisebb teljes hosszúságú halászhajókat legkésőbb 2012. május 31-ig,

— a legalább 18 méter, de 24 méternél kisebb teljes hosszúságú halászhajókat legkésőbb 2013. május 31-ig,

— a legalább 15 méter, de 18 méternél kisebb teljes hosszúságú halászhajókat legkésőbb 2014. május 31-ig,

— a 15 méternél nagyobb teljes hosszúságú, újonnan épített halászhajók esetében a 6a. cikkben előírt követelményt 2010. november 30-tól kell kötelezően teljesíteni.

II. A NEMZETKÖZI HAJÓFORGALOMBAN RÉSZT VEVŐ HAJÓK

A nemzetközi hajóforgalomban részt vevő mindazon személyszállító hajókat méretüktől függetlenül, valamint a nemzetközi hajóforgalomban részt vevő, legalább 300 BRT bruttó űrtartalmú mindazon nem személyszállító hajókat, amelyek valamely tagállam kikötőjébe érkeznek, a SOLAS V. fejezetében előírt műszaki és üzemi követelményeknek megfelelően fel kell szerelni automatikus azonosító rendszerrel (AIS). A nemzetközi hajóforgalomban részt vevő azon személyszállító hajókat méretüktől függetlenül, valamint a nemzetközi hajóforgalomban részt vevő, legalább 3 000 BRT bruttó űrtartalmú azon nem személyszállító hajókat, amelyek valamely tagállam kikötőjébe érkeznek, a SOLAS V. fejezetében előírt műszaki és üzemi követelményeknek megfelelően fel kell szerelni menetíróval (VDR). A 2002. július 1. előtt épített teherhajók esetében VDR-ként olyan egyszerűsített menetíró (S-VDR) is alkalmazható, amely kielégíti a SOLAS V. fejezete alapján kidolgozott műszaki és üzemi követelményeket.

III. A NEM NEMZETKÖZI HAJÓFORGALOMBAN RÉSZT VEVŐ HAJÓK

1. **Automatikus azonosító rendszerek (AIS)**

A nem nemzetközi hajóforgalomban részt vevő személyszállító hajókat méretüktől függetlenül, valamint a nem nemzetközi hajóforgalomban részt vevő, legalább 300 BRT bruttó űrtartalmú összes többi hajót a SOLAS V. fejezetében előírt műszaki és üzemi követelményeknek megfelelően fel kell szerelni automatikus azonosító rendszerrel (AIS).

2. **Menetíró rendszerek (VDR-rendszerek)**

a) A nem nemzetközi hajóforgalomban részt vevő személyszállító hajókat méretüktől függetlenül, valamint a nem nemzetközi hajóforgalomban részt vevő, legalább 3 000 BRT bruttó űrtartalmú, 2002. július 1-jén vagy azt követően épített nem személyszállító hajókat fel kell szerelni olyan menetíróval (VDR), amely kielégíti a SOLAS V. fejezete alapján kidolgozott műszaki és üzemi követelményeket.

b) A nem nemzetközi hajóforgalomban részt vevő, legalább 3 000 BRT bruttó űrtartalmú, 2002. július 1. előtt épített nem személyszállító hajókat fel kell szerelni olyan menetíróval (VDR) vagy egyszerűsített menetíróval (S-VDR), amely kielégíti a SOLAS V. fejezete alapján kidolgozott műszaki és üzemi követelményeket.

▼M3

IV. MENTESSÉGEK

1. **Mentességek az AIS fedélzeten való tartására vonatkozó követelmény alól**

a) A tagállamok a nem nemzetközi forgalomban részt vevő 15 méternél kisebb hosszúságú vagy 300 BRT-nél kisebb bruttó űrtartalmú személyszállító hajókat mentesíthetik az e mellékletben az AIS-re vonatkozóan előírt követelmények alól.

b) A tagállamok a kizárólag egy adott tagállam beltengerein és a rendesen AIS-sel felszerelt más hajók által használt külső útvonalakon közlekedő, legalább 300 BRT, de 500 BRT-nél kisebb bruttó űrtartalmú nem személyszállító hajókat mentesíthetik az e mellékletben az AIS fedélzeten való tartására vonatkozóan előírt követelmények alól.

2. **Mentességek a VDR vagy S-VDR fedélzeten való tartására vonatkozó követelmény alól**

A tagállamok a VDR-rel, illetőleg az S-VDR-rel való felszerelés követelménye alól a következők szerint állapíthatnak meg mentességeket:

a) A kizárólag a 2009/45/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv ([1]) 4. cikke szerinti A osztálynak megfelelő területeken kívüli tengeri területeken közlekedő személyszállító hajók mentesíthetők a VDR-rel való felszerelés követelménye alól.

b) A 2002. július 1. előtt épített, ro-ro személyszállító hajónak nem minősülő hajók mentesíthetők a VDR-rel való felszerelés követelménye alól abban az esetben, ha kimutatható, hogy a VDR és a hajón lévő más berendezések között gyakorlati szempontból ésszerűen nem alakítható ki kapcsolat.

c) A 2002. július 1. előtt épített teherhajók – függetlenül attól, hogy nemzetközi vagy nem nemzetközi forgalomban vesznek-e részt – mentesíthetők az S-VDR-rel való felszerelés követelménye alól abban az esetben, ha a hajót a SOLAS V. fejezetében előírt végrehajtási határidőtől számítva két éven belül tartósan üzemen kívül helyezik.

([1]) HL L 163., 2009.6.25., 1. o.

▼M4

III. MELLÉKLET

ELEKTRONIKUS ÜZENETEK ÉS AZ UNIÓS TENGERI INFORMÁCIÓCSERE-RENDSZER (SAFESEANET)

1. **Általános koncepció és felépítés**

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

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

Az uniós tengeri információcsere-hálózat összekapcsolja az ezen irányelvvel összhangban létrehozott nemzeti SafeSeaNet-rendszereket, és magában foglalja a SafeSeaNet központi rendszert.

2. **Igazgatás, üzemeltetés, fejlesztés és fenntartás**

2.1. *Feladatkörök*

2.1.1. Nemzeti SafeSeaNet-rendszerek

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

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

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

2.1.2. Központi SafeSeaNet-rendszer

A Bizottság – a tagállamokkal együttműködésben – felel szakpolitikai szinten a központi SafeSeaNet-rendszer irányításáért és fejlesztéséért és a SafeSeaNet-rendszer felügyeletéért; míg az 1406/2002/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet ([1]) értelmében az Európai Tengerbiztonsági Ügynökség – a tagállamokkal és a Bizottsággal együttműködésben – felel a következőkért:

— a SafeSeaNet műszaki megvalósítása és dokumentációja,

— elektronikus üzenetek és adatok fejlesztése, kezelése és integrációja, továbbá a központi SafeSeaNet-rendszerhez tartozó interfészek – beleértve a műholdak által gyűjtött AIS adatokat is – és az ezen irányelvben szereplő, továbbá a 3. pontban említett különböző rendszerek karbantartása.

([1]) Az Európai Parlament és a Tanács 2002. június 27-i 1406/2002/EK rendelete az Európai Tengerbiztonsági Ügynökség létrehozásáról (HL L 208., 2002.8.5., 1. o.).

▼M4

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

2.2. *Az irányítás alapelvei*

A Bizottság magas szintű irányítócsoportot hoz létre, amely megállapítja eljárási szabályzatát. Az irányítócsoportot a tagállamok és a Bizottság képviselői alkotják, és a következők érdekében jön létre:

— ajánlások kidolgozása a rendszer hatékonyságának és biztonságának növelésére,

— megfelelő iránymutatás nyújtása a rendszer fejlesztéséhez,

— a Bizottság segítése a rendszer teljesítményének felülvizsgálatában,

— megfelelő iránymutatás nyújtása a SafeSeaNet-ből és más információs rendszerekből származó információk egybegyűjtésére szolgáló, a 3. pontban említett interoperábilis adatcsere-platform fejlesztéséhez,

— a 2.3. bekezdésben említett ‘Az interfész és a funkciók ellenőrzési dokumentumának’ és jövőbeli módosításainak jóváhagyása,

— iránymutatások elfogadása a tagállamok által az ezen irányelvben meghatározott funkciók végrehajtására kijelölt illetékes hatóságokkal kapcsolatos információk gyűjtésére és továbbítására a SafeSeaNet-en keresztül,

— kapcsolattartás más idevágó munkacsoportokkal, különösen a tengeri adminisztráció egyszerűsítésével és elektronikus információs szolgáltatásokkal foglalkozó csoporttal.

2.3. *Az interfész és a funkciók ellenőrzési dokumentuma és a műszaki dokumentáció*

A Bizottság a tagállamokkal konzultálva kidolgozza és frissíti ‘Az interfész és a funkciók ellenőrzési dokumentumát (IFCD)’.

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

Az IFCD az alábbiakra vonatkozó szabályokat tartalmazza:

— a felhasználói hozzáférési jogok iránymutatásai az adatminőség kezeléséhez,

— az adatok 3. pontban említett integrációja, és azok továbbítása a SafeSeaNet-rendszeren keresztül,

— olyan üzemeltetési eljárások az Ügynökség és a tagállamok részére, amelyek leírják a SafeSeaNet adatminőségének ellenőrzési mechanizmusait,

— az adatátvitelre és az adatátadásra alkalmazandó biztonsági előírások, és

— az információk archiválása nemzeti és központi szinten.

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

A SafeSeaNet-tel kapcsolatos műszaki dokumentumokat, például az adatátvitel formátumának szabványait, más rendszerekkel és alkalmazásokkal való interoperabilitást, a felhasználói kézikönyveket, a hálózatbiztonsági előírásokat és a jelentéstételi kötelezettségek támogatására szolgáló referencia-adatbázisokat, a tagállamokkal való együttműködésben az Ügynökség dolgozza ki és tartja fenn.

▼M4

3. **Adatok cseréje és megosztása**

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

A Bizottság és a tagállamok együttműködnek annak érdekében, hogy ellenőrizzék a funkciók megvalósíthatóságát és fejlesztését, melyeket – megfelelően figyelembe véve a 2010/65/EU európai parlamenti és tanácsi irányelvben ([1]) és más vonatkozó uniós jogszabályokban lefektetett kötelezettségeket – úgy kell kialakítani, hogy az adatszolgáltatóknak, például a kapitányoknak, hajótulajdonosoknak, megbízottaknak, üzemeltetőknek, feladóknak és az illetékes hatóságoknak csak egyszer kelljen az adatokat bevinni a rendszerbe. A tagállamok biztosítják, hogy a bevitt információk az összes releváns jelentéskészítési, figyelmeztető, információmegosztó és VTMIS-rendszerben (hajóforgalom-irányítási és információs rendszerek) rendelkezésre állnak.

A tagállamok kiépítik és fenntartják az adatoknak a SafeSeaNet-rendszerbe elektronikus úton történő automatikus átviteléhez szükséges interfészeket.

A központi SafeSeaNet elektronikus üzenetek és adatok cseréjére szolgál, ezen irányelvvel, és többek között a következő vonatkozó uniós jogszabályokkal összhangban:

— A hajókon keletkező hulladék és a rakománymaradványok fogadására alkalmas kikötői létesítményekről szóló, 2000. november 27-i 2000/59/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv ([2]), a 12. cikk (3) bekezdése tekintetében,

— A hajók által okozott szennyezésről és a szennyezéssel elkövetett jogsértésekre alkalmazandó, büntetőjogi szankciókat is magukban foglaló szankciók bevezetéséről szóló, 2005. szeptember 7-i 2005/35/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv ([3]), a 10. cikk tekintetében,

— A kikötő szerint illetékes állam általi ellenőrzésről szóló, 2009. április 23-i 2009/16/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv ([4]), a 24. cikk tekintetében,

— A tagállamok kikötőibe érkező vagy onnan induló hajókra vonatkozó nyilatkozattételi követelményekről szóló, 2010. október 20-i 2010/65/EU irányelv, amennyiben a 6. cikk alkalmazható.

A SafeSeaNet-rendszer üzemeltetésének támogatnia kell a korlátok nélküli európai tengeri szállítási térség előmozdítását és kiépítését.

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

4. **Biztonság és hozzáférési jogok**

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

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

([1]) HL L 283., 2010.10.29., 1. o.
([2]) HL L 332., 2000.12.28., 81. o.
([3]) HL L 255., 2005.9.30., 11. o.
([4]) HL L 131., 2009.5.28., 57. o.

▼M3

IV. MELLÉKLET

A tagállamok lehetséges intézkedései a tengeri közlekedés biztonságának és a környezet védelmének veszélyeztetettsége esetén

(a 19. cikk (1) bekezdése alkalmazásában)

Ha egy hajót érintő, a 17. cikkben leírt típusú eseményt vagy körülményt követően az érintett tagállam illetékes hatósága a nemzetközi jog szabta kereteken belül úgy ítéli meg, hogy el kell hárítani, csökkenteni kell vagy meg kell szüntetni a partjait vagy a kapcsolódó érdekeltségeit, a más hajók, azok személyzete és utasai biztonságát vagy a parton tartózkodó személyeket veszélyeztető súlyos és közvetlen fenyegetést, vagy védeni kell a tengeri környezetet, akkor a szóban forgó hatóság különösen a következő intézkedésekre jogosult:

a) korlátozhatja a hajó mozgását, vagy a hajót egy meghatározott útirány követésére kötelezheti. Ez a rendelkezés nem érinti a hajó parancsnokának a hajó biztonságos vezetésére vonatkozó felelősségét;

b) hivatalosan felszólíthatja a hajó parancsnokát a környezetet vagy a tengerbiztonságot fenyegető veszély megszüntetésére;

c) értékelőcsoportot küldhet a hajóra a veszély felmérése, a parancsnoknak a helyzet orvoslásában való segítése és az illetékes parti állomás minderről való folyamatos tájékoztatása érdekében;

d) közvetlen veszély esetén utasíthatja a parancsnokot a menedékhelyre vonulásra, vagy elrendelheti révkalauz igénybevételét vagy a hajó vontatását.

Vontatási vagy mentési megállapodás alapján vontatott hajók esetében a tagállami illetékes hatóság az a) és a d) pont szerinti intézkedéseket a segítségnyújtásban, mentésben vagy vontatásban részt vevő vállalkozásokkal szemben is alkalmazhatja.