



Brüsszel, 2023. november 28.
(OR. en)

15950/23

Intézményközi referenciaszám:
2023/0164(COD)

TRANS 531
MAR 155
OMI 82
PECHE 539
IA 323
CODEC 2258

JELENTÉS

Küldi:	a Tanács Főtitkársága
Címzett:	a Tanács
Előző dok. sz.:	13015/23
Biz. dok. sz.:	10115/23
Tárgy:	Javaslat – Az Európai Parlament és a Tanács irányelve a tengeri szállítási ágazatban bekövetkező balesetek kivizsgálására irányadó alapelvek megállapításáról szóló 2009/18/EK irányelv módosításáról – Általános megközelítés

I. BEVEZETÉS

1. A Bizottság 2023. június 1-jén benyújtotta az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak a fenti javaslatot.
2. A javaslat tárgya a tengeri szállítási ágazatban bekövetkező balesetek kivizsgálására irányadó alapelvek megállapításáról, valamint az 1999/35/EK tanácsi és a 2002/59/EK Európai Parlamenti és Tanácsi irányelv módosításáról szóló, 2009. április 23-i 2009/18/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv¹ módosítása.

¹ HL L 131., 2009.5.28., 114. o.

3. A 2009/18/EK irányelv biztonsági vizsgálati rendszert ír elő a tengeri balesetek tanulságainak levonása és újbóli bekövetkezésük megelőzése érdekében. Az irányelv hatálya alá tartozó tengeri baleseteket a tengerészeti biztonság javítása és a tengeri környezet védelme érdekében vizsgálják ki.
4. Az irányelv felülvizsgálatának konkrét célkitűzései a következők:
- a halászhajók, a hajószemélyzet és a környezet védelmének javítása. a kisebb, 15 méternél rövidebb halászhajók nem tartoznak az irányelv jelenlegi hatálya alá, ami azt jelenti, hogy a halálos áldozatokkal járó baleseteket és a hajóvesztéseket nem vizsgálják ki szisztematikus és harmonizált módon,
 - a fogalommeghatározások és a jogi szöveg pontosítása annak érdekében, hogy a tagállamok balesetek kivizsgálását végző szervei minden kivizsgálandó balesetet időben és harmonizált módon kivizsgáljanak,
 - a balesetek kivizsgálását végző szervek kapacitásának növelése a balesetek időben, szakértő módon és függetlenül történő kivizsgálása (és az erről szóló jelentések készítése) terén, a megújuló és alacsony szén-dioxid-kibocsátású üzemanyagokra és technológiákra kiterjedően is, és
 - az egyértelműség és következetesség biztosítása érdekében számos fogalommeghatározás és a vonatkozó uniós jogszabályokra és IMO-előírásokra való hivatkozás frissítése.
5. A Bizottság a javaslatot a célravezető és hatásos szabályozás program (REFIT) keretében, valamint a 2018-ban elvégzett utólagos értékelést¹ és a tengeri szállítási célravezetőségi vizsgálatot² követő azonnali intézkedésként fogadta el.
6. A javaslat egy külső támogató tanulmány információira támaszkodó hatásvizsgálat³ eredményein alapul. A hatásvizsgálat ismertetésére és alapos vizsgálatára egy munkacsoporti ülésen került sor, és a delegációk részéről nem merültek fel komoly aggályok.

¹ 9131/18 + ADD 1.

² 9128/18 + ADD 1.

³ 10115/23 ADD 1 + ADD 2.

7. A javaslatot hatásvizsgálat¹ kísérte. A hatásvizsgálat ismertetésére és alapos vizsgálatára egy munkacsoporti ülésen került sor. Az észrevételek főként a tengeri biztonsági vizsgálatot végző hatóságok minőségirányítási rendszerei tanúsítványának költségeire és e költségek kiszámításának módjára vonatkoztak.

II. MÁS INTÉZMÉNYEK ÁLTAL VÉGZETT VIZSGÁLAT

8. Az Európai Parlament Közlekedési és Idegenforgalmi Bizottsága (TRAN) 2023. július 20-án Caroline Nagtegaal (Renew Europe, Hollandia) nevezte ki előadónak. Caroline Nagtegaal szeptember 18-án terjesztette elő jelentéstervezetét, és a TRAN-bizottság a tervek szerint december 7-én szavaz a javaslatról.
9. Az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság 2023. szeptember 20-án elfogadta a javaslatra vonatkozó véleményét². A Régiók Európai Bizottsága 2023. június 23-án úgy határozott, hogy nem nyilvánít véleményt.

III. A TANÁCSI ELJÁRÁS AKTUÁLIS ÁLLÁSA

10. A hajózási munkacsoport 2023 júniusától kezdődően több ülésen is megvitatta a javaslatot. Valamennyi delegáció általános támogatását fejezte ki a bizottsági javaslatnak a tengerészeti biztonság javítására és a tengeri környezet védelmére irányuló célkitűzései iránt.
11. Az Állandó Képviselők Bizottsága a november 22-i ülésén megerősítette, hogy támogatja a legutóbbi kompromisszumot, és azt ajánlotta a Tanácsnak, hogy a TTE Tanács (Közlekedés) 2023. december 4-i ülésén alakítson ki általános megközelítést.

¹ 10115/23 ADD 1 + ADD 2.

² 13372/23.

12. Annak érdekében, hogy a balesetek kivizsgálását végző szervek Unió-szerte hasonló módon folytathassák a balesetek kivizsgálását (és készíthessék az erről szóló jelentéseket), a munka során a hangsúly arra helyeződött, hogy a meglévő szabályok egyértelműbbé váljanak és a vonatkozó nemzetközi szabályozásokkal jobban összhangba kerüljenek. A bizottsági javaslaton számos változtatást eszközöltek azzal az elsődleges céllal, hogy megerősítsék a balesetek kivizsgálását végző szervek függetlenségére és a megállapításaik bizalmas jellegére vonatkozó rendelkezéseket, és hogy csökkentsék a szükségtelen adminisztratív terheket. Három fő lényegi változtatásra érdemes felhívni a figyelmet.
13. Először is, az 1. cikk (2) bekezdésének szövegét felülvizsgálták annak egyértelművé tétele érdekében, hogy a balesetek kivizsgálását végző szervek által végzett kivizsgálások célja nem a felelősség megállapítása vagy a vétkesség megosztása. E célból már minden tagállam rendelkezik jogi kerettel, ezért a balesetek kivizsgálását végző szerveknek inkább arra kell összpontosítaniuk, hogy a tengeri baleset vagy esemény okai tekintetében mindennemű külső nyomástól mentesen teljes körű jelentést tegyenek a tengeri balesetek tanulságainak levonása és újbóli bekövetkezésük megelőzése érdekében. Ezenkívül megerősítették a balesetek kivizsgálását végző szervek által a kivizsgálások során gyűjtött információk bizalmas jellegére vonatkozó rendelkezéseket (9. cikk), többek között a külső nyomás elkerülése és az olyan adatokhoz való hozzáférés megkönnyítése érdekében, amelyek relevánsak lehetnek a tengeri események okainak azonosítása szempontjából. Ugyanakkor a 17a. cikket felülvizsgálták annak érdekében, hogy pontosabban meghatározzák a Bizottság és az EMSA részvételét a balesetek kivizsgálását végző szervek képzése és a számukra a kivizsgálások végzéséhez nyújtott működési támogatás terén; ilyen támogatás csak a kivizsgálást végző hatóságok kérésére nyújtható, és csak akkor, ha nem merül fel összeférhetetlenség.
14. Másodszor, az eltérő nemzeti szintű igények és szervezeti struktúrák kezelése, és egyúttal a szükségtelen adminisztratív terhek elkerülése érdekében a 8. cikk (7) bekezdését módosították annak érdekében, hogy az egyes tagállamok eldönthessék, hogy végrehajtanak-e minőségirányítási rendszert a tengeri biztonsági vizsgálatot végző nemzeti hatóság vonatkozásában. Szintén az adminisztratív terhek csökkentésének céljából a szöveg immár lehetővé teszi a balesetek kivizsgálását végző szervek számára, hogy „egyszerűsített jelentéseket” készítsenek, ami csökkenti a munkaterhet azokban az esetekben, amikor a teljes jelentés megírása nem jelent hozzáadott értéket.

15. Harmadszor, a 20. cikket átfogalmazták annak érdekében, hogy a Bizottság felhatalmazást kapjon arra, hogy felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el a mellékleteknek a tengeri szállítási ágazatban bekövetkező balesetek kivizsgálásával kapcsolatos nemzetközi tengerjog alakulása szerinti kiigazítása, valamint az ismeretek összegyűjtésének, megosztásának és jelentésének megkönnyítése érdekében.
16. Végezetül a Bizottság által javasolt átültetési határidőt (a módosító irányelv hatálybalépésétől számított egy év) négy évre hosszabbítanák meg.
17. Az eljárás e szakaszában a Bizottság továbbra is eljárási fenntartással él a javaslatán végzett valamennyi módosítással kapcsolatban.

IV. KONKLÚZIÓ

18. A fentiekre tekintettel felkérjük a Tanácsot, hogy az e jelentés mellékletében foglalt kompromisszum alapján alakítson ki *általános megközelítést* a tengeri szállítási ágazatban bekövetkező balesetek kivizsgálására irányadó alapelvek megállapításáról szóló 2009/18/EK irányelv módosításáról szóló európai parlamenti és tanácsi irányelvjavaslatra vonatkozóan.

Javaslat

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS IRÁNYELVE

**a tengeri szállítási ágazatban bekövetkező balesetek kivizsgálására irányadó alapelvek
megállapításáról szóló 2009/18/EK irányelv módosításáról és az 1286/2011/EU bizottsági rendelet
hatályon kívül helyezéséről**

(EGT-vonatkozású szöveg)

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS AZ EURÓPAI UNIÓ TANÁCSA,

tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződésre és különösen annak 100. cikke (2) bekezdésére,

tekintettel az Európai Bizottság javaslatára,

a jogalkotási aktus tervezete nemzeti parlamenteknek való megküldését követően,

tekintettel az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleményére⁷,

tekintettel a Régiók Bizottságának véleményére⁸,

rendes jogalkotási eljárás keretében,

mivel:

⁷ HL C [...], [...], [...]. o.

⁸ HL C [...], [...], [...]. o.

- (1) A 2009/18/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv⁹ megállapítja a tengeri szállítási ágazatban bekövetkező balesetek kivizsgálására irányadó alapelveket és létrehozza a biztonsági vizsgálatok rendszerét. Az említett irányelv hatálya alá tartozó tengeri baleseteket a tagállamokban létrehozott független vizsgálati szervek vizsgálják ki a tengerészeti biztonság javítása, valamint a tengeri környezet védelme érdekében avégett, hogy a múltból tanulva megelőzzék a jövőbeli baleseteket és eseményeket.
- (2) A 2009/18/EK irányelv hatálybalépése óta változások történtek a nemzetközi szabályozási környezetben, valamint technológiai fejlődés ment végbe. Ezeket a változásokat és fejleményeket, valamint a 2009/18/EK irányelv végrehajtása során szerzett tapasztalatokat figyelembe kell venni.
- (3) A 2009/18/EK irányelv hivatkozik a Nemzetközi Tengerészeti Szervezet (IMO) által elfogadott számos olyan jogi szövegre, amelyeket az irányelv hatálybalépése óta hatályon kívül helyeztek, módosítottak vagy felülvizsgáltak. Az említett irányelvben például hivatkozás történik „A tengeri balesetek és események kivizsgálásáról szóló IMO-szabályzatra” (az 1997. november 27-i A.849(20) IMO-határozat), amelyet hatályon kívül helyezett „A tengeri balesetek vagy tengeri események biztonsági kivizsgálására vonatkozó nemzetközi szabványok és ajánlott gyakorlatok szabályzata (a balesetek kivizsgálására vonatkozó szabályzat)” (a 2008. május 16-i MSC. 255(84) határozat) a balesetek kivizsgálására vonatkozó szabályzat [MSC.255(84) határozat] végrehajtása során a vizsgálóbiztosokat segítő iránymutatásokról szóló A.1075(28) határozattal.
- (4) Az IMO balesetek kivizsgálására vonatkozó szabályzata új fogalommeghatározásokat vezet be, például a „tengeri biztonsági vizsgálatot végző hatóság” fogalmát, más fogalmakat, például a „súlyos baleset” fogalmát pedig törli. Az említett változásokat bele kell foglalni a 2009/18/EK irányelvbe.
- (5) A 2009/18/EK irányelv hivatkozik a 2008. évi MSC-MEPC.Circ.3 számú IMO-körlevélre is, amelynek helyébe lépett a tengeri balesetekről és eseményekről szóló jelentések felülvizsgált harmonizált jelentési eljárásairól szóló, 2014. november 18-i MSC-MEPC.3/circ.4/rev.1 számú körlevél.

⁹ HL L 131., 2009.5.28., 114. o.

- (6) A 2013. december 4-én elfogadott, a balesetek kivizsgálására vonatkozó szabályzat végrehajtása során a vizsgálóbiztosokat segítő IMO-iránymutatások (A.1075(28)) gyakorlati tanácsokat adnak a tengeri balesetek és események szisztematikus kivizsgálásához, és lehetővé teszik a hatékony elemzés és a megelőző intézkedések kidolgozását. Ezeket az iránymutatásokat bele kell foglalni a 2009/18/EK irányelvbe.
- (7) A 15 méternél rövidebb halászhajók jelenleg nem tartoznak a 2009/18/EK irányelv hatálya alá, ezért az ilyen halászhajókat érintő tengeri balesetek kivizsgálása nem szisztematikus és nem harmonizált. Az ilyen hajók hajlamosabbak a felborulásra, és viszonylag gyakran előfordul, hogy a legénység tagjai a fedélzetről a vízbe esnek. Ezért e halászhajók, a legénységük és a környezet védelme érdekében – annak meghatározása céljából, hogy a hatóságoknak kell-e biztonsági vizsgálatot indítaniuk – be kell vezetni a 15 méternél rövidebb halászhajókat érintő nagyon súlyos tengeri balesetek előzetes értékelését, amelynek során többek között figyelembe kell venni a rendelkezésre álló bizonyítékokat, valamint azt, hogy a biztonsági vizsgálat megállapításai hozzájárulhatnak-e a jövőbeli balesetek és események megelőzéséhez.
- (7a) Ez az irányelv nem akadályozhatja meg a tagállamokat abban, hogy nemzeti szabályokat állapítsanak meg az olyan tengeri balesetek vagy események kivizsgálására vonatkozóan, amelyek 12 vagy annál kevesebb utast szállító vagy más kereskedelmi célú hajókat érintenek.
- (8) A 2009/18/EK irányelvben szereplő egyes fogalommeghatározások nem egyértelműek. A halászhajó hosszának meghatározását különösen akkor kell pontosítani, ha a tengeri biztonsági vizsgálatot végző hatóságok által alkalmazott megközelítés és a kötelezettségeik a halászhajó hosszától függően eltérőek.
- (9) Az IMO balesetek kivizsgálására vonatkozó szabályzata olyan eseményre vagy eseménysorozatra utal, amely „közvetlenül a hajó működésével összefüggésben” következett be. E fogalom értelmezése jelentős eltéréseket mutat és tisztázásra szorul. Ezek az eltérések hatással vannak a balesetek kivizsgálását végző hatóságok tevékenységeire, különösen a kikötői balesetek, a közös vizsgálatok lehetőségei, valamint a baleseti és vizsgálati adatok gyűjtése tekintetében.

- (10) Az IMO balesetek kivizsgálására vonatkozó szabályzata kimondja, hogy nagyon súlyos tengeri baleset esetén tengeri biztonsági vizsgálatot kell végezni. Nincs azonban iránymutatás arra vonatkozóan, hogy a balesetet követően mennyi időn belül kell halálesetnek bekövetkeznie ahhoz, hogy a haláleset kivizsgálást igénylő, nagyon súlyos tengeri balesetnek minősüljön. Ezért a 2009/18/EK irányelvnek ilyen iránymutatást kell adnia.
- (11) A tagállamok tengeri biztonsági vizsgálatot végző hatóságainak rendelkezésre álló személyzete és működési erőforrásai igen eltérőek, ami miatt a tengeri balesetekről szóló jelentéstétel és azok kivizsgálása nem hatékony és következtelen. Ezért a Bizottságnak az Európai Tengerészeti Biztonsági Ügynökség (EMSA) segítségével az egyedi vizsgálatokhoz rendkívül speciális elemző támogatást (humán készségek), valamint elemzői eszközöket és felszereléseket (hardver) kell biztosítani.
- (12) A fentiek fényében az EMSA-nak képzést kell szerveznie azon konkrét technikákról, továbbá az olyan új fejlesztésekről és technológiákról, amelyek a jövőben relevánsak lehetnek a balesetek kivizsgálása szempontjából. Az ilyen képzésnek többek között a megújuló és alacsony szén-dioxid-kibocsátású üzemanyagokra – amelyek különösen relevánsak az „Irány az 55 %!” intézkedéscsomagra tekintettel –, az automatizálásra, valamint az általános adatvédelmi rendelet szabályaira kell összpontosítaniuk.
- (12a) A tengeri biztonsági vizsgálatok függetlenségét minden körülmények között biztosítani kell, és nem állhat fenn összeférhetetlenség a vizsgálatokban részt vevő egyetlen szereplővel kapcsolatban sem, beleértve a köz- vagy magánvállalatokat, -intézményeket vagy -ügynökségeket is.

- (14) Ezen irányelvnek a hatálya alá tartozó IMO-szövegek felsorolására vonatkozó rendelkezései végrehajtása egységes feltételeinek biztosítása érdekében a Bizottságra végrehajtási hatásköröket kell ruházni. Ezeket a végrehajtási hatásköröket a 182/2011/EU európai parlamenti és tanácsi rendeletnek⁽¹⁰⁾ megfelelően kell gyakorolni.
- (14a) A mellékleteknek a tengeri szállítási ágazatban bekövetkező balesetek kivizsgálásával kapcsolatos nemzetközi tengerjog alakulása szerinti kiigazítása, valamint az ismeretek összegyűjtésének, megosztásának és jelentésének megkönnyítése érdekében a Bizottságot fel kell hatalmazni arra, hogy az Európai Unió működéséről szóló szerződés 290. cikkének megfelelően jogi aktusokat fogadjon el az ezen irányelv 14. cikkének (4) bekezdésére és 17. cikkének (5) bekezdésére vonatkozóan. Különösen fontos, hogy a Bizottság az előkészítő munkája során megfelelő konzultációkat folytasson, többek között szakértői szinten is, és hogy e konzultációkra a jogalkotás minőségének javításáról szóló, 2016. április 13-i intézményközi megállapodásban* megállapított elvekkel összhangban kerüljön sor. Mindenekelőtt az ezen irányelvvel létrehozott állandó együttműködési keretet be kell vonni e konzultációkba. Így különösen a felhatalmazáson alapuló jogi aktusok előkészítésében való egyenlő részvétel biztosítása érdekében az Európai Parlament és a Tanács a tagállamok szakértőivel egyidejűleg kap kézhez minden dokumentumot, és szakértőik rendszeresen részt vehetnek a Bizottság felhatalmazáson alapuló jogi aktusok előkészítésével foglalkozó szakértői csoportjainak ülésein.
- (15) Tekintettel az EMSA által az ezen irányelv végrehajtásának nyomon követése céljából a tagállamokba tett látogatások teljes ciklusára, a Bizottságnak legkésőbb *[a 23. cikkben említett hatálybalépéstől számított tíz évvel]* értékelnie kell ezen irányelv végrehajtását, és erről jelentést kell készítenie az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak. A tagállamoknak együtt kell működniük a Bizottsággal az értékeléshez szükséges valamennyi információ összegyűjtése érdekében.

¹⁰ Az Európai Parlament és a Tanács 182/2011/EU rendelete (2011. február 16.) a Bizottság végrehajtási hatásköreinek gyakorlására vonatkozó tagállami ellenőrzési mechanizmusok szabályainak és általános elveinek megállapításáról (HL L 55., 2011.2.28., 13. o.).

- (16) Mivel ezen irányelv céljait, nevezetesen a tengerészeti biztonság javítása és a tengeri környezet védelme érdekében a tengeri szállítási ágazatban bekövetkező balesetek kivizsgálására vonatkozó szabályok megállapítását, a tagállamok nem tudják kielégítően megvalósítani, az Unió szintjén azonban az intézkedés terjedelme és hatásai miatt e célok jobban megvalósíthatók, az Unió intézkedéseket hozhat a szubszidiaritásnak az Európai Unióról szóló szerződés 5. cikkében foglalt elvével összhangban. Az arányosságnak az említett cikkben foglalt elvével összhangban ez az irányelv nem lépi túl az e célok eléréséhez szükséges mértéket.
- (17) A 2009/18/EK irányelvet ezért ennek megfelelően módosítani kell,

ELFOGADTA EZT AZ IRÁNYELVET:

1. cikk

A 2009/18/EK irányelv módosításai

A 2009/18/EK irányelv a következőképpen módosul:

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

„(2) Az ezen irányelv szerinti kivizsgálások célja nem a felelősség megállapítása vagy a vétkesség megosztása, ezért a vétkesség vagy a felelősség e kivizsgálások megállapításaiból nem következethető ki. A tagállamok biztosítják, hogy a tengeri biztonsági vizsgálatot végző hatóságokat(a továbbiakban: vizsgálatot végző hatóságok) ne akadályozzák vagy korlátozzák abban, hogy a tengeri baleset vagy esemény okai tekintetében teljes körű jelentést tegyenek.”

2. A 2. cikk (2) bekezdése a következőképpen módosul:

- a) *(törölve)*

- b) a d) pontot el kell hagyni.

3. A 3. cikk helyébe a következő szöveg lép:

„3. cikk

Fogalommeghatározások

Ezen irányelv alkalmazásában:

1. »az IMO balesetek kivizsgálására vonatkozó szabályzata«: az IMO Tengerészeti Biztonsági Bizottsága MSC.255(84) határozatához csatolt, a tengeri balesetek vagy tengeri események biztonsági kivizsgálására vonatkozó nemzetközi szabványok és ajánlott gyakorlatok szabályzata, annak naprakész változata szerint;
2. »a balesetek kivizsgálására vonatkozó szabályzat végrehajtása során a vizsgálóbiztosokat segítő IMO-iránymutatások«: az IMO 2013. december 4-i közgyűlésén az A.1075(28) határozattal elfogadott iránymutatások, azok naprakész változata szerint;
3. a következő kifejezések az IMO balesetek kivizsgálására vonatkozó szabályzatában található meghatározások szerint értendők:
 - a) »tengeri baleset«;
 - b) »nagyon súlyos tengeri baleset«;
 - c) »tengeri esemény«;
 - d) »tengeri biztonsági vizsgálat«;
 - e) »tengeri biztonsági vizsgálatot végző hatóság«;
 - f) »tengeri biztonsági vizsgálatot végző állam«;
 - g) »különösen érdekelt állam«;
 - h) »súlyos sérülés«;

4. »a tengerészekkel tengeri baleset esetén való tisztességes bánásmódra vonatkozó IMO-iránymutatások«: az IMO Jogi Bizottsága 2006. április 27-i LEG.3(91) határozatához csatolt iránymutatások, amelyeket a Nemzetközi Munkaügyi Szervezet igazgatótanácsa a 2006. június 12–16-i 296. ülésén jóváhagyott;
5. a »ro-ro személyhajó« és a »gyorsjáratú személyszállító vízi jármű« kifejezések az (EU) 2017/2110 irányelv¹¹ 2. cikkében található meghatározás szerint értendők;
6. az »útiadat-rögzítő« (a továbbiakban: VDR) és az »egyszerűsített útiadat-rögzítő« (a továbbiakban: S-VDR) kifejezések az IMO Tengerészeti Biztonsági Bizottságának MSC.333(90) és MSC. 163(78) határozatában foglalt meghatározás szerint értendők, azok naprakész változata szerint, a fedélzeti telepítés időpontjától függően az IMO vonatkozó teljesítési normáival kiegészítve, az uniós jogszabályok sérelme nélkül;
7. »biztonsági ajánlás«: bármely olyan javaslat, a lajstromozási és ellenőrzési célból tett javaslatokat is beleértve, amelyet:
- a) biztonsági vizsgálatot folytató vagy vezető állam vizsgálatot végző hatósága tett a vizsgálatból származó információk alapján; vagy adott esetben
 - b) a Bizottság tett az adatok összefoglaló elemzése, valamint az elvégzett biztonsági vizsgálatok eredményei alapján;
8. a »halászhajó hossza« kifejezés az (EU) 2017/1130 rendelet¹² 2. cikkében található meghatározás szerint értendő.

¹¹ Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2017/2110 irányelve (2017. november 15.) a menetrend szerinti személyszállítási szolgáltatást nyújtó ro-ro személyhajók és gyorsjáratú személyszállító vízi járművek biztonságos üzemeltetésének érdekében végzett ellenőrzések rendszeréről, a 2009/16/EK irányelv módosításáról és az 1999/35/EK tanácsi irányelv hatályon kívül helyezéséről (HL L 315., 2017.11.30., 61. o.).

¹² Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2017/1130 rendelete (2017. június 14.) a halászhajók jellemzőinek meghatározásáról (HL L 169., 2017.6.30., 1. o.).

9. »halálos sérülés«: olyan sérülés, amelyet egy személy baleset során szenved el, és amelynek következtében a baleset időpontját követő 15 napon belül elhalálozik, amennyiben a vonatkozó információk rendelkezésre állnak.”

4. A 4. cikk a következőképpen módosul:

a) az (1) bekezdés a) pontja helyébe a következő szöveg lép:

„a) a felelősség megállapítására vagy a vétkesség megosztására irányuló nyomozástól vagy egyéb, párhuzamosan végzett vizsgálattól függetlenek legyenek, és hogy a vizsgálatot végző hatóságok a tengeri biztonsági vizsgálat eredményeiről a vizsgálat kimenetele által esetlegesen érintett személyek, szervezetek vagy felek utasítása vagy beavatkozása nélkül számolhassanak be;”

b) a (2) bekezdés b) pontja helyébe a következő szöveg lép:

„b) a vizsgálatot végző hatóságaik tevékenységeinek koordinációját az ezen irányelv céljának eléréséhez szükséges mértékben.”

5. Az 5. cikk helyébe a következő szöveg lép:

„5. cikk

Kivizsgálási kötelezettség

(1) Minden tagállam biztosítja, hogy a 8. cikkben említett, vizsgálatot végző hatóság biztonsági vizsgálatot végezzen az olyan nagyon súlyos tengeri balesetekkel kapcsolatban, amelyek:

- a) a lobogója alatt közlekedő hajót érintenek, tekintet nélkül a baleset helyszínére;
- b) az UNCLOS-ban meghatározottak szerinti parti tengerén vagy belvizein következnek be, tekintet nélkül a balesetben érintett hajó vagy hajók lobogójára; vagy

c) a tagállam alapvető érdekével kapcsolatosak, tekintet nélkül a baleset helyszínére és az érintett hajó vagy hajók lobogójára.

(2) Amennyiben a halászhajó hossza a 15 métert nem éri el, nagyon súlyos tengeri baleset esetén a vizsgálatot végző hatóság előzetes értékelést végez annak meghatározása érdekében, hogy végezzen-e a biztonsági vizsgálatot.

Abban az esetben, ha a vizsgálatot végző hatóság úgy határoz, hogy nem végzi el a 15 méter hosszúságot el nem érő halászhajót érintő nagyon súlyos tengeri baleset biztonsági vizsgálatát, a határozat indokait a 17. cikk (3) bekezdésének megfelelően rögzíteni és közölni kell.

(3) A vizsgálatot végző hatóságnak a (2) bekezdésben említett határozataiban figyelembe kell vennie a rendelkezésre álló bizonyítékokat, valamint azt, hogy a biztonsági vizsgálat megállapításai hozzájárulhatnak-e a jövőbeli balesetek és események megelőzéséhez. Bármely más tengeri baleset vagy esemény esetében a vizsgálatot végző hatóság határoz arról, hogy végez-e biztonsági vizsgálatot.

(4) A biztonsági vizsgálatok hatályát és a lefolytatásukra vonatkozó gyakorlati intézkedéseket a vizsgálatot vezető tagállam vizsgálatot végző hatósága határozza meg a többi különösen érdekelt állam egyenértékű hatóságaival együttműködésben, oly módon, amely a megítélése szerint ezen irányelv céljának elérését a lehető legjobban elősegíti, és a jövőbeli balesetek és események megelőzését szolgálja.

(5) A biztonsági vizsgálatok lefolytatásakor a vizsgálatot végző hatóság a balesetek kivizsgálására vonatkozó szabályzat végrehajtása során a vizsgálóbiztosokat segítő IMO-iránymutatásokat követi. A vizsgálóbiztosok eltérhetnek ezektől az iránymutatásoktól, amennyiben az szakmai megítélésük szerint azzal indokolható, hogy a vizsgálat céljainak elérése érdekében szükséges. A Bizottság ajánlásokat fogadhat el ezen iránymutatások végrehajtására vonatkozóan, figyelembe véve a biztonsági vizsgálatokból levont releváns tanulságokat, és azt követően, hogy a 10. cikkben meghatározott állandó együttműködési kerettel kapcsolatban konzultált a vizsgálatot végző hatóságokkal.

(6) Annak eldöntésekor, hogy a parton, kikötőben vagy dokkban történt olyan tengeri baleset vagy esemény, amelyben parti vagy kikötői dolgozók érintettek, »közvetlenül a hajó működésével összefüggésben« történt-e, és ezért biztonsági vizsgálat tárgyát képezi-e, a tagállamok a nemzeti jogukkal összhangban különös figyelmet fordítanak arra, hogy a hajó szerkezete, felszerelése, eljárásai, személyzete és a hajó vezetése mennyiben érintettek és relevánsak az elvégzett tevékenység során, illetve szempontjából.

(7) A biztonsági vizsgálatot a tengeri baleset vagy esemény bekövetkezése után haladéktalanul meg kell kezdeni, de minden esetben legkésőbb a bekövetkezést követő két hónapon belül.

(8) Ha egy tengeri biztonsági vizsgálat során kiderül, hogy a tengerhajózás biztonsága elleni jogellenes cselekmények visszaszorításáról szóló 1988. évi egyezmény naprakész változatának 3., 3a., 3b. vagy 3c. cikke szerinti bűncselekményt követtek el, a vizsgálatot végző hatóság a nemzeti jog figyelembevételével haladéktalanul tájékoztatja a tagállam vagy a tagállamok és bármely érintett harmadik ország tengeri védelmi hatóságait.”

6. A 6. cikk helyébe a következő szöveg lép:

„6. cikk

Értesítési kötelezettség

A tagállamok – a jogrendszerük keretében – előírják, hogy a vizsgálatot végző hatóságukat a felelős hatóságok és/vagy az érintett felek, vagy mindegyikük haladéktalanul értesítse az ezen irányelv hatálya alá tartozó valamennyi balesetről és eseményről.”

7. A 7. cikk a következőképpen módosul:

- a) az (1) bekezdés harmadik albekezdése helyébe a következő szöveg lép:

„Ugyanazon tengeri baleset vagy esemény párhuzamos biztonsági vizsgálatára csak szigorúan kivételes esetekben kerülhet sor. Ilyen esetekben a tagállamok értesítik a Bizottságot a párhuzamos vizsgálat indokairól. A párhuzamos biztonsági vizsgálatokat végző tagállamoknak együtt kell működniük. Különösen, az érintett, vizsgálatot végző hatóságoknak ki kell cserélniük egymás között a vizsgálat során gyűjtött minden releváns információt, elsősorban annak érdekében, hogy amennyiben lehetséges, közös következtetésekre jussanak.”;

- b) a cikk a következő (1a) bekezdéssel egészül ki:

„(1a) A tengeri biztonsági vizsgálat lefolytatása során a különösen érdekelt tagállamoknak a gyakorlati megvalósíthatóság mértékéig segíteniük kell a tengeri biztonsági vizsgálatot végző tagállam(ok)at a tengeri biztonsági vizsgálat szempontjából releváns információkhoz való hozzáférésben. A tengeri biztonsági vizsgálatot végző vizsgálóbiztos vagy vizsgálóbiztosok számára a nemzeti joggal összhangban hozzáférést lehet biztosítani a különösen érdekelt állam kormányának ellenőrei, partőrei, hajóforgalmi szolgálatainak irányítói, révkalauzai és tengeri személyzetének egyéb tagjai birtokában lévő információkhoz.”

- c) az (4) bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„(4) Ha egy ro-ro személyhajó vagy gyorsjáratú személyszállító vízi jármű érintett tengeri balesetben vagy eseményben, a biztonsági vizsgálati eljárást annak a tagállamnak kell megindítania, amelynek az UNCLOS-ban meghatározott felségvizein vagy belvizein a baleset vagy esemény bekövetkezett, egyéb vizeken bekövetkezett baleset esetén pedig az említett ro-ro személyhajó által utoljára érintett tagállamnak. Ez az állam felelős a biztonsági vizsgálatért és a különösen érdekelt tagállamokkal való koordinációért mindaddig, amíg kölcsönösen meg nem állapodnak arról, hogy melyikük legyen a vizsgálatot vezető állam.”

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

„8. cikk

Tengeri biztonsági vizsgálatot végző hatóságok

(1) A tagállamok – az ezen irányelv szerinti kötelezettségeiknek való megfelelés érdekében – biztosítják, hogy a tengeri biztonsági vizsgálatokkal pártatlan, független és állandó, a szükséges jogkörökkel felruházott, megfelelő eszközökkel és pénzügyi erőforrásokkal rendelkező, tengeri biztonsági vizsgálatot végző hatóságot bízzanak meg, és azokat megfelelően képzett, a tengeri balesetekkel és eseményekkel kapcsolatos ügyekben jártas vizsgálóbiztosok végezzék.

Nem zárható ki sem a szükséges szakismeretekkel rendelkező vizsgálóbiztosoknak a tengeri biztonsági vizsgálatban ideiglenes jelleggel való részvételre történő megfelelő kinevezése, sem pedig tanácsadók igénybevétele a tengeri biztonsági vizsgálat bármely vonatkozásával kapcsolatos szakértői javaslat nyújtása érdekében.

A biztonsági vizsgálat pártatlan módon történő lefolytatása érdekében a tengeri biztonsági vizsgálatot végző hatóság szervezetileg, valamint jogi struktúrája és döntéshozatala tekintetében független minden olyan féltől, amelyek érdekeit feladata elvégzése sértheti.

A sem tengerparttal, sem lobogójuk alatt közlekedő, ezen irányelv hatálya alá tartozó hajókkal és vízi járművekkel nem rendelkező tagállamok független kapcsolattartó intézményt jelölnek ki, amely együttműködik az 5. cikk (1) bekezdésének c) pontja szerinti biztonsági vizsgálat során.

(2) A tengeri biztonsági vizsgálatot végző hatóság biztosítja, hogy az egyes vizsgálóbiztosok rendelkezzenek a szokásos vizsgálati feladataikhoz tartozó területekre vonatkozó szaktudással és gyakorlati tapasztalattal. A tengeri biztonsági vizsgálatot végző hatóság szükség esetén biztosítja továbbá a megfelelő szakértők azonnali rendelkezésre bocsátását.

- (3) A tengeri biztonsági vizsgálatot végző hatóságra bízott tevékenységek kiterjeszthetők a tengeri biztonsággal kapcsolatos adatok gyűjtésére és elemzésére, különösen megelőzési céllal, ha ezek a tevékenységek nem befolyásolják függetlenségét, és szabályozási, igazgatási vagy szabványosítási kérdésekben nem járnak felelősséggel.
- (4) A tagállamok – a jogrendszerük keretében eljárva – biztosítják, hogy a tengeri biztonsági vizsgálatot végző hatóságuk vagy a tengeri biztonsági vizsgálati feladattal megbízott bármely más, tengeri biztonsági vizsgálatot végző hatóság vizsgálóbiztosai – adott esetben a bírósági vizsgálatért felelős hatóságokkal együttműködve – rendelkezzenek a tengeri biztonsági vizsgálatához szükséges minden lényeges információval, és ezért jogkörük legyen a következőkre:
- a) megközelíthessenek bármely érintett területet vagy baleseti helyszínt, valamint bármely hajót, hajóroncsot vagy hajószerkezetet, beleértve a rakományt, a felszereléseket vagy a törmelékeket;
 - b) biztosíthassák a bizonyítékok jegyzékének azonnali összeállítását, valamint a vizsgálat vagy elemzés tárgyát képező hajóroncsok, törmelékek vagy más alkatrészek és anyagok ellenőrzött felkutatását és eltávolítását;
 - c) megkövetelhessék a b) pontban említettek vizsgálatát vagy elemzését, és szabadon hozzáférjenek az ilyen vizsgálatok vagy elemzések eredményeihez;
 - d) szabadon hozzáférhessenek bármely vonatkozó információhoz és rögzített adathoz – beleértve a VDR-ből vagy S-VDR-ből nyert adatokat –, amely a hajóra, a hajóforgalmi szolgáltatás rögzített adataira, az útra, a rakományra, a legénységre vagy bármely más személyre, tárgyra, tényezőre vagy körülményre vonatkozik, valamint hogy ezen adatokat sokszorosíthassák és felhasználhassák;
 - e) szabadon hozzáférhessenek az áldozatok holttestén vagy az áldozatok holttestéből vett mintákon végzett vizsgálatok eredményeihez;
 - f) szabad hozzáférést kérhessenek és kaphassanak a hajó üzemeltetésében érintett személyeken vagy bármely más releváns személyen, illetve az ezektől vett mintákon végzett vizsgálatok eredményeihez;

- g) kikérdezhessék a tanúkat minden olyan személy távollétében, akinek az érdekei vélhetően hátrányosan befolyásolják a biztonsági vizsgálatot;
- h) megkaphassák a lobogó szerinti állam, a hajótulajdonosok, a hajóosztályozó társaságok vagy bármely más érintett fél birtokában lévő felmérési feljegyzéseket és vonatkozó információkat, amennyiben ezek a felek vagy képviselőik a tagállamban székhellyel rendelkeznek;
- i) államuk érintett hatóságainak segítségét kérhetik, beleértve a lobogó szerinti és a kikötő szerinti állam ellenőreit, a partőröket, a hajóforgalmi szolgálatok irányítóit, a kutató- és mentőcsapatokat, a révkalauzokat vagy más kikötői vagy tengeri személyzetet.

(5) A tengeri biztonsági vizsgálatot végző hatóság számára lehetővé kell tenni, hogy azonnal reagálhasson egy balesetről szóló értesítésre, és elegendő forrással rendelkezzen feladatai független módon történő ellátásához. Tengeri biztonsági vizsgálóbiztosainak olyan jogállást kell élvezniük, amely biztosítja számukra a függetlenséghez szükséges garanciákat.

(6) A tengeri biztonsági vizsgálatot végző hatóság az ezen irányelv szerinti feladatait azzal a feltétellel kombinálhatja a tengeri balesetektől eltérő események kivizsgálásával kapcsolatos tevékenységekkel, hogy az ilyen vizsgálatok nem veszélyeztetik a függetlenségét.

(7) Minden tagállam kidolgozhatja, végrehajthatja és fenntarthatja a tengeri biztonsági vizsgálatot végző hatóságának minőségirányítási rendszerét.”

9. A 9. cikk helyébe a következő szöveg lép:

„9. cikk

Titoktartás

- (1) Az (EU) 2016/679 rendelet sérelme nélkül a tagállamok – a jogrendszerük keretében eljárva – biztosítják, hogy a következő adatok ne legyenek hozzáférhetőek a tengeri biztonsági vizsgálatról eltérő célokra, kivéve, ha az adott tagállam illetékes hatósága megállapítja, hogy azokat a kiemelkedően fontos közérdekre tekintettel nyilvánosságra kell hozni, beleértve azokat az eseteket, amikor megállapítást nyer, hogy a nyilvánosságra hozatalból származó előnyök felülmúlják azokat a belföldi és nemzetközi vonatkozású kedvezőtlen hatásokat, amelyeket a nyilvánosságra hozatal a szóban forgó vagy bármely más jövőbeli biztonsági vizsgálatra gyakorolhat:
- a) a tengeri biztonsági vizsgálatot végző hatóság által a tengeri biztonsági vizsgálat során magánszemélyektől felvett valamennyi nyilatkozat;
 - b) a tengeri biztonsági vizsgálat keretében tanúvallomást tett személyek személyazonosságát felfedő adatok;
 - c) a tengeri biztonsági vizsgálatot végző hatóság által gyűjtött, különlegesen érzékeny és személyes jellegű adatok, beleértve az egyének egészségi állapotával kapcsolatos adatokat is;
 - d) a tengeri biztonsági vizsgálat során később keletkezett anyagok, például feljegyzések, tervezetek, a tengeri biztonsági vizsgálóbiztosok által írt vélemények, az információk elemzése során kifejtett vélemények;
 - e) a nemzetközi standardokkal és ajánlott gyakorlatokkal összhangban a más tagállamok vagy harmadik országok tengeri biztonsági vizsgálóbiztosai által rendelkezésre bocsátott információk és bizonyítékok, amennyiben a tengeri biztonsági vizsgálatot végző hatóságuk ezt kérelmezte;
 - f) az időközi, a rövid vagy a végleges jelentés tervezete;

- g) a hajó üzemeltetésében érintett személyek közötti valamennyi kommunikáció;
- h) a hajóforgalmi szolgáltatóktól származó, írásban vagy elektronikusan rögzített felvételek és azok átiratai, beleértve a belső célokra készült jelentéseket és eredményeket;

(2) Az útiadat-rögzítőből és az egyszerűsített útiadat-rögzítőből nyert, tengeri biztonsági vizsgálatból származó adatok nem tehetők hozzáférhetővé és nem használhatók fel a tengeri biztonsági vizsgálatról vagy a hajóbiztonságtól eltérő célokra, kivéve, ha ezeket az adatokat anonimizálják vagy biztonságos eljárásokat követve hozzák nyilvánosságra.

(3) Az (1) bekezdésben említett célokból csak a feltétlenül szükséges adatok hozhatók nyilvánosságra.

(4) A tagállamok dönthetnek úgy, hogy – az uniós jog tiszteletben tartása mellett – korlátozzák azon eseteket, amelyekben egy ilyen nyilvánosságra hozatalról szóló döntés lehetséges.”

10. A 10. cikk a következőképpen módosul:

a) az (1) bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„(1) A tagállamok a Bizottsággal szoros együttműködésben létrehoznak egy olyan állandó együttműködési keretet, amely – az ezen irányelv céljának eléréséhez szükséges mértékben – lehetővé teszi a tengeri biztonsági vizsgálatot végző hatóságaik számára az egymással való együttműködést.”;

b) a (3) bekezdés a következőképpen módosul:

a) a bevezető szövegrész és az a) pont helyébe a következő szöveg lép:

„(3) Az állandó együttműködési keretben a tagállamok tengeri biztonsági vizsgálatot végző hatóságainak meg kell állapodniuk különösen a legmegfelelőbb együttműködési formákról annak érdekében, hogy:

a) a tengeri biztonsági vizsgálatot végző hatóságok megoszthassák a hajóroncsoknak, a hajófelszereléseknek és a biztonsági vizsgálatok szempontjából releváns egyéb tárgyaknak a műszaki kivizsgálásához szükséges berendezéseket, létesítményeket és felszereléseket, beleértve azokat, amelyek a VDR-ekből vagy S-VDR-ekből, valamint más elektronikus készülékekből származó információk kinyerésére és értékelésére szolgálnak.”;

b) a h) és i) pont helyébe a következő szöveg lép:

„h) az ezen irányelv hatálya alá tartozó területeken előmozdíthassák az együttműködést a harmadik országok tengeri biztonsági vizsgálatot végző hatóságaival és a tengeri baleseteket kivizsgáló nemzetközi szervezetekkel;

i) a tengeri biztonsági vizsgálatokat lefolytató, tengeri biztonsági vizsgálatot végző hatóságokat elláthassák minden releváns információval.”

10a. A 12. cikk a következőképpen módosul:

a) a (3) bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„(3) Valamely tagállamnak egy különösen érdekelt harmadik ország által folytatott tengeri biztonsági vizsgálatban való közreműködése nem sértheti az ezen irányelv szerinti tengeri biztonsági vizsgálat lefolytatásával és a jelentéstétellel kapcsolatos követelményeket. Ha a különösen érdekelt harmadik ország egy vagy több tagállamot érintő tengeri biztonsági vizsgálatot folytat, a tagállamok határozhatnak úgy, hogy nem végeznek párhuzamos tengeri biztonsági vizsgálatot, feltéve, hogy a harmadik ország a tengeri biztonsági vizsgálatot a tengeri balesetek és események kivizsgálásáról szóló IMO-szabályzatnak megfelelően végzi. Ilyen esetekben a 14. cikk rendelkezései nem alkalmazandók a tagállamok tengeri biztonsági vizsgálatot végző hatóságaira.”

10b. A 13. cikk a) pontja helyébe a következő szöveg lép:

„a) megőrizték a tengerészeti térképekből, a hajónaplókból, elektronikus és mágneses adatrögzítőkről és videoszalagokról származó összes információt, beleértve a balesetet megelőző, a baleset alatti és a balesetet követő időszakhoz kapcsolódóan a VDR-ekből vagy S-VDR-ekből, valamint más elektronikus készülékből nyert információkat;”.

11. A 14. cikk helyébe a következő szöveg lép:

„14. cikk

Baleseti jelentések

(1) Az ezen irányelvben foglaltak szerint végzett biztonsági vizsgálatokról az illetékes tengeri biztonsági vizsgálatot végző hatóság által meghatározott formátumban, és az I. melléklet vonatkozó szakaszainak megfelelően baleseti jelentést kell közzétenni.

A tengeri biztonsági vizsgálatot végző hatóságok határozhatnak úgy, hogy a tengeri biztonsági vizsgálat eredményeként rövid jelentést kell közzétenni a következő esetekben:

- a) ha a biztonsági vizsgálat nem nagyon súlyos tengeri balesetre vonatkozik; vagy
- b) ha a tengeri baleset és a biztonsági vizsgálatának megállapításai valószínűleg nem eredményezik jövőbeli balesetek és események megelőzését.

(2) A tengeri biztonsági vizsgálatot végző hatóságoknak mindent meg kell tenniük annak érdekében, hogy az (1) bekezdésben említett baleseti jelentést a következtetésekkel és a lehetséges ajánlásokkal együtt, a baleset időpontjától számított 12 hónapon belül a nyilvánosság és különösen a tengerhasznosítási ágazat számára hozzáférhetővé tegyék. Ha – nagyon súlyos baleset esetén – a végleges baleseti jelentés nem készíthető el időben, időközi baleseti jelentést kell közzétenni a baleset időpontjától számított 12 hónapon belül.

(3) A vizsgálatot vezető tagállam tengeri biztonsági vizsgálatot végző hatóságának a végleges vagy az időközi jelentés egy példányát el kell juttatnia a Bizottsághoz. A Bizottság végleges jelentésekre vonatkozó esetleges, a megállapítások lényegét nem érintő technikai észrevételeit a tengeri biztonsági vizsgálatot végző hatóságnak figyelembe kell vennie a baleseti jelentés minőségének oly módon történő javítása érdekében, hogy az a lehető legjobban segítse ezen irányelv céljának elérését.

(4) A Bizottság felhatalmazást kap arra, hogy a 20. cikknek megfelelően felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el az I. melléklet tényszerű adatokkal, beszámolóval és elemzéssel kapcsolatos részeinek módosítása vagy kiegészítése céljából.”

12. A 15. cikk a következőképpen módosul:

a) az (1) bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„(1) A tagállamok biztosítják, hogy a címzettek megfelelően figyelembe vegyék a tengeri biztonsági vizsgálatot végző hatóságok biztonsági ajánlásait, és adott esetben – az uniós és a nemzetközi joggal összhangban – azok alapján megfelelő intézkedéseket hozzanak.”;

b) az (2) bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„(2) Adott esetben valamely tengeri biztonsági vizsgálatot végző hatóság vagy a Bizottság összefoglaló adatelemzés és az elvégzett tengeri biztonsági vizsgálatok összesített eredményei alapján biztonsági ajánlásokat fogalmazhat meg.”

13. A 16. cikk első bekezdésének helyébe a következő szöveg lép:

„A korai vészjelzés küldésére vonatkozó jogának sérelme nélkül, amennyiben egy tagállam tengeri biztonsági vizsgálatot végző hatósága a tengeri biztonsági vizsgálat bármely szakaszában arra az álláspontra jut, hogy sürgős uniós szintű fellépésre van szükség az új balesetek kockázatának megelőzése érdekében, haladéktalanul tájékoztatnia kell a Bizottságot a korai vészjelzés szükségességéről.”

14. A 17. cikk a következőképpen módosul:

a) a cikk a következő bekezdéssel egészül ki:

„(2a) A tagállamok az EMCIP-ben a II. mellékletben megadott minta szerint bejelentenek minden tengeri balesetet és eseményt, és tengeri biztonsági vizsgálat elvégzése esetén az EMCIP-adatbázisrendszeren keresztül rendelkezésre bocsátják a tengeri biztonsági vizsgálatokból származó adatokat. A 15 méternél rövidebb halászhajók esetében csak a nagyon súlyos tengeri balesetekről kell jelentést tenni. Ha a 15 méternél rövidebb halászhajókat érintő, nagyon súlyos tengeri baleseteket nem vizsgálják ki, ennek okairól jelentést kell tenni.”;

- b) a (3) bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„(3) A tagállamok tengeri biztonsági vizsgálatot végző hatóságainak minden nagyon súlyos tengeri balesetről értesíteniük kell az EMCIP-et. A tagállamok meghatározhatják és kijelölhetik az illetékes nemzeti hatóságot vagy hatóságokat, amelyek jelentést tesznek minden egyéb tengeri balesetről és eseményről. Ha a Bizottság tengeri balesetről vagy eseményről szerez tudomást, erről tájékoztatja az illetékes nemzeti hatóságokat.”;

- c) a cikk a következő bekezdéssel egészül ki:

„(5) A Bizottság felhatalmazást kap arra, hogy a 20. cikknek megfelelően felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el abból a célból, hogy módosítsa vagy kiegészítse a II. mellékletet az abban az IMO által a tengeri balesetek és események kivizsgálásáról szóló IMO-szabályzatban vagy a vonatkozó IMO-iránymutatásokban eszközölt módosítások figyelembevétele céljából feltüntetendő információkkal.”

15. A szöveg a következő új cikkel egészül ki:

„17a. cikk

Képzés és működési támogatás

- (1) A tagállamok tengeri biztonsági vizsgálatot végző hatóságainak külön kérésére a Bizottság elősegíti a kapacitások fejlesztését, valamint az ismeretek megosztását a tengeri biztonsági vizsgálatot végző hatóságokon belül és e hatóságok között az új jogi és technológiai fejlesztésekkel, a hajókkal, azok felszerelésével és működésével kapcsolatos különleges technikákkal, eszközökkel és technológiákkal kapcsolatos képzések biztosítása révén.
- (2) A tagállamok tengeri biztonsági vizsgálatot végző hatóságainak kérésére, és feltéve, hogy nem merül fel összeférhetetlenség, a Bizottság működési támogatást nyújt e tagállamok számára a tengeri biztonsági vizsgálataik lefolytatásához. Ez a támogatás magában foglalhatja speciális elemzői eszközök vagy felszerelések, valamint a tengeri biztonsági vizsgálatokat végző hatóságok által rendszerint nem igényelt különleges szakértők biztosítását, amennyiben ezek függetlensége biztosított.”

16. A 19. cikk helyébe a következő szöveg lép:

„19. cikk

A bizottsági eljárás

- (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. Ez a bizottság a 182/2011/EU rendelet értelmében vett bizottságnak minősül.
- (2) Az e bekezdésre történő hivatkozáskor a 182/2011/EU rendelet 5. cikkét kell alkalmazni.”

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

„20. 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 14. cikk (4) bekezdésében és a 17. cikk (5) bekezdésében említett, felhatalmazáson alapuló jogi aktusok elfogadására vonatkozó felhatalmazása határozatlan időre szól [az alap-jogiaktus hatálybalépésének időpontja]-tól/-től kezdődő hatállyal.
- (3) Az Európai Parlament vagy a Tanács bármikor visszavonhatja a 14. cikk (4) bekezdésében és a 17. cikk (5) bekezdésében 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 megállapított elvekkel összhangban 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 14. cikk (4) bekezdése és a 17. cikk (5) bekezdése 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.”

18. A 23. cikk helyébe a következő szöveg lép:

„23. cikk

Végrehajtási jelentés

A Bizottság *[Kiadóhivatal: Kérjük, illesszék be az e módosító irányelv hatálybalépésének időpontját tíz évvel követő dátumot]*-ig jelentést nyújt be az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak ezen irányelv végrehajtásáról és az annak való megfelelésről.”

19. A 24. cikk a következő bekezdéssel egészül ki:

„(3) Az 1286/2011/EU bizottsági rendelet ezen irányelvnek a(z) ... *[a módosító irányelvre való hivatkozás beillesztendő]* irányelv 2. cikkének (1) bekezdésében meghatározott átültetési időszakának lejártával hatályát veszti.”

2. cikk

Átültetés

- (1) A tagállamok elfogadják és kihirdetik azokat a törvényi, rendeleti és közigazgatási rendelkezéseket, amelyek szükségesek ahhoz, hogy ennek az irányelvnek legkésőbb a hatálybalépését követő négy éven belül megfeleljenek.

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

- (2) A tagállamok közlik a Bizottsággal nemzeti joguk azon főbb rendelkezéseinek szövegét, amelyeket az ezen irányelv által szabályozott területen fogadnak el.

3. cikk

Hatálybalépés

Ez az irányelv az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* való kihirdetését követő huszadik napon lép hatályba.

4. cikk

Címzettek

Ennek az irányelvnek a tagállamok a címzettjei.

Kelt Brüsszelben,

az Európai Parlament részéről
az elnök

a Tanács részéről
az elnök
