



EURÓPAI
BIZOTTSÁG

Brüsszel, 2016.6.6.
COM(2016) 370 final

2016/0171 (COD)

Javaslat

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS IRÁNYELVE

a Közösség tagállamainak kikötőibe érkező vagy onnan induló személyhajókon utazó személyek nyilvántartásáról szóló 98/41/EK tanácsi irányelv módosításáról és a tagállamok kikötőibe érkező vagy onnan induló hajókra vonatkozó nyilatkozattételi követelményekről szóló 2010/65/EU európai parlamenti és tanácsi irányelv módosításáról

{ SWD(2016) 189 final }

{ SWD(2016) 190 final }

INDOKOLÁS

1. A JAVASLAT HÁTTERE

1.1. A javaslat indokai és céljai

A Bizottság az általa kidolgozott REFIT program, illetve minőségi jogalkotási program szellemében, valamint a személyhajók biztonságára vonatkozó uniós jogi keret célravezetőségi vizsgálatát¹ követő azonnali intézkedésként javaslatcsomagot terjeszt elő a vizsgálat során meghatározott egyszerűsítési lehetőségek bevezetése érdekében.

E felülvizsgálat célja a személyhajók biztonságára vonatkozó meglévő uniós jogszabályok egyszerűsítése és ésszerűsítése oly módon, hogy i. azokon a területeken, ahol szükséges és ésszerű uniós szabályokat érvényesíteni, legyenek ilyen szabályok; ii. biztosított legyen a szabályok megfelelő végrehajtása; és iii. fel lehessen számolni a kapcsolódó jogszabályokban szereplő kötelezettségek közötti potenciális átfedéseket és az ellentmondásokat. A felülvizsgálat átfogó célja egy könnyebben végrehajtható, ellenőrizhető és betartatható, következésképpen az általános biztonság javítását szolgáló átlátható, egyszerű és naprakész jogi keret kidolgozása.

A 98/41/EK tanácsi irányelv² az uniós kikötőkből induló és oda beérkező személyhajók utasainak és személyzetének számbavételéről és regisztrációjáról rendelkezik. Az irányelv célja biztosítani, hogy a szállítható személyek engedélyezett maximális számának túllépése ne veszélyeztethesse az utasok biztonságát és, hogy az esetleges balesetek után hatékonyabban lehessen kutatási és mentési műveleteket végezni.

A 98/41/EK irányelv az uniós jogszabályok közül elsőként foglalkozott a szállított személyekre vonatkozó információkkal. 1998 óta ugyanakkor több hasonló kérdéseket szabályozó uniós jogszabály és nemzetközi egyezmény lépett hatályba, illetve különféle új technológiai rendszerek és megoldások születtek. Mindez egyre bonyolultabb és egymást egyre inkább átfedő jogi szabályozást eredményezett a hajón tartózkodó személyek számbavételét, regisztrációját és a nyilvántartással kapcsolatos jelentést illetően.

Annak ellenére, hogy a hatékony kutatási és mentési műveletek a szállított személyekre vonatkozó pontos adatokhoz való azonnali hozzáférést igényelnek, a valóságban nem mindig ez volt a helyzet. A jelenlegi követelmények értelmében ezeket az információkat a vállalat adatbázisában kell tárolni, és folyamatosan készenlétben kell tartani, hogy bármikor továbbíthatók legyenek a felkutatásért és mentésért felelős illetékes hatósághoz. Ez az 1998 óta érvényben lévő követelmény nem veszi figyelembe, hogy időközben olyan rendszereket fejlesztettek ki, mint a SafeSeaNet³ és az egyablakos nemzeti rendszer⁴, és szükségessé teszi, hogy vészhelyzet esetén az illetékes tagállami hatóság felvegye a kapcsolatot a hajózási társasággal. Ráadásul a rögzített adatok (általában a név, az életkor és a nem) nem minden

¹ A vizsgálat eredményeiről a 2015. október 16-i (COM(2015) 508) számú jelentésben számoltak be az Európai Parlament és a Tanács felé.

² A Tanács 1998. június 18-i 98/41/EK irányelve a Közösség tagállamainak kikötőibe érkező vagy onnan induló személyhajókon utazó személyek nyilvántartásáról (HL L 188., 1998.7.2., 35. o.).

³ Az Európai Parlament és a Tanács 2002. június 27-i 2002/59/EK irányelve 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.).

⁴ Az Európai Parlament és a Tanács 2010. október 20-i 2010/65/EU irányelve a tagállamok kikötőibe érkező vagy onnan induló hajókra vonatkozó nyilatkozattételi követelményekről és a 2002/6/EK irányelv hatályon kívül helyezéséről (HL L 283., 2010.10.29., 1. o.).

esetben tartalmazzák az állampolgársággal kapcsolatos információkat, ami megnehezíti az áldozatok és hozzátartozók számára történő támogatásnyújtást.

Következésképpen azokra az üzemeltetőkre, akik eleve továbbítják ezeket az adatokat az egyablakos nemzeti rendszer felé, kettős jelentéstételi feladat hárul. Erre azok a tagállamok hívták fel a figyelmet, amelyek a gyakorlatban is alkalmazzák a 2002/59/EK irányelvet, hogy eleget tegyenek a 98/41/EK irányelvben előírt kötelezettségeiknek. A végrehajtás során szerzett tapasztalatok alapján kiderült továbbá, hogy egyes meghatározások nem egyértelműek, illetve egyes előírások meglehetősen bonyolultak, és ezek megnehezítik bizonyos rendelkezések végrehajtásának ellenőrzését és betartatását.

Ennek megfelelően a javaslat a személyhajókon utazó utasok és személyzet számbavételével és regisztrációjával kapcsolatos jelenlegi előírások korszerűsítésére, egyértelműbbé tételére és egyszerűsítésére vonatkozik a fokozott biztonság érdekében. A javaslat teljes mértékben összhangban van a Bizottság REFIT programjában megfogalmazottakkal, és ki kívánja használni az adatok nyilvántartásával, továbbításával és védelmével, valamint az adatokhoz való hozzáféréssel kapcsolatos digitalizációs lehetőségeket.

A javaslat módosítja a 98/41/EK irányelvben szereplő vonatkozó fogalommeghatározásokat és követelményeket.

1.2. A javaslatnak a szabályozási terület jelenlegi rendelkezéseivel való összhangja

A javaslat teljes mértékben összhangban van a 2009/45/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv⁵ egyszerűsítését célzó módosító javaslatokban, valamint az 1999/35/EK tanácsi irányelv⁶ hatályon kívül helyező új irányelvben foglaltakkal. A javaslat teljes mértékben összhangban van a célravezetőségi vizsgálatban megfogalmazott ajánlásokkal és a 2011-ben a közlekedés jövőjéről kiadott fehér könyvvel⁷ a személyhajókra vonatkozó jelenlegi uniós jogi szabályozási keret korszerűsítésének szükségességét illetően.

1.3. A javaslat egyéb uniós politikákkal való összhangja

A javaslat a Bizottság minőségi jogalkotási programjának megvalósításához is hozzájárul, mivel biztosítja a hatályos jogszabályok átláthatóságát és egyértelműségét, nem növeli szükségtelenül a terheket, és lépést tart a folyamatos politikai, társadalmi és technológiai fejlődéssel. A javaslat a 2018-ra vonatkozó tengeri szállítási stratégia⁸ céljainak megvalósításához is hozzájárul, mivel minőségi kompjáratokat biztosít az Unión belüli menetrendszerű közlekedésben.

⁵ Az Európai Parlament és a Tanács 2009. május 6-i 2009/45/EK irányelve a személyhajókra vonatkozó biztonsági szabályokról és követelményekről (HL L 163., 2009.6.25., 1. o.).

⁶ A Tanács 1999. április 29-i 1999/35/EK irányelve a menetrend szerint közlekedő ro-ro komphajók és gyorsjáratú személyszállító vízi járművek biztonságos üzemeltetésének érdekében végzett kötelező szemlék rendszeréről (HL L 138., 1999.6.1., 1. o.).

⁷ Fehér könyv: Útiter az egységes európai közlekedési térség megvalósításához – Úton egy versenyképes és erőforrás-hatékony közlekedési rendszer felé (COM/2011/0144).

⁸ A Bizottság közleménye az Európai Parlamentnek, a Tanácsnak, az Európai Gazdasági és Szociális Bizottságnak és a Régiók Bizottságának: Javaslatok és stratégiai célkitűzések az Európai Unió tengeri szállítási politikájának vonatkozásában a 2018-ig terjedő időszakra (COM/2009/0008).

2. JOGALAP, SZUBSZIDIARITÁS ÉS ARÁNYOSSÁG

2.1. Jogalap

Mivel a javaslat hatályon kívül helyezi a jelenleg hatályos irányelvet, a jogalap az EUMSZ 100. cikkének (2) bekezdése (az EK Sz. korábbi 80. cikkének (2) bekezdése), amely a tengeri szállítást érintő intézkedésekről rendelkezik.

2.2. Szubszidiaritás

A tagállamok kérésére⁹ a személyhajók biztonságára vonatkozó uniós szabályozás nagyrészt a nemzetközi előírások és számos súlyos baleset tapasztalatainak figyelembevételével került kidolgozásra. Bár nemzetközi szinten már korábban bevezetésre kerültek az utasokra vonatkozó információkkal kapcsolatos előírások, a belföldi hajójáratokon erre mindeddig nem került sor.

A javaslat biztosítja a 98/41/EK irányelvben meghatározott regisztrációs követelmények közös és egységes alkalmazását az uniós kikötőkből induló, illetve oda beérkező valamennyi hajó tekintetében, ami egyoldalú tagállami szintű lépéssel nem volna megvalósítható. A javaslat biztosítja, hogy a 98/41/EK irányelv lépést tart a jogi és műszaki fejlődéssel, s ennél fogva a továbbiakban is hozzájárul a biztonság javításához és megkönnyíti a kutatási és mentési műveleteket balesetek esetén.

A javaslat biztosítja továbbá, hogy az uniós vizeken a piaci verseny továbbra is egyenlő versenyfeltételek mellett zajlik valamennyi üzemeltető tekintetében, függetlenül azok állampolgárságától, illetve attól, hogy a hajóik és vízi járműveik milyen lobogó alatt közlekednek, valamint mentesen a nemzetközi és belföldi járatok közötti megkülönböztetéstől. A javaslat ugyanakkor pontosítja a 98/41/EK irányelvtől való eltéréssel kapcsolatos feltételeket olyan esetekben, ahol a helyi üzemeltetés körülményei azt szükségessé teszik.

2.3. Arányosság

A legújabb műszaki és jogi változások ismeretében az elavult előírások eltörlésére, az átfedések megszüntetésére és a nem egyértelmű előírások pontosítására vonatkozó javaslat az egyedüli arányos és következetes alternatíva. Ez a biztosító a jelenlegi nagyfokú biztonság megőrzésének és az elektronikus adatátviteli eszközök segítségével történő továbbfejlesztésének.

A hajón tartózkodó személyekre vonatkozó információk valamely meglévő elektronikus rendszerben (amelyben vészhelyzet esetén az adatokhoz az illetékes hatóság által azonnal hozzáférhet) történő nyilvántartására vonatkozó előírás például hatalmas előrelépést jelent a jelenlegi biztonsági szinthez képest anélkül, hogy az üzemeltetőkre vagy az állami szervekre jelentős költségeket róna.

Ebben az összefüggésben az utasregisztrációs rendszerek engedélyezésére vonatkozó követelmény jelentős terheket jelentett egyes tagállamok kormányzati szervei számára. Az említett munkaterhek és a velük kapcsolatos költségek a szóban forgó munka szűk területét illetően egyértelműen túlzott mértékűnek minősültek, mivel részben átfedésben van az ISM szabályzattal, továbbá mivel az engedélyeket tanúsítvány hiányában nehéz ellenőrizni. A

⁹ A Tanács 1994. december 22-i állásfoglalása az utasszállító ro-ro komphajók biztonságáról (94/C 379/05), HL C 379., 1994.12.31., 8. o.

céges utasregisztrációs rendszerekre vonatkozó követelményt el kell törölni, és a hangsúlyt a regisztráció végrehajtására, azaz az adatok a meglévő elektronikus rendszerekben történő nyilvántartásának pontosságára és naprakész voltára kell helyezni.

A tapasztalatok továbbá azt jelzik, hogy rendkívül fontos, hogy a balesetek bekövetkezését követően nagyon gyorsan rendelkezésre álljon ne csak a hajón tartózkodó személyek száma és névsora, de az azok állampolgárságára vonatkozó nyilvántartás is. A javaslat ezért azt tartalmazza, hogy a szóban forgó információkat az utasok saját nyilatkozata alapján regisztrálják, ahogyan az más információk esetén jelenleg is történik. Így biztosítható, hogy az ezeknek az információknak a nyilvántartásával jelenleg nem foglalkozó üzemeltetők számára a többlet adatbevitel semmiféle vagy csak elhanyagolható költséggel járjon.

2.4. A jogi aktus típusának megválasztása

Az arányosság elvének megfelelően továbbra is az irányelv a legalkalmasabb jogi aktus a kitűzött célok megvalósítására. Az irányelv közös alapelveket és egységes biztonsági szintet határoz meg és biztosítja a szabályok betartatását, ugyanakkor a konkrét gyakorlati és szakmai eljárások megválasztását a tagállamokra bízta. Ily módon az egyes tagállamokra bízta azt a feladatot, hogy az adott tagállam belső rendszerének leginkább megfelelő végrehajtási eszközökre vonatkozó döntést meghozzák.

Ennek megfelelően a 98/41/EK irányelv módosítására irányuló javaslat bizonyult a legmegfelelőbb jogi megoldásnak. Elvetették az új irányelvre irányuló javaslatot, mint lehetséges alternatívát, mivel csak korlátozott számú konkrét módosításra van szükség a jelenleg hatályos irányelvhez képest.

3. AZ UTÓLAGOS ÉRTÉKELÉSEK, AZ ÉRDEKELT FELEKKEL FOLYTATOTT KONZULTÁCIÓK ÉS A HATÁSVIZSGÁLATOK EREDMÉNYEI

3.1. A jelenleg hatályban lévő jogszabályok utólagos értékelése / célravezetőségi vizsgálata

A célravezetőségi vizsgálat során kiderült, hogy a személyhajók biztonságára vonatkozó uniós jogszabályok legfontosabb, az utasbiztonsággal és a belső piaccal összefüggő célkitűzései általánosságban megvalósulnak, és továbbra is kiemelt jelentőséggel bírnak. A személyhajók biztonságára vonatkozó uniós jogi keret eredményeképpen egységessé vált az Unión belül közlekedő személyhajókkal kapcsolatos biztonság szintje, egyenlő versenyfeltételek jöttek létre az üzemeltetők szempontjából, és több hajót lajstromoztak át a tagállamok között. A célravezetőségi vizsgálatból kiderült továbbá, hogy a biztonság jelenlegi szintje, valamint egyes szabályozói előírások hatékonysága és arányossága is tovább fokozható. Számos területen nem egyértelmű, elavult vagy egymást átfedő előírás egyszerűsítését, pontosítását, illetve hatályon kívül helyezését célzó ajánlások kerültek megfogalmazásra:

- a) Az utasokra vonatkozó információk többszörös jelentésével kapcsolatos előírások eltörlése és a jelenlegi jelentési követelmények összehangolása minden üzemeltető számára az alábbiak előírása révén:
 - A fedélzeten tartózkodó személyek számára vonatkozó információ rögzítése az Unión belüli minden közbenső kikötő elhagyását, illetve a közbenső kikötőkbe való beérkezést megelőzően a vállalati belső rendszer helyett valamely olyan meglévő elektronikus rendszerben, amely rendszer vészhelyzet vagy baleset

esetén lehetővé teszi az adatok azonnali továbbítását az illetékes hatóság részére.

- Minden 20 tengeri mérföldnél hosszabb út esetén az Unión belüli minden közbenső kikötő elhagyását, illetve a közbenső kikötőkbe való beérkezést megelőzően a személyzetre és az utasokra vonatkozó előírt információk rögzítése a fenti rendszerben. A 98/41/EK irányelvben szereplő utas-nyilvántartási követelmények meghatározásainak egyértelműsítése, például az út hosszára vonatkozóan.
- b) Az átfedések elkerülése, valamint – minden 20 tengeri mérföldnél hosszabb út esetén – annak előírása, hogy az utasok állampolgárságát ugyanazokkal a módszerekkel és ugyanazon feltételeknek megfelelően vegyék nyilvántartásba és továbbítsák az illetékes hatóság felé, amelyeket a korábban előírt adatok (név, életkor stb.) esetén alkalmaznak.
- c) A 98/41/EK irányelvben szereplő utas-nyilvántartási követelmények meghatározásainak egyértelműsítése, például az út hosszára vonatkozóan.
- d) Az utas-regisztrációs rendszerek jóváhagyására vonatkozó előírás törlése a 98/41/EK irányelvből.
- e) A 2009/45/EK irányelv és a 98/41/EK irányelv szerinti mentességek/egyenértékűségek jelentésével kapcsolatos eljárás egyszerűsítése.

3.2. Az érdekelt felekkel folytatott konzultációk

Az előterjesztett javaslatok technikai jellege miatt a legcélravezetőbb módszerként a célzott konzultáció módszerét választották. A személyhajók biztonságával foglalkozó szakértői csoport keretében egyeztetésre került sor a tagállamok szakértőivel. Szakmai műhelyt tartottak a tagállamok, valamint az ágazatok és az utasok érdekvédelmi szövetségei bevonásával. A javasolt intézkedéseket számos alkalommal bemutatták. A fentiekén túl az Európai Unió hivatalos honlapján¹⁰ kiadott ütemterv esetén az érdekelteknek lehetőségük volt rá, hogy online űrlap kitöltésével visszajelzést adjanak.

A konzultáció összefoglalása és a konzultációs folyamat során beérkező hozzászólásokra adott részletes visszajelzések megtalálhatók a javaslatához mellékelt munkadokumentumban. A kilátásba helyezett egyszerűsítő intézkedéseket a tagállami szakértők túlnyomó többsége támogatta, ugyanakkor az egyes javaslatok konkrét megfogalmazásával kapcsolatban számos hozzászólás érkezett. Ennek megfelelően minden hozzászólást gondosan mérlegeltek, és szükség esetén módosították a javaslatokat. A fentiekén túl egyes szakértők kérdéseket vetettek fel a gyakorlati és szakmai megvalósítást illetően, amely kérdésekkel a javaslatához mellékelt munkadokumentum foglalkozik, és amelyeket a végrehajtási tervbe is beépítettek.

Az ágazatot képviselő érdekelt felek kiemelték, hogy a jelenleg hatályos jogi szabályozási keret alapelvei (jelesül az utas-adatok saját nyilatkozat alapján történő regisztrációjával kapcsolatban) változatlanok maradtak, az utasok érdekvédelmi szövetsége pedig hangsúlyozta, hogy növelni kell a biztonságot, és óva intett annak gyengítésétől. A javaslat ennek megfelelően biztosítja a jelenlegi biztonsági szint fenntartását, illetve – a rendszer általános egyszerűsítése mellett – lehetőség szerinti fokozását (pl. a meglévő elektronikus rendszerek kihasználásával, valamint a 20 tengeri mérföldes határérték számításának pontosítása révén).

¹⁰ http://ec.europa.eu/smart-regulation/roadmaps/index_en.htm.

3.3. Szakértői vélemények beszerzése és felhasználása

Az átdolgozás elsősorban a célravezetőségi vizsgálat során összegyűjtött, az „Íránykorrekció – A személyhajók biztonságára vonatkozó uniós jogi keret célravezetőségi vizsgálata” című 2015. október 16-án elfogadott bizottsági munkadokumentumban¹¹ szereplő adatokra épül.

Az összegyűjtött adatok és a célravezetőségi vizsgálat keretében lefolytatott konzultáció mellett az egyszerűsítésre vonatkozó jelen javaslat előkészítéséhez műszaki és jogi szakértők bevonására is szükség volt a technikai meghatározások konkrét megfogalmazását és az egyértelmű jogi szövegezést illetően. A szakértők saját állományból kerültek kiválasztásra, és munkájukat az Európai Tengerészeti Biztonsági Ügynökséggel, illetve a személyhajók biztonságával foglalkozó szakértői csoporttal együttműködve végezték. Az erre vonatkozó információkat a javaslatához mellékelt munkadokumentum tartalmazza.

3.4. Hatásvizsgálat

A javaslat az egyszerűsítést igénylő kérdéseket részletesen meghatározó és az egyszerűsítéssel kapcsolatos lehetőségeket megállapító célravezetőségi vizsgálatot követő azonnali intézkedés. Az ütemtervben meghatározottaknak megfelelően a javasolt intézkedések nem járnak előrelátható jelentős hatással (leszámítva a nem számszerűsíthető, pl. a jogi egyértelműségből, jogbiztonságból, illetve egyszerűségből eredő hatásokat), illetve nem sikerült azoktól érdemben eltérő megoldásokat találni. A Bizottság minőségi jogalkotásra vonatkozó útmutatójában foglaltaknak megfelelően átfogó hatásvizsgálatra nem került sor.

Az egyszerűsítésre vonatkozó javaslatához mindazonáltal bizottsági munkadokumentum is tartozik, amely emlékeztet a célravezetőségi vizsgálatban szereplő ajánlásokra, továbbá műszaki és jogi szempontból megindokolja az előterjesztett javaslatokat. A munkadokumentum tartalmazza a kezdeményezés támogatása érdekében az érintettekkel folytatott konzultáció összefoglalását és az azzal kapcsolatos visszajelzést. A javaslatához megvalósítási terv is tartozik.

3.5. Célravezető szabályozás és egyszerűsítés

A jelen javaslat elsőrendű célja annak biztosítása, hogy a hatályos szabályozás megfeleljen a rendeltetésének. Az elektronikus kommunikáció rendelkezésre álló eszközeinek felhasználásával a szakpolitikai célkitűzések hatékonyabban és eredményesebben megvalósíthatók. Az egyszerűsítés elsősorban a jelentési kötelezettségekkel kapcsolatos jelenlegi átfedések és az aránytalan követelmények kiküszöbölését, illetve nem számszerűsíthető hatásokat – pl. jogi egyértelműség, jogbiztonság és egyszerűség – jelent.

Szükségtelen többletterhet jelentenek az ágazat számára a kettős jelentéstételi előírások azokat az üzemeltetőket illetően, akik eleve továbbítják az utasokra és a személyzetre vonatkozó adatokat az egyablakos nemzeti rendszer felé. A javaslat a jelenlegi rendszerhez képest könnyítést tartalmaz azokat (az elvileg kisebb) üzemeltetőket illetően, amelyek még nem alkalmazzák a fentiekben említett rendszereket. Ezek a vállalkozások főként nagyon rövid belföldi járatokat üzemeltetnek (azaz csak a hajón tartózkodó személyek létszámát tartják nyilván), és nem rendelkeznek számítógépes rendszerrel vagy internetkapcsolattal.

Annak érdekében, hogy ellensúlyozzák az ilyen üzemeltetők esetleges többletköltségét, a javaslat kilátásba helyezi, hogy saját döntésük alapján az Automatikus Információs

¹¹ SWD(2015)197.

Rendszeren (egy igen magas frekvenciájú rádiós jelátvitel-alapú tengerészeti hírközlési rendszeren) keresztül továbbíthatják a hajón tartózkodó személyek létszámára vonatkozó információt. Ez lehetővé tenné, hogy a helyi kutató és mentőszolgálat a kapcsolattartó személy elérhetőségétől függetlenül bármikor egyszerűen visszakereshesse a hajón tartózkodó személyek létszámát.

A tagállamokat felmenti a javaslat a céges belső utas-regisztrációs rendszerek jóváhagyásának feladata alól; a tagállamoknak mindazonáltal továbbra gondoskodniuk kell az információk pontos és időben történő összegyűjtéséről és elektronikus nyilvántartásáról.

3.6. Alapjogok

A javaslat nem vezet be az eddigiekhez képest új kategóriát, és nem módosítja a 98/41/EK irányelvben meghatározott jelenlegi előírások értelmében kötelezően beszerzendő és nyilvántartandó személyes adatok kategóriáit. Az egyedüli kivételt ebben a tekintetben a hajón tartózkodó személyek állampolgárságára vonatkozó információ képezi, amelyre a fentiekben részletezett okok miatt van szükség, és amely többletinformációt jelent a jelenleg is nyilvántartott információkhoz képest (vagyis a hajón tartózkodó személyek családi neve, keresztnéve vagy monogramja, neme, az egyes személyek korcsoportjának jelzése vagy életkora, születési éve, valamint az utasok szabad döntése szerint az arra vonatkozó információ, hogy vészhelyzetben szükségük van-e különleges gondozásra vagy segítségnyújtásra).

A 98/41/EK irányelv mindazonáltal korszerűsítésre szorul a személyes adatok védelmével kapcsolatos jogi változásoknak megfelelően, különös tekintettel a XXX/2016 (EU) rendeletben¹² foglaltakra. Bár az irányelv az adatok kategóriáit, a célokat és a címzettek körét egyértelműen meghatározza, az adatok megőrzésének idejéről nem rendelkezik egyértelműen. A 98/41/EK arról rendelkezik, hogy a vállalkozások nem őrizhetik a személyes adatokat az irányelv céljaihoz szükséges időnél hosszabb ideig, ugyanakkor nem határozza meg, hogy milyen hosszú legyen ez az időtartam. A végrehajtás során szerzett tapasztalatok azt mutatják, hogy az adatmegőrzési idő érdemben eltérő az egyes tagállamok között – azaz órákig, hetekig, sőt hónapokig is tarthat az utazás (sikeres) lezárulását követően. Ennek megfelelően a javaslat azt tartalmazza, hogy ebben az irányelvben kerüljön meghatározásra az adatok megőrzésének időtartama (nem érintve az olyan egyéb jogi előírásokat, ahol az adatokat más célból szerzik be, és azok kötelező megőrzési ideje is eltérő).

Annak ellenére továbbá, hogy az irányelv úgy rendelkezik, hogy a vállalati belső utas-nyilvántartási rendszereket védeni kell véletlenszerű vagy jogellenes megsemmisülés, elveszés, engedély nélküli megváltoztatás, közzététel vagy hozzáférés ellen, nem tartalmaz hivatkozást a személyes adatok védelmére vonatkozó uniós jogszabályokra, illetve nem tartalmaz semmiféle garanciát a személyes adatokhoz való hozzáférést illetően. A javaslat ennél fogva jelentős előrelépést jelent a személyes adatok védelmét illetően.

Hatályon kívül helyezi továbbá a javaslat azt a követelményt, hogy a vállalkozásoknak meg kell őrizniük a személyes adatokat, és a helyébe azt a követelményt állítja, hogy az adatokat egy külön erre a célra létrehozott meglévő elektronikus rendszerbe kell továbbítani (és a továbbítást követően törölni kell a személyes adatokat). A javaslatban szereplő, az egyablakos nemzeti rendszer felé történő adattovábbítás megfelel a bizalmas adatkezeléssel kapcsolatos (a 2010/65/EU irányelv 8. cikkében meghatározott) előírásoknak, továbbá elegendő tesz a

¹² A hivatkozás a rendelet elfogadását követően kerül beillesztésre.

személyes adatok védelméről szóló uniós jogszabálynak. Hasonló módon rendelkezik a kérésre az illetékes tagállami hatóságok felé továbbítandó adatokhoz való hozzáférés korlátozásáról is (a vészhelyzet esetén, illetve balesetet követően alkalmazott adatmegosztási mechanizmus a 2002/59/EK irányelvben meghatározott SafeSeaNet rendszer). Az egyablakos nemzeti rendszerhez hasonlóan a SafeSeaNet is a személyes adatok védelméről szóló uniós jogszabályon alapul, és egyértelműen meghatározott adatbiztonsági és hozzáférési jogokról rendelkezik.

Az illetékes nemzeti hatóságok, amelyek számára a jelen irányelv értelmében hozzáférést kell biztosítani az adatokhoz, a tagállamok által a kutatási és mentési feladatokra kijelölt hatóságok. Vészhelyzetben vagy balesetet követően kérés esetén a kutatási és mentési műveleteket végző hatóságok számára azonnali hozzáférést kell biztosítani a 98/41/EK irányelvnek megfelelően közölt információkhoz.

4. KÖLTSÉGVETÉSI VONZATOK

A javaslat nincs hatással az uniós költségvetésre.

5. EGYÉB ELEMEEK

5.1. Végrehajtási tervek, valamint a nyomon követés, az értékelés és a jelentéstétel szabályai

A javaslatához végrehajtási terv is párosul, amely felsorolja az egyszerűsítést szolgáló intézkedések végrehajtásához szükséges lépéseket, és meghatározza a végrehajtáshoz kötődő legfontosabb műszaki, jogi és az idővel kapcsolatos kihívásokat.

Megfelelő nyomon követési és jelentéstételi eljárások kerültek meghatározásra, amelyek nem járnak új jelentéstételi kötelezettségek és adminisztratív terhek bevezetésével. A vízi jármű állományra, a balesetekre és a jogszabályoknak való megfelelésre vonatkozó alapvető információk az EMSA (Európai Tengerbiztonsági Ügynökség) és a személyhajók biztonságával foglalkozó szakértői csoport segítségével az Európai Tengeri Balesetek Információs Platformja (EMCIP) adatbázis alapján kerülnek összegyűjtésre. Mivel EMSA által végzett helyszíni szemlék lebonyolításához a becslések szerint 5 évre van szükség, a személyhajók biztonságára vonatkozó uniós szabályozáshoz tartozó értékelési ciklust 7 éves intervallumokban kell meghatározni.

5.2. Magyarázó dokumentumok

Nincs szükség magyarázó dokumentumokra, mivel az egyszerűsítést szolgáló intézkedések nem járnak alapvető, komplex módosítással.

5.3. A javaslat egyes rendelkezéseinek részletes magyarázata

Fogalommeghatározások és hatály

Módosul a 2. cikk annak érdekében, hogy a fogalommeghatározások a lehető legteljesebb mértékben összhangba kerüljenek a 2009/45/EK irányelv módosítására irányuló javaslattal, illetve az 1999/35/EK irányelvet hatályon kívül helyező új irányelvre vonatkozó javaslattal, továbbá hogy az utasnyilvántartással kapcsolatos felelősség összhangba kerüljön az arra vonatkozó javaslattal, hogy az ennek az irányelvnek az értelmében előírt információkat a vállalkozásoknak ne kelljen megőrizniük.

Módosul a 3. cikk annak érdekében, hogy pontosításra kerüljön az irányelv hatálya, valamint hogy az irányelv összhangba kerüljön a kikötői területek a 2009/45/EK irányelv módosítására irányuló javaslatnak megfelelő meghatározásával.

A hajón tartózkodó személyekre vonatkozó információk

Módosul a 4. cikk annak érdekében, hogy a hajón tartózkodó személyek számával kapcsolatos információk a vállalkozáson belül történő megőrzésére vonatkozó előírás helyett bevezetésre kerüljön az a követelmény, hogy az információt az egyablakos nemzeti rendszerben kell rögzíteni vagy az automatikus hajóazonosítási rendszer segítségével továbbítani.

Módosul az 5. cikk annak érdekében, hogy bevezetésre kerüljön a hajón tartózkodó személyek állampolgárságára vonatkozó információ és az arra vonatkozó előírás helyett, hogy az utasok és a személyzet névsorát a vállalkozásnak kell megőrizni, bevezetésre kerüljön az az előírás, hogy a névsorokat az egyablakos nemzeti rendszerben kell rögzíteni. Az előírt adatok jegyzéke egyszerűsítésre és pontosításra és a lehető legteljesebb mértékig összehangolásra kerül az egyablakos nemzeti rendszerrel kapcsolatos jelentéstételi előírásokkal.

Módosul a 6. cikk annak érdekében, hogy az abban szereplő hivatkozás összhangba kerüljön a javasolt adatátviteli eszközökkel, valamint hogy pontosításra kerüljenek a tagállamok feladatai a harmadik ország lobogója alatt hajózó utasszállító hajók vonatkozásában.

Vállalatok

Módosul 8. cikk annak érdekében, hogy kifejezésre juttassa az utasnyilvántartás új szerepét (adatmegőrzés helyett adattovábbítás) és hatályon kívül helyezze a céges belső utasnyilvántartó rendszer létrehozására vonatkozó kötelezettséget. A módosítás további célja, hogy a cikkben megjelenjenek a személyes adatok védelméről szóló uniós jogszabályban foglaltak, mivel kimondja, hogy a személyes adatokat a vállalkozásnak az egyablakos rendszer felé történő továbbítást követően meg kell semmisíteni (az egyéb jelentéstételi kötelezettségeket nem érintve).

Mentességek

Módosul a 9. cikk annak érdekében, hogy hatályon kívül helyezze a Messinai-szorosban közlekedő menetrendszerű járatokra vonatkozó mentességre utaló elavult hivatkozást. Az elektronikus adatátvitel bevezetése miatt, továbbá mivel a javaslat rugalmasságot biztosít a hajón tartózkodó személyek számára vonatkozó adat továbbítását illetően, módosul a 9. cikk annak érdekében, hogy a továbbiakban ne lehessen mentesíteni az üzemeltetőket a hajón tartózkodó személyek számának az illetékes hatóságok felé történő továbbítására vonatkozó kötelezettség alól.

Módosul továbbá a 9. cikk annak érdekében, hogy biztosítsa, hogy a mentességgel kapcsolatos feltételekben kifejezésre jusson a kutatási és mentési létesítmények közelsége, amelyet a védett tengeri területek új meghatározása már nem tartalmaz. Végezetül módosul a 9. cikk annak érdekében, hogy egyszerűsödjön a mentességekkel kapcsolatos értesítési eljárás egy erre a célra létrehozott és fenntartott adatbázis segítségével, továbbá hogy a mentességekkel kapcsolatos kifogások benyújtása összhangba kerüljön az ebben az irányelvben és a 2009/45/EK irányelvben foglaltakkal.

Tagállamok

Módosul a 10. cikk annak érdekében, hogy a tagállamok feladata összhangba kerüljön a javaslatban szereplő adatátviteli eszközzel, valamint hogy kifejezésre jusson benne a személyes adatok védelméről szóló uniós jogszabály, mivel a cikkben meghatározásra

kerülnek az adatok a tagállamok által történő kezelésének feltételei, a hozzáférési jogok és az adatok megőrzésének időtartama.

Kiegészítő rendelkezések

Módosul a 11. cikk annak érdekében, hogy hatályon kívül helyezze a belső vállalati utasnyilvántartási rendszerekre vonatkozó és a javaslat értelmében feleslegessé váló előírásokat. Szintén törlésre kerül a 12. cikk ugyanerre vonatkozó (1) bekezdése.

Bizottsági eljárás és módosítási eljárás

A 12. és 13. cikk összhangba került az Európai Unió működéséről szóló szerződésben foglaltakkal. Ugyanezen ok miatt került beillesztésre a 12a. cikk is (a döntési jogkör átruházására vonatkozó felhatalmazás).

Értékelő rendelkezések

A 14a. cikk az értékelő rendelkezések pontosítása érdekében került beillesztésre.

A 2010/65/EU irányelv mellékletének módosítása

A javaslat tartalmaz a 2010/65/EU irányelv melléklete A. részéhez tartozó kiegészítő mellékletet, amelyet a 98/41/EK irányelv módosításai tesznek szükségessé.

Javaslat

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS IRÁNYELVE

a Közösség tagállamainak kikötőibe érkező vagy onnan induló személyhajókon utazó személyek nyilvántartásáról szóló 98/41/EK tanácsi irányelv módosításáról és a tagállamok kikötőibe érkező vagy onnan induló hajókra vonatkozó nyilatkozattételi követelményekről szóló 2010/65/EU európai parlamenti és tanácsi irányelv módosításáról

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 véleményére¹³,

tekintettel a Régiók Bizottságának véleményére¹⁴,

rendes jogalkotási eljárás keretében,

mivel:

- (1) A hajón tartózkodó személyek létszámára, illetve személyazonosságára vonatkozó pontos és naprakész információk alapvető fontosságúak a kutatási és mentési műveletek előkészítése és azok hatékony lefolytatása érdekében. Tengeri balesetek esetén az érintett egy vagy több tagállam illetékes nemzeti hatóságai és a hajó üzemeltetője, illetve azok képviselői közötti teljes körű együttműködés jelentős mértékben hozzájárulhat az illetékes hatóságok által folytatott műveletek eredményességéhez. Az említett együttműködés bizonyos aspektusait a 98/41/EK irányelv¹⁵ szabályozza.
- (2) A célravezető és hatásos szabályozás program (REFIT) keretében lefolytatott célravezetőségi vizsgálat¹⁶ eredményei, valamint a végrehajtás során szerzett tapasztalatok ismeretében, amelyek szerint a hajón tartózkodó személyekre vonatkozó információk nem minden esetben könnyen hozzáférhetők az illetékes hatóságok számára, a 98/41/EK irányelvben foglalt jelenleg hatályos előírásokat összhangba kell hozni az elektronikus adatközlésre vonatkozó előírásokkal annak érdekében, hogy az előírások hatékonyabbá váljanak, az adminisztratív terhek pedig csökkenjenek. A digitalizáció továbbá vészhelyzet esetén vagy baleseteket követően meggyorsíthatja a nagyszámú utasra vonatkozó információk kezelését.

¹³ HL C , , o.

¹⁴ HL C , , o.

¹⁵ A Tanács 1998. június 18-i 98/41/EK irányelve a Közösség tagállamainak kikötőibe érkező vagy onnan induló személyhajókon utazó személyek nyilvántartásáról (HL L 188., 1998.7.2., 35. o.).

¹⁶ COM(2015)508.

- (3) Az elmúlt 17 év során alapvető technológiai fejlődés zajlott le a hajók mozgásával kapcsolatos adatok továbbítását és tárolását illetően, lehetővé téve a hajók könnyebb nyomon követésére szolgáló automatikus hajóazonosítási rendszerek (AIS) alkalmazását a hajókon. Ennek következtében jelentősen csökkentek az ilyen feladatokat ellátó berendezésekkel kapcsolatos költségek. A Nemzetközi Tengerészeti Szervezet (IMO) által elfogadott vonatkozó szabályoknak megfelelően az európai partok mentén több kötelező hajóbejelentési rendszert építettek ki. Az uniós és nemzeti jogszabályok biztosítják, hogy a hajók megfeleljenek az említett rendszerek értelmében hatályban lévő jelentési előírásoknak.
- (4) A hajókkal kapcsolatos adatok összegyűjtését, továbbítását és megosztását a 2010/65/EU európai parlamenti és tanácsi irányelvben¹⁷ említett egyablakos nemzeti rendszer, valamint a 2002/59/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvben¹⁸ megjelölt SafeSeaNet rendszer tette lehetővé, egyszerűsítette és hangolta össze. A hajón tartózkodó személyekre vonatkozó, a 98/41/EK irányelvben előírt információkat ennek megfelelően az egyablakos nemzeti rendszerben kell rögzíteni, amely vészhelyzet esetén vagy balesetet követően lehetővé teszi, hogy az illetékes hatóság az adatokhoz egyszerűen hozzáférjen.
- (5) Az arányosság elvének való megfelelés biztosítása érdekében az olyan kisebb üzemeltetők számára, amelyek jelenleg nem használják az egyablakos nemzeti rendszert és elsősorban igen rövid, 20 tengeri mérföldnél rövidebb belföldi járatokat üzemeltetnek (azaz a kötelezettségük kizárólag a hajón tartózkodó személyek számának rögzítésére vonatkozik), lehetővé kell tenni, hogy válasszanak, hogy az utaslétszámot az egyablakos nemzeti rendszeren vagy az automatikus hajóazonosítási rendszeren keresztül bocsátják rendelkezésre.
- (6) Balesetet követően a hozzátartozók megnyugtatója, illetve a konzuli segítségnyújtás és más szolgáltatások szükségtelen késedelmének csökkentése érdekében a közölt adatoknak tartalmazniuk kell a hajón tartózkodó személyek állampolgárságára vonatkozó információt is. 20 tengeri mérföldet meghaladó hosszúságú utak esetében az előírt adatok jegyzékét egyszerűsíteni és pontosítani kell, és a lehető legnagyobb mértékig össze kell hangolni az egyablakos nemzeti rendszerrel kapcsolatos jelentéstételi előírásokkal.
- (7) Figyelembe véve, hogy az adatok rögzítésére elektronikus eszközök állnak rendelkezésre, valamint hogy a személyes adatokat feltétlenül a hajó indulását megelőzően kell összegyűjteni, a 98/41/EK irányelvben meghatározott jelenlegi 30 perces késedelmet a végső határidőnek kell tekinteni, amely kizárólag kivételes esetekben engedélyezett.
- (8) Az egyértelmű jogi szabályozás és a kapcsolódó uniós szabályozással és különösen a 2009/45/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvvel¹⁹ való összhang érdekében több elavult, nem egyértelmű, illetve zavaró hivatkozást frissíteni vagy törölni kell. A „tengerjáró hajó” kifejezés helyébe „személyhajó” lép, míg a „védett tengeri terület”

¹⁷ Az Európai Parlament és a Tanács 2010. október 20-i 2010/65/EU irányelve a tagállamok kikötőibe érkező vagy onnan induló hajókra vonatkozó nyilatkozattételi követelményekről és a 2002/6/EK irányelv hatályon kívül helyezéséről (HL L 283., 2010.10.29., 1. o.).

¹⁸ Az Európai Parlament és a Tanács 2002. június 27-i 2002/59/EK irányelve 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.).

¹⁹ Az Európai Parlament és a Tanács 2009. május 6-i 2009/45/EK irányelve a személyhajókra vonatkozó biztonsági szabályokról és követelményekről (HL L 163., 2009.6.25., 1. o.).

kifejezés helyébe a tagállamok által a 2009/45/EK irányelvnek megfelelően felsorolt, egyértelműen meghatározott tengeri területek kerülnek. Módosítani kell az „utasnyilvántartás” meghatározását, hogy a meghatározásban megjelenjenek az új feladatok, amelyek közé már nem tartozik az információk megőrzése. A vállalati belső utasnyilvántartási rendszerrel kapcsolatos előírásokat törölni kell.

- (9) A tagállamoknak továbbra is feladatuk, hogy biztosítsák a 98/41/EK irányelvben előírt adatnyilvántartási előírások betartását, jelesen az adatok pontos és időben történő regisztrációjára vonatkozó előírást. Ebben a tekintetben az ellenőrzést a vállalati belső utasnyilvántartó rendszerekre jelenleg érvényes véletlenszerű ellenőrzésekhez hasonló módon kell végezni.
- (10) Amennyiben az intézkedéseknek részét képezi személyes adatok kezelése is, az adatok kezelését a személyes adatok védelméről szóló uniós jogszabályoknak megfelelően kell végezni²⁰. A 98/41/EK irányelv alkalmazásában összegyűjtött személyes adatokat kifejezetten tilos bármely más célra feldolgozni és felhasználni, illetve a 98/41/EK irányelv alkalmazásában szükséges és az említett irányelvben meghatározott időtartamot meghaladó ideig megőrizni.
- (11) Az arányosság elvére tekintettel, és mivel az utasok jól felfogott érdeke, hogy valós információkat adjanak meg, a 98/41/EK irányelv szempontjából a személyes adatok gyűjtésére szolgáló, az utasok saját nyilatkozatán alapuló jelenlegi módszer kielégítő. Ugyanakkor az adatok rögzítésére és ellenőrzésére szolgáló elektronikus eszközökkel biztosítani kell, hogy a hajón tartózkodó minden személy tekintetében egyedi információk kerüljenek regisztrációra.
- (12) A fokozott átláthatóság és a tagállamok részéről a mentességek és az eltérések iránti kérelmek bejelentésével kapcsolatos eljárás megkönnyítése érdekében a Bizottságnak e célra adatbázist kell létrehoznia és fenntartania. Az adatbázisnak tartalmaznia kell a kiértékelte intézkedések tervezetét és elfogadott változatát is.
- (13) Az Európai Unió működéséről szóló szerződésből eredő változások miatt a 98/41/EK irányelv végrehajtására vonatkozó bizottsági hatáskört is ennek megfelelően kell módosítani. A végrehajtási jogi aktusokat a 182/2011/EU európai parlamenti és tanácsi rendeletnek²¹ megfelelően kell elfogadni.
- (14) A nemzetközi fejlemények figyelembevétele és a fokozott átláthatóság érdekében az Európai Unió működéséről szóló szerződés 290. cikkében foglaltak értelmében a Bizottságot fel kell hatalmazni arra, hogy az EUMSZ 290. cikkének megfelelően olyan jogi aktusokat fogadjon el, amelyek a nemzetközi okmányok módosításait szükség esetén kizárják ezen irányelv hatálya alól, továbbá meghatározzák a tagállamoktól érkező, a mentességekre és az eltérések iránti kérelmekre vonatkozó értesítések befogadására szolgáló, a Bizottság által vezetett adatbázishoz való hozzáférés

²⁰ Különösen az Európai Parlament és a Tanács (EU) XXX/2016 rendelete (a rendelet hivatalos elfogadását követően kiegészítendő a rendelet számával és dátumával) a természetes személyeknek a személyes adatok kezelése tekintetében történő védelméről és az ilyen adatok szabad áramlásáról (általános adatvédelmi rendelet) (a rendelet hivatalos elfogadását követően kiegészítendő a Hivatalos Lapra történő hivatkozással) és az Európai Parlament és a Tanács 2000. december 18-i 45/2001/EK rendelete a személyes adatok közösségi intézmények és szervek által történő feldolgozása tekintetében az egyének védelméről, valamint az ilyen adatok szabad áramlásáról (HL L 8. szám, 2001.1.12., 1. o.).

²¹ Az Európai Parlament és a Tanács 2011. február 16-i 182/2011/EU rendelete a Bizottság végrehajtási hatásköreinek gyakorlására vonatkozó tagállami ellenőrzési mechanizmusok szabályainak és általános elveinek megállapításáról (HL L 55., 2011.2.28., 13. o.).

feltételeit. Különösen fontos, hogy a Bizottság az előkészítő munka során megfelelő konzultációkat folytasson, többek között szakértői szinten is, és hogy a konzultációkat a jogalkotás minőségének javításáról szóló, 2016. április 13-i intézményközi megállapodásban meghatározott elveknek megfelelően folytassák le. Ennek megfelelően a felhatalmazáson alapuló jogi aktusok előkészítésében való egyenlő részvétel biztosítása érdekében az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak minden dokumentumot a tagállami szakértőkkel egy időben kell megkapnia, és szakértőiknek következetesen lehetőséget kell biztosítani a Bizottság szakértői csoportjainak a felhatalmazáson alapuló jogi aktusok előkészítésével foglalkozó ülésein való részvételre.

- (15) Az Európai Tengerészeti Biztonsági Ügynökség teljes nyomon követési ciklusát figyelembe véve a Bizottságnak legkésőbb [a 3. cikk (1) bekezdésének második albekezdésében megjelölt időpontot követő hetedik év leteltéig] értékelnie kell a 98/41/EK irányelv végrehajtását, és az értékelésről jelentést kell benyújtania az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak. A tagállamoknak az értékeléshez szükséges valamennyi információ összegyűjtésével kell együttműködniük a Bizottsággal.
- (16) A 98/41/EK irányelv módosításainak kifejezésre juttatása érdekében a hajón tartózkodó személyekre vonatkozó információkat fel kell venni a 2010/65/EU irányelv mellékletének A. részében megjelölt nyilatkozattételi követelmények jegyzékébe.
- (17) A 98/41/EK és a 2010/65/EK irányelvet ezért ennek megfelelően módosítani kell,

ELFOGADTA EZT AZ IRÁNYELVET:

1. cikk

A 98/41/EK irányelv módosításai

A 98/41/EK irányelv a következőképpen módosul:

- 1. A 2. cikk a következőképpen módosul
 - a) a második francia bekezdés helyébe a következő szöveg lép:
„– személyhajó: tizenkét főnél több utas szállítására alkalmas hajó vagy nagy sebességű vízi jármű,”;
 - b) a hatodik francia bekezdés helyébe a következő szöveg lép:
„– utasnyilvántartó: az a felelős személy, akit a társaság az ISM szabályzat előírásainak a teljesítésére kijelölt, vagy olyan személy, akit a társaság a társaság személyhajóin tartózkodó személyekre vonatkozó információk továbbításával kapcsolatos felelősként kijelölt,”;
 - c) a kilencedik francia bekezdés helyébe a következő szöveg lép:
„– védett tengeri terület: olyan tengeri terület, ahol D. kategóriájú hajók közlekedhetnek, a 2009/45/EK irányelv 4. cikkének (2) bekezdése szerinti jegyzéknek megfelelően,”;
 - d) a tizedik francia bekezdés bevezető szakasza helyébe a következő szöveg lép:
„– menetrend szerinti járat: olyan hajók közlekedése, amelyek átkelő forgalmat bonyolítanak le ugyanazon két vagy több kikötő között, vagy utazások sorát bonyolítják le egy adott kikötőből kiindulva és oda visszatérve úgy, hogy nem kötnek ki közbenső kikötőben.”;
 - e) a tizenegyedik albekezdés helyébe a következő szövegrész lép:

„– harmadik ország: bármely, a tagállamokon kívüli ország.”;

f) a szöveg az alábbi tizenkettedik francia bekezdéssel egészül ki:

„– kikötői terület: a 2009/45/EK irányelv 2. cikkének r) pontjában meghatározott terület.”;

g) a szöveg az alábbi tizenharmadik francia bekezdéssel egészül ki:

„– kedvtelési célú jacht/vízi jármű: rakomány nélkül közlekedő és legfeljebb 12 utast szállító, nem kereskedelmi célú vízi jármű, meghajtástól függetlenül.”;

2. A 3. cikk a következőképpen módosul

a) az első francia bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„– a hadihajókat és csapatszállító hajókat.”;

b) a második francia bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„– a kedvtelési célú jachtokat és vízi járműveket.”;

c) a szöveg az alábbi harmadik francia bekezdéssel egészül ki:

„– kizárólag kikötői területeken használt személyhajókat.”;

3. A 4. cikk (2) bekezdésének helyébe a következő szöveg lép:

„(2) A személyhajó indulása előtt a hajón tartózkodó személyek számát közölni kell a személyhajó kapitányával, és rögzíteni kell a 2010/65/EU európai parlamenti és tanácsi irányelv* 5. cikkében foglaltaknak megfelelően létrehozott egy ablakban, vagy az automatikus hajóazonosítási rendszer segítségével a kijelölt hatóság rendelkezésére kell bocsátani.

* Az Európai Parlament és a Tanács 2010. október 20-i 2010/65/EU irányelve a tagállamok kikötőibe érkező vagy onnan induló hajókra vonatkozó nyilatkozattételi követelményekről és a 2002/6/EK irányelv hatályon kívül helyezéséről (HL L 283., 2010.10.29., 1. o.).”;

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

„5. cikk

(1) Az alábbi információkat a tagállamokban található kikötőkből kifutó minden személyhajót illetően rögzíteni kell, ha a megtenni szándékozott távolság az indulási ponttól a következő menetrendszerű kikötőig a 20 mérföldet meghaladja:

- a hajón tartózkodó személyek családneve,
- keresztnéve,
- neme,
- állampolgársága,
- születési éve,
- az utas kívánságára, arra vonatkozó információ, hogy vészhelyzet esetén milyen különleges gondozást vagy segítséget igényel.

(2) A szóban forgó információkat indulás előtt kell összegyűjteni és a személyhajó indulásakor, de legkésőbb az indulást követő harminc percen belül a 2010/65/EU irányelv 5. cikke értelmében létrehozott egyablakos rendszerben rögzíteni.

(3) Az ezen irányelv alkalmazásában összegyűjtött személyes adatokat tilos bármely más célra feldolgozni és felhasználni.”;

5. A 6. cikk (2) bekezdésének helyébe a következő szöveg lép:

„(2) Minden tagállam köteles az Unión kívüli kikötőkből elinduló és az adott tagállamban található kikötő felé tartó, harmadik ország lobogója alatt hajózó minden személyhajó vonatkozásában megkövetelni, hogy a társaság gondoskodjon a 4. cikk (1) bekezdésében és az 5. cikk (1) bekezdésében meghatározott adatok továbbításáról a 4. cikk (2) bekezdésében és az 5. cikk (2) bekezdésében foglaltaknak megfelelően.”;

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

„8. cikk

Minden olyan társaság, amely személyhajó üzemeltetésére vállalkozik – abban az esetben, ha ezen irányelv 4. és 5. cikke értelmében erre szükség van –, kijelöl egy utasnyilvántartót; az utasnyilvántartó feladata az említett rendelkezésekben említett információknak a 2010/65/EU irányelv 5. cikke értelmében létrehozott egyablakos rendszerben történő rögzítése vagy az automatikus hajóazonosítási rendszer segítségével történő megosztása.

Az 5. cikkben foglaltaknak megfelelően összegyűjtött személyes adatokat a társaság kizárólag az ezen irányelv értelmében szükséges ideig őrizheti meg, azaz addig az időpontig, amikor az adatokat a 2010/65/EU irányelv 5. cikke értelmében létrehozott egyablakos rendszerben rögzítették. Az egyéb jelentéstételi kötelezettségeket nem érintve, amikor az információkra az említett célokra többé nincs szükség, azokat meg kell semmisíteni.

Minden társaság gondoskodik arról, hogy a vészhelyzetekben különleges ellátást vagy segítséget igénylő és ezt előre bejelentő utasokat megfelelő módon nyilvántartásba vegyék és jelentsék a hajó parancsnokának a személyhajó elindulása előtt.”;

7. A 9. cikk a következőképpen módosul:

- a) a (2) bekezdés a következőképpen módosul:

– az a) és a b) pontot el kell hagyni;

– a c) pont helyébe a következő szöveg lép:

„c) A tagállamok mentesíthetik az 5. cikkben előírt kötelezettségek teljesítése alól azokat a személyhajókat, amelyek kizárólag olyan védett területeken közlekednek, ahol a kutatási és mentési létesítmények közelsége biztosítva van, és itt két kikötő között közlekednek, illetve közbenső kikötő érintése nélkül ugyanazon kikötőbe térnek vissza vagy onnan indulnak.”;

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

„a) a tagállam haladéktalanul értesíti a Bizottságot arról a határozatáról, hogy az 5. cikk rendelkezései vonatkozásában mentességet kíván biztosítani, és ezen

határozatát érdemi indokokkal támasztja alá. A tagállam ezt az értesítést a Bizottság által erre a célra létrehozott és fenntartott adatbázis segítségével közli. A Bizottság jogosult arra, hogy az említett adatbázishoz való hozzáférés feltételeit illetően felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el a 12a. cikkben foglaltaknak megfelelően.

b) abban az esetben, ha az értesítéstől számított hat hónapon belül a Bizottság úgy ítéli meg, hogy a szóban forgó határozat nem indokolt, vagy a piaci versenyre hátrányos hatásokkal járhat, végrehajtási jogi aktus elfogadásával határozata módosítására vagy visszavonására kötelezheti az adott tagállamot. Ezeket a végrehajtási jogi aktusokat a 13. cikk (2) bekezdésében említett vizsgálóbizottsági eljárás keretében fogadják el.”

c) a (4) bekezdés harmadik albekezdése helyébe a következő szöveg lép:

„A kérést a (3) bekezdésben említett adatbázis segítségével nyújtják be a Bizottsághoz. Abban az esetben, ha a kérés benyújtásától számított hat hónapon belül a Bizottság úgy ítéli meg, hogy a szóban forgó eltérés nem indokolt, vagy a piaci versenyre hátrányos hatásokkal járhat, végrehajtási aktus elfogadása révén kötelezheti az adott tagállamot, hogy módosítsa, illetve ne fogadja el a tervezett határozatot. Ezeket a végrehajtási jogi aktusokat a 13. cikk (2) bekezdésében említett vizsgálóbizottsági eljárás keretében fogadják el.”

8. A 10. cikk helyébe a következő szöveg lép:

„10. cikk

A tagállamok ellenőrzik, hogy az adatok ezen irányelvben előírt nyilvántartása kellően pontos és naprakész-e.

Minden tagállam kijelöli azt a hatóságot, amely hozzáféréssel rendelkezik az ebben az irányelvben előírt információkhoz. A tagállamok gondoskodnak róla, hogy vészhelyzetben vagy balesetet követően a kijelölt hatóság azonnal hozzáférhessen az ebben az irányelvben előírt információkhoz.

Az 5. cikkben foglaltaknak megfelelően összegyűjtött személyes adatokat a tagállamok kizárólag az ezen irányelv értelmében szükséges ideig őrizhetik meg, azaz:

- a) addig az időpontig, amikor a szóban forgó hajóút biztonságban véget ért; vagy
- b) vészhelyzetben vagy balesetet követően mindaddig, amíg az esetleges vizsgálat vagy bírósági eljárás le nem zárult.

Az egyéb jelentéstételi kötelezettségeket nem érintve, amikor az említett célok érdekében az információkra többé nincs szükség, azokat meg kell semmisíteni.”;

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

„11. cikk

(1) Ezen irányelv alkalmazásában az előírt adatokat oly módon kell összegyűjteni és rögzíteni, hogy az az utasok be- és kiszállását indokolatlanul ne hátráltassa.

(2) El kell kerülni, hogy egyazon hajóút vagy hasonló hajóutak alkalmával több adatgyűjtésre kerüljön sor.”;

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

„12. cikk

A Bizottság jogosult a 12a. cikkben foglaltaknak megfelelően felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat elfogadni ezen irányelv módosítása érdekében abból a célból, hogy kizárja az irányelv hatálya alól a 2. cikkben említett nemzetközi okmányok bármely módosítását abban az esetben, ha a Bizottság értékelése alapján nyilvánvaló kockázat áll fenn, hogy a nemzetközi okmány módosítása csökkenti a tengeri hajózásnak a tengeri hajózásra vonatkozó uniós jogszabályok által meghatározott biztonságát vagy összeegyeztethetetlen az uniós jogszabályokkal.”;

11. A szöveg a következő 12a. cikkel egészül ki:

„12a. cikk

(1) A Bizottság az e cikkben meghatározott feltételek mellett felhatalmazást kap a 9. és 12. cikkben említett, felhatalmazáson alapuló jogi aktusok elfogadására.

(2) A 9. és 12. cikkben említett felhatalmazáson alapuló jogi aktusok elfogadásának hatáskörét [a hatálybalépéstől] kezdődő határozatlan időre ruházzák a Bizottságra.

(3) Az Európai Parlament vagy a Tanács bármikor visszavonhatja a 9. és 12. 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 Bizottság a felhatalmazáson alapuló jogi aktusok elfogadását megelőzően a jogalkotás minőségének javításáról szóló, 2016. április 13-i intézményközi megállapodásban meghatározott elveknek megfelelően egyeztetést folytat 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 9. és 12. cikk alapján 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, vagy ha az említett időtartam leteltét megelőzően mind az Európai Parlament, mind a Tanács arról tájékoztatta a Bizottságot, hogy nem emel kifogást. A fenti határidő az Európai Parlament vagy a Tanács kezdeményezésére két hónappal meghosszabbítható.

(7) Azokat a felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat, amelyek a 12. cikkben foglaltaknak megfelelően kizárják ezen irányelv hatálya alól a nemzetközi okmányok bármely módosítását, a szóban forgó módosítás hallgatóságos elfogadására nemzetközileg meghatározott határidő letelte, illetve a módosítás tervezett hatályba lépése előtt legalább három hónappal kell elfogadni. Az ilyen felhatalmazáson alapuló jogi aktusok hatályba lépését megelőzően a tagállamok nem kezdeményezik

a módosítás a nemzeti jogszabályokba való beillesztését, illetve a módosításnak a szóban forgó nemzetközi okmányra történő alkalmazását.”;

12. A 13. cikk a következőképpen módosul:

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

„(2) Az erre a bekezdésre történő hivatkozáskor a 182/2011/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet* 5. cikkét kell alkalmazni.

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

b) a (3) bekezdést el kell hagyni;

13. A szöveg a következő 14a. cikkel egészül ki:

„14a. cikk

A Bizottság legkésőbb [a 3. cikk (1) bekezdésének második albekezdésében megjelölt időpontot követő hetedik év leteltéig] értékeli ennek az irányelvnek a végrehajtását, és az értékelésről jelentést nyújt be az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak.”.

2. cikk

A 2010/65/EU irányelv mellékletének módosításai

A 2010/65/EK irányelv mellékletének A. része a következő 7. ponttal egészül ki:

„7. A hajón tartózkodó személyekre vonatkozó információk

A Közösség tagállamainak kikötőibe érkező vagy onnan induló személyhajókon utazó személyek nyilvántartásáról szóló 1998. június 18-i 98/41/EK tanácsi irányelv (HL L 188., 1998.7.2., 35. O.) 4. cikkének (2) bekezdése és 5. cikkének (2) bekezdése.”.

3. cikk

Átültetés

(1) A tagállamok legkésőbb [a hatálybalépést követő 12 hónapon belül] elfogadják és kihirdetik azokat a törvényi, rendeleti és közigazgatási rendelkezéseket, amelyek szükségesek ahhoz, hogy ennek az irányelvnek megfeleljenek. Ezeknek a rendelkezéseknek a szövegét haladéktalanul megküldik a Bizottságnak.

Ezeket a rendelkezéseket [a hatálybalépést 12 hónappal követő dátum]-tól/-től alkalmazzák.

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 az ezen irányelv alkalmazása alá tartozó területen elfogadott nemzeti joguk fő rendelkezéseinek szövegét.

4. cikk
Hatálybalépés

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

5. cikk
Címzettek

Ennek az irányelvnek a tagállamok a címzettjei.

Kelt Brüsszelben, -án/-én.

az Európai Parlament részéről
az elnök

a Tanács részéről
az elnök