



A8-0167/2017

21.4.2017

*****I**
JELENTÉS

a személyhajókra vonatkozó biztonsági szabályokról és követelményekről
szóló 2009/45/EK irányelv módosításáról szóló európai parlamenti és tanácsi
irányelvre irányuló javaslatról
(COM(2016)0369 – C8-0208/2016 – 2016/0170(COD))

Közlekedési és Idegenforgalmi Bizottság

Előadó: Daniela Aiuto

Az eljárások jelölései

- * Konzultációs eljárás
- *** Egyetértési eljárás
- ***I Rendes jogalkotási eljárás (első olvasat)
- ***II Rendes jogalkotási eljárás (második olvasat)
- ***III Rendes jogalkotási eljárás (harmadik olvasat)

(Az eljárás típusa a jogszabálytervezetben javasolt jogalaptól függ.)

A jogalkotási aktus tervezetének módosításai

A Parlament kéthasábos módosításai

A törlést félkövér dőlt betűk jelzik a baloldali hasáb szövegében. A szövegváltoztatást t félkövér dőlt betűk jelzik mindkét hasáb szövegében. Az új szöveget félkövér dőlt betűk jelzik a jobb oldali hasáb szövegében.

A módosítások fejlécének első és második sora a vizsgált jogalkotási aktus tervezetének érintett szakaszára utal. Ha a módosítás már létező – a jogalkotási aktus tervezetével módosítani kívánt – jogalkotási aktusra vonatkozik, a fejléc egy harmadik és egy negyedik sort is tartalmaz, amelyek a létező jogalkotási aktusra és annak érintett rendelkezésére utalnak.

A Parlament módosításai konszolidált szöveg formájában

Az új szövegrészeket félkövér dőlt betűk jelzik. A törölt szövegrészeket a **■** jel jelzi vagy azok át vannak húzva. A szövegváltoztatást a helyettesítendő szöveg törlésével vagy áthúzásával és a helyébe lépő új szöveg félkövér dőlt szedésével jelzik.

Ettől eltérően a szolgálatok által a végleges szöveg kialakítása érdekében bevezetett, kimondottan technikai jellegű módosításokat nem kell jelölni.

TARTALOM

	Oldal
AZ EURÓPAI PARLAMENT JOGALKOTÁSI ÁLLÁSFOGLALÁS-TERVEZETE.....	5
INDOKOLÁS.....	20
VÉLEMÉNY A JOGI BIZOTTSÁG RÉSZÉRŐL.....	23
ELJÁRÁS AZ ILLETÉKES BIZOTTSÁGBAN.....	27
NÉV SZERINTI ZÁRÓSZAVAZÁS AZ ILLETÉKES BIZOTTSÁGBAN	28

AZ EURÓPAI PARLAMENT JOGALKOTÁSI ÁLLÁSFOGLALÁS-TERVEZETE

**a személyhajókra vonatkozó biztonsági szabályokról és követelményekről szóló
2009/45/EK irányelv módosításáról szóló európai parlamenti és tanácsi irányelvre
irányuló javaslatról
(COM(2016)0369 – C8 0208/2016 – 2016/0170(COD))**

(Rendes jogalkotási eljárás: első olvasat)

Az Európai Parlament,

- tekintettel a Bizottság Európai Parlamenthez és Tanácshoz intézett javaslatára (COM(2016)0369),
 - tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződés 294. cikkének (2) bekezdésére és 100. cikkének (2) bekezdésére, amelyek alapján a Bizottság javaslatát benyújtotta a Parlamenthez (C8-0208/2016),
 - tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződés 294. cikkének (3) bekezdésére,
 - tekintettel az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság 2016. október 19-i véleményére¹,
 - tekintettel eljárási szabályzata 59. cikkére,
 - tekintettel a Közlekedési és Idegenforgalmi Bizottság jelentésére és a Jogi Bizottság véleményére (A8-0167/2017),
1. elfogadja első olvasatban az alábbi álláspontot;
 2. felkéri a Bizottságot, hogy utalja az ügyet újból a Parlamenthez, ha javaslatát lényegesen módosítja, lényegesen módosítani kívánja vagy helyébe másik szöveget szándékozik léptetni;
 3. utasítja elnökét, hogy továbbítsa a Parlament álláspontját a Tanácsnak és a Bizottságnak, valamint a nemzeti parlamenteknek.

¹ A Hivatalos Lapban még nem tették közzé.

Módosítás 1

Irányelvre irányuló javaslat 1 preambulumbekzdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(1) A 2009/45/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvben¹⁶ meghatározott közös biztonsági követelmények magas szinten tartása és az egyenlő versenyfeltételek biztosítása érdekében a szóban forgó irányelv alkalmazását javítani kell. A 2009/45/EK irányelvet kizárólag azokra a személyszállító hajókra és vízi járművekre kell alkalmazni, amelyeket szem előtt tartva az irányelvben szereplő biztonsági követelményeket kidolgozták. Éppen ezért ki kell zárni az irányelv hatálya alól bizonyos hajótípusokat, így például a segédhajókat, a vitorlás hajókat, valamint azokat, amelyek a hajó gazdasági tevékenységével összefüggésben a hajó fedélzetén foglalkoztatott vagy tengeri létesítményeken dolgozó személyeket szállítanak.

¹⁶ 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.).

Módosítás 2

Irányelvre irányuló javaslat 1 a preambulumbekzdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(1) A 2009/45/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvben¹⁶ meghatározott közös biztonsági követelmények **és az utasok bizalmának** magas szinten tartása és az egyenlő versenyfeltételek biztosítása érdekében a szóban forgó irányelv alkalmazását javítani kell. A 2009/45/EK irányelvet kizárólag azokra a személyszállító hajókra és vízi járművekre kell alkalmazni, amelyeket szem előtt tartva az irányelvben szereplő biztonsági követelményeket kidolgozták. Éppen ezért ki kell zárni az irányelv hatálya alól bizonyos hajótípusokat, így például a segédhajókat, a vitorlás hajókat, valamint azokat, amelyek a hajó gazdasági tevékenységével összefüggésben a hajó fedélzetén foglalkoztatott vagy tengeri létesítményeken dolgozó személyeket szállítanak.

¹⁶ 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.).

(1a) A hajón szállított segédhajókat arra használják, hogy a személyhajókról a legrövidebb tengeri útvonalon, közvetlenül utasokat szállítsanak a partra, illetve onnan vissza. E hajók nem

alkalmasak és nem használhatók más jellegű szolgáltatásokra, például tengerparti látványosságok megtekintését célzó kirándulások céljára. E kirándulásokat a parti állam személyhajókra vonatkozó előírásainak megfelelő hajókkal kell végezni, amint azt többek között az IMO-iránymutatások is előírják (MSC.1/Circ.1417 A személyhajók segédhajóira vonatkozó iránymutatásokról). A Bizottságnak fel kell mérnie a hajón szállított segédhajókra vonatkozó közös európai előírások – például kötelező erejű rendelkezések – szükségességét és 2020 előtt egyedi iránymutatásokat kell kiadnia, többek között a szabályok és előírások tagállamok közötti harmonizálásának elősegítése érdekében.

Módosítás 3

Irányelvre irányuló javaslat 1 b preambulumbekzdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(1b) A 2009/45/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv kizárja hatálya alól a nem gépi hajtású személyhajókat. Vitorlášajókat nem szabad az említett irányelv alapján besorolni, amennyiben gépi meghajtásuk kizárólag kiegészítő és vészhelyzeti felhasználásra szolgál. A Bizottságnak ezért fel kell mérnie az e hajókatéoriára vonatkozó közös európai előírások szükségességét, és 2020-ig mindenképpen egyedi iránymutatásokat kell kiadnia. Ezen iránymutatásoknak a tagállamokban alkalmazott szabályok és követelmények harmonizálását is elő kell segíteniük anélkül, hogy az IMO szabályaiban meghatározottakon felül további követelményeket írának elő.

Módosítás 4

Irányelvre irányuló javaslat 1 c preambulumbekzdés (új)

(1c) A tengeri létesítményekre munkavállalókat szállító hajók közlekednek. E munkavállalóknak kötelező biztonsági képzést kell sikeresen teljesíteniük, és/vagy bizonyos kötelező egészségügyi alkalmassági kritériumoknak kell megfelelniük. Ennélfogva őket „különleges” utasoknak kell tekinteni, akikre ezen irányelv hatályán kívül eltérő és egyedi biztonsági szabályokat kell alkalmazni. A tagállamok tevékenyen támogatják az IMO tengeren telepített úszóművekre vonatkozó biztonsági előírásaival kapcsolatos munkát, a szervezet MSC.418(97). sz. határozatának megfelelően.

Módosítás 5

Irányelvre irányuló javaslat 2 preambulumbekzdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(2) A célravezető szabályozást célzó program (REFIT)¹⁷ rámutatott, hogy az alumíniumból készült hajók részére a bizonyítványok kiadását nem minden tagállam a 2009/45/EK irányelv alapján végzi. Az ebből származó különbségek aláássák azon cél elérését, hogy az Unión belül közlekedő hajók utasai egyformán magas biztonsági szintet élvezzenek. Annak érdekében, hogy ne legyenek eltérések az alumínium „egyenértékű anyagként” való meghatározása és a kapcsolódó tűzvédelmi követelmények alkalmazása tekintetében az irányelv hatályának értelmezésében, egyértelműsíteni kell az „egyenértékű anyag” fogalmának meghatározását.

Módosítás

(2) A célravezető szabályozást célzó program (REFIT)¹⁷ rámutatott, hogy az alumíniumból készült hajók részére a bizonyítványok kiadását nem minden tagállam a 2009/45/EK irányelv alapján végzi. Az ebből származó különbségek aláássák azon cél elérését, hogy az Unión belül közlekedő hajók utasai egyformán magas biztonsági szintet élvezzenek. Annak érdekében, hogy ne legyenek eltérések az alumínium „egyenértékű anyagként” való meghatározása és a kapcsolódó tűzvédelmi követelmények alkalmazása tekintetében az irányelv hatályának értelmezésében, egyértelműsíteni kell az „egyenértékű anyag” fogalmának meghatározását. **Következésképpen az alumíniumot valamennyi tagállamban az acéllal egyenértékű anyagnak kell tekinteni. Ugyanakkor megállapítást nyert, hogy az alumíniumhajókra vonatkozó, hatályos nemzeti szabályok a belföldi forgalomban**

közlekedő személyek számára magas szintű biztonságot garantálnak. A tagállamok számára ezért meg kell engedni, hogy megőrizzék jelenlegi szigorúbb tűzmelőzési módszereiket.

¹⁷ COM(2015)508.

Módosítás 6

Irányelvre irányuló javaslat 3 preambulumbekzdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(3) A jogbiztonság és a következetesség növelése érdekében több fogalm meghatározást és hivatkozást is naprakésszé kell tenni, és jobban össze kell hangolni a vonatkozó nemzetközi és uniós szabályokkal. Ennek során kiemelt figyelmet kell szentelni annak, hogy ne változzon a 2009/45/EK irányelv ***me glévő hatóköre*** és a jogszabály által garantált biztonsági szint. Jobban össze kell például hangolni a „hagyományos hajó” fogalmát a 2002/59/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvben¹⁸ szereplő meghatározással, ugyanakkor meg kell őrizni az építés évére és az anyagtípusra vonatkozó jelenlegi kritériumokat. A kedvtelési célú hajók és vízi járművek meghatározását még szorosabban össze kell hangolni az „Életbiztonság a tengeren” tárgyú nemzetközi egyezményvel (SOLAS-egyezmény).

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.).

¹⁷ COM(2015)508.

Módosítás

(3) A jogbiztonság és a következetesség növelése érdekében több fogalm meghatározást és hivatkozást is naprakésszé kell tenni, és jobban össze kell hangolni a vonatkozó nemzetközi és uniós szabályokkal. Ennek során kiemelt figyelmet kell szentelni annak, hogy ne változzon a 2009/45/EK irányelv ***jelenlegi hatálya***, és ***emelkedjen*** a jogszabály által garantált biztonsági szint. Jobban össze kell például hangolni a „hagyományos hajó” fogalmát a 2002/59/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvben¹⁸ szereplő meghatározással, ugyanakkor meg kell őrizni az építés évére és az anyagtípusra vonatkozó jelenlegi kritériumokat. A kedvtelési célú hajók és vízi járművek meghatározását még szorosabban össze kell hangolni az „Életbiztonság a tengeren” tárgyú nemzetközi egyezményvel (SOLAS-egyezmény).

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.).

Módosítás 7

Irányelvre irányuló javaslat 4 preambulumbekkezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(4) Az arányosság elvét tekintve a SOLAS-egyezményből eredő jelenlegi, előíró jellegű követelményeknek a 24 méternél rövidebb kisméretű személyszállító hajókra való adaptálása problémásnak bizonyult. Továbbá a kisméretű hajókat az esetek többségében nem acélból építik, és ezért igen korlátozott azon hajók száma, amelyek bizonyítványának kiadása a 2009/45/EK irányelv alapján történik. Mivel az irányelv nem tartalmaz kifejezetten a 24 méternél rövidebb hajókra vonatkozó biztonsági szempontokat és megfelelő előírásokat, ezeket a hajókat ki kell zárni az irányelv hatálya alól, és a rájuk vonatkozó biztonsági előírásokat a tagállamoknak kell meghatározniuk, mivel ők jobban meg tudják ítélni, hogy az említett hajók esetében melyek a hajózást a part vagy kikötő távolsága, valamint az időjárási körülmények tekintetében helyi szinten befolyásoló tényezők.

Módosítás 8

Irányelvre irányuló javaslat 5 a preambulumbekkezdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(4) Az arányosság elvét tekintve a SOLAS-egyezményből eredő jelenlegi, előíró jellegű követelményeknek a 24 méternél rövidebb kisméretű személyszállító hajókra való adaptálása problémásnak bizonyult. Továbbá a kisméretű hajókat az esetek többségében nem acélból építik, és ezért igen korlátozott azon hajók száma, amelyek bizonyítványának kiadása a 2009/45/EK irányelv alapján történik. Mivel az irányelv nem tartalmaz kifejezetten a 24 méternél rövidebb hajókra vonatkozó biztonsági szempontokat és megfelelő előírásokat, ezeket a hajókat ki kell zárni az irányelv hatálya alól, és a rájuk vonatkozó biztonsági előírásokat a tagállamoknak kell meghatározniuk, mivel ők jobban meg tudják ítélni, hogy az említett hajók esetében melyek a hajózást a part vagy kikötő távolsága, valamint az időjárási körülmények tekintetében helyi szinten befolyásoló tényezők. ***Ezen előírások meghatározása során a tagállamoknak a Bizottság által kiadott iránymutatással összhangban kell eljárniuk. Ennek során figyelembe kell venniük az egyéb nemzetközi megállapodásokat és IMO-egyezményeket is, és el kell kerülniük a nemzetközi szabályokon túlmutató követelmények bevezetését. A Bizottságnak az e hajókra vonatkozó iránymutatásokat a 2017. évi bizottsági munkaprogramnak megfelelően ki kell dolgoznia.***

(5a) Tekintettel Görögország földrajzi és éghajlati sajátosságaira, továbbá figyelembe véve, hogy jelentős számú szigete számára biztosítania kell a rendszeres összeköttetést a szárazfölddel és más görög szigetekkel, valamint hogy ennek következtében igen magas az ország lehetséges tengeri összeköttetéseinek a száma, Görögország részére engedélyezni kell, hogy eltérjen a tengerszakaszok megállapítására vonatkozó követelménytől. Görögország számára engedélyezni kell különösen, hogy a személyhajókat azon tengeri útvonal szerint osztályozza, amelyen közlekednek, a személyhajók osztályaira vonatkozó ugyanazon kritériumok és ugyanazon biztonsági előírások fenntartása mellett.

Módosítás 9

Irányelvre irányuló javaslat 7 preambulumbekzdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(7) Az átláthatóság növelése és a tagállamok által biztosított mentességekről, egyenértékűségekről és járulékos biztonsági követelményekről való jelentéstétel megkönnyítése érdekében a Bizottságnak egy e célra szolgáló adatbázist kell létrehoznia és működtetnie. Az adatbázisban a bejelentett intézkedések tervezetét és végleges változatát is meg kell őrizni.

Módosítás

(7) Az átláthatóság növelése és a tagállamok által biztosított mentességekről, egyenértékűségekről és járulékos biztonsági követelményekről való jelentéstétel megkönnyítése érdekében a Bizottságnak a tagállamokkal együttműködve egy e célra szolgáló adatbázist kell létrehoznia és működtetnie, **valamint egy nyilvánosan hozzáférhető honlapon közzétennie**. Az adatbázisban a bejelentett intézkedések tervezetét és végleges változatát is meg kell őrizni.

Módosítás 10

Irányelvre irányuló javaslat 9 preambulumbekzdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(9) A nemzetközi szinten végbemenő fejlődés és összegyűlt tapasztalatok figyelembevétele, valamint az átláthatóság

Módosítás

(9) A nemzetközi szinten végbemenő fejlődés és összegyűlt tapasztalatok figyelembevétele, valamint az átláthatóság

fokozása érdekében a Bizottságot fel kell hatalmazni arra, hogy az Európai Unió működéséről szóló szerződés 290. cikke alapján olyan jogi aktusokat fogadjon el, amelyek szükség esetén egyes nemzetközi okmányok módosításait kizárják az irányelv hatálya alól, valamint amelyek naprakésszé teszik a műszaki követelményeket, és meghatározzák azon adatbázis használatának feltételeit, amelyet a Bizottság a tagállamok által ezen irányelv szerinti mentességek és eltérési kérelmek nyilvántartása céljából működtet. Különösen fontos, hogy a Bizottság az előkészítő munka során, többek között szakértői szinten, megfelelő konzultációkat folytasson, és a konzultációkra a szabályozás javításáról szóló, 2016. április 13-i intézményközi megállapodásban szereplő elvekkel összhangban kerüljön sor. 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 arra, hogy részt vegyenek a Bizottság szakértői csoportjainak a felhatalmazáson alapuló jogi aktusok előkészítésével foglalkozó ülésein.

fokozása érdekében a Bizottságot fel kell hatalmazni arra, hogy az Európai Unió működéséről szóló szerződés 290. cikke alapján olyan jogi aktusokat fogadjon el, amelyek szükség esetén egyes nemzetközi okmányok módosításait kizárják az irányelv hatálya alól, valamint amelyek naprakésszé teszik a műszaki követelményeket, és meghatározzák azon adatbázishoz való hozzáférés és az adatbázis használatának részletes szabályait, amelyet a Bizottság a tagállamok által ezen irányelv szerinti mentességek és eltérési kérelmek nyilvántartása céljából működtet. Különösen fontos, hogy a Bizottság az előkészítő munka során, többek között szakértői szinten, megfelelő konzultációkat folytasson, és a konzultációkra a szabályozás javításáról szóló, 2016. április 13-i intézményközi megállapodásban szereplő elvekkel összhangban kerüljön sor. 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 arra, hogy részt vegyenek a Bizottság szakértői csoportjainak a felhatalmazáson alapuló jogi aktusok előkészítésével foglalkozó ülésein.

Módosítás 11

Irányelvre irányuló javaslat 10 preambulumbekzdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(10) Annak érdekében, hogy az uniós kikötőkből induló és oda érkező utakon közlekedő személyhajók egyenlő versenyfeltételek között működhessenek, függetlenül attól, hogy milyen jellegű utazást hajtanak végre, az Unió azon fellépését, amelynek célja az IMO-n belül a SOLAS-egyezmény szabályainak

Módosítás

(10) Annak érdekében, hogy az uniós kikötőkből induló és oda érkező utakon közlekedő személyhajók egyenlő versenyfeltételek között működhessenek, függetlenül attól, hogy milyen jellegű utazást hajtanak végre, az Unió azon fellépését, amelynek célja az IMO-n belül a SOLAS-egyezmény szabályainak

felülvizsgálatára irányuló munka elősegítése, össze kell hangolni az Európai Unió működéséről szóló szerződéssel.

felülvizsgálatára és tökéletesítésére irányuló munka elősegítése, össze kell hangolni az Európai Unió működéséről szóló szerződéssel.

Módosítás 12

Irányelvre irányuló javaslat 11 a preambulumbekzdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(11a) Az emberi tényező a hajó biztonságának és az azzal kapcsolatos eljárásoknak alapvető elemét képezi. A magas szintű biztonság fenntartása érdekében fontos figyelembe venni a biztonság, a fedélzeti élet- és munkakörülmények, illetve a képzés közötti összefüggést, valamint hogy megfelelő oktatást kell biztosítani a határokon átnyúló mentési és vészhelyzeti műveletek számára. Az Uniónak ezért nemzetközi keretek között is proaktív szerepet kell játszania a hajókon dolgozó munkavállalók szociális dimenziójának nyomon követése és javítása érdekében.

Módosítás 13

Irányelvre irányuló javaslat 11 b preambulumbekzdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(11b) A végrehajtási és átültetési folyamatok megkönnyítése érdekében támogatni kell az EMSA szerepét és a már meglévő, a személyhajók biztonságával foglalkozó, a tengerbiztonsági csoporthoz tartozó szakértői csoport (PSS EG) igénybevételét.

Módosítás 14

Irányelvre irányuló javaslat 1 cikk – 1 bekezdés – 1 pont – d a pont (új) 2009/45/EK irányelv

2 cikk – 1 bekezdés – q pont – 1 albekezdés

Hatályos szöveg

„*tengerszakasz*”: a 4. cikk (2) bekezdése értelmében meghatározott terület.

Módosítás

da) az első albekezdés q) pontjának helyébe a következő szöveg lép:

»tengerszakasz vagy tengeri útvonal«: a 4. cikk (2) bekezdése értelmében meghatározott terület vagy – ha földrajzi okokból tengerszakasz nem meghatározható – útvonal;

Módosítás 15

Irányelvre irányuló javaslat

1 cikk – 1 bekezdés – 1 pont– j pont

2009/45/EK irányelv

2 cikk – 1 bekezdés – z a pont

A Bizottság által javasolt szöveg

za) »egyenértékű anyag«: olyan alumíniumötvözet vagy más nem éghető anyag, amely szigetelésének köszönhetően olyan szerkezeti és ellenállási tulajdonságokkal rendelkezik, amelyek a szabványos tűzállósági vizsgálat során megegyeznek az acél tulajdonságaival;

Módosítás

za) »egyenértékű anyag«: olyan alumíniumötvözet vagy más nem éghető anyag, amely **önmagában vagy a** szigetelésének köszönhetően olyan szerkezeti és ellenállási tulajdonságokkal rendelkezik, amelyek a szabványos tűzállósági vizsgálat során megegyeznek az acél tulajdonságaival;

Módosítás 16

Irányelvre irányuló javaslat

1 cikk – 1 bekezdés – 1 pont– j pont

2009/45/EK irányelv

2 cikk – 1 bekezdés – z c pont

A Bizottság által javasolt szöveg

zc) zc) **»hagyományos hajó«: az 1965 előtt tervezett** történelmi **személyhajók** és azok **túlnyomó részt eredeti anyagból épült másolatai (köztük a tengerész szaktudás és hagyományok előmozdítása céljából tervezett hajók)**, amelyek élő kulturális emlékműként szolgálnak, és amelyeket a tengerész szaktudás és gyakorlat hagyományos alapelvei szerint

Módosítás

zc) **»hagyományos hajók«: valamennyi** történelmi **hajótípus** és azok **másolatai, beleértve azokat, amelyeket a hagyományos szakismeret és tengerészeti szaktudás támogatása és elősegítése céljából építettek**, amelyek **egyben** élő kulturális emlékműként szolgálnak, és amelyeket a tengerész szaktudás és gyakorlat hagyományos alapelvei szerint

közlekedtetnek;

közlekedtetnek;

Módosítás 17

Irányelvre irányuló javaslat

1 cikk – 1 bekezdés – 1 pont– j pont

2009/45/EK irányelv

2 cikk – 1 bekezdés – ze pont

A Bizottság által javasolt szöveg

ze) »segédhajó«: hajón szállított olyan kisebb hajó, amely egy álló személyhajóról rendeltetészerűen több mint 12 utast a partra szállít, illetve onnan visszaszállít;

Módosítás

ze) »segédhajó«: hajón szállított, **az IMO MSC.1/Circ.1417 iránymutatások értelmében vett** olyan kisebb hajó, amely egy álló személyhajóról rendeltetészerűen több mint 12 utast **közvetlenül, a legrövidebb tengeri útvonalon** a partra szállít, illetve onnan visszaszállít;

Módosítás 18

Irányelvre irányuló javaslat

1 cikk – 1 bekezdés – 3 pont – b a pont (új)

2009/45/EK irányelv

4 cikk – 2 bekezdés – 1 a albekezdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

ba) A szöveg a következő bekezdéssel egészül ki:

Az első albekezdés a) pontjától eltérve Görögország a tengersizakaszok listájának összeállítására és aktualizálására helyett összeállíthatja és szükség esetén aktualizálhatja a tengeri útvonalak Görögország valamennyi útvonalát tartalmazó listáját. Ennek során Görögországnak az (1) bekezdésben meghatározott személyhajóosztályokra vonatkozó megfelelő kritériumokat kell alkalmaznia.

Módosítás 19

Irányelvre irányuló javaslat

1 cikk – 1 bekezdés – 4 pont– b pont

2009/45/EK irányelv

5 cikk – 3 bekezdés

(3) A 2009/16/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv* rendelkezései értelmében a kikötő szerinti állam megvizsgálhatja a belföldi úton közlekedő személyhajókat vagy nagysebességű utasszállító vízi járműveket, és átvizsgálhatja okmányaikat.

Módosítás 20

Irányelvre irányuló javaslat

1 cikk – 1 bekezdés – 5 pont – e pont

2009/45/EK irányelv

6 cikk – 6 bekezdés

(6) *Az ezen irányelv hatálybalépése előtt épített, egyenértékű anyagból készült hajóknak legkésőbb [a 2. cikk (1) bekezdésének második albekezdésében említett időponttól számított 5 éven belül]-án/-én teljesíteniük kell az irányelv követelményeit.*”;

Módosítás 21

Irányelvre irányuló javaslat

1 cikk – 1 bekezdés – 5 pont – e a pont (új)

2009/45/EK irányelv

6 cikk – 6 a bekezdés (új)

(3) A 2009/16/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv* rendelkezései értelmében a kikötő szerinti állam megvizsgálhatja a belföldi úton közlekedő személyhajókat, **ro-ro komphajókat** vagy nagysebességű utasszállító vízi járműveket, és átvizsgálhatja okmányaikat.

(6) *A [a 2. cikk (1) bekezdésének második albekezdésében említett átültetési időpont] előtt épített, egyenértékű anyagból készült hajóknak legkésőbb [illessze be a dátumot: a 2. cikk (1) bekezdésének második albekezdésében említett időponttól számított 5 év]-ig teljesíteniük kell az irányelv követelményeit.*

ea) A cikk a következő (6a) bekezdéssel egészül ki:

(6a) A (6) bekezdéstől eltérve az a tagállam, amely [a hatálybalépés dátuma]-án/én több mint 60, a lobogója alatt közlekedő, alumíniumötvözetből készült személyhajóval rendelkezik, az alumíniumötvözetből készült B., C. és D. osztályú személyhajókat [illessze be a dátumot: a 2. cikk (1) bekezdésének második albekezdésében meghatározott átültetési dátum után 8 évvel tizennégy

évig terjedő időtartamra]-ig mentesítheti ezen irányelv rendelkezései alól, feltéve, hogy a biztonság szintje nem csökken, a mentesített hajókat [a 2. cikk (1) bekezdésének második albekezdésében meghatározott átültetési dátum] előtt építették, és e hajók kizárólag az adott tagállam kikötői között közlekednek.

Módosítás 22

Irányelvre irányuló javaslat

1 cikk – 1 bekezdés – 8 pont– b pont

2009/45/EK irányelv

9 cikk – 4 bekezdés – 4 a albekezdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

„Bármely ilyen intézkedés vonatkozik minden, ugyanolyan meghatározott feltételek mellett működő, azonos osztályú személyhajóra vagy vízi járműre, lobogója és üzemeltetője nemzetiségére vagy alapítási helyére való tekintet nélkül.”

Módosítás 23

Irányelvre irányuló javaslat

1 cikk – 1 bekezdés – 8 pont– b pont

2009/45/EK irányelv

9 cikk – 4 bekezdés – 4 b albekezdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

„A (3) bekezdésben említett intézkedések csak addig érvényesek, amíg a hajó vagy vízi jármű a meghatározott feltételek mellett üzemel.”

Módosítás 24

Irányelvre irányuló javaslat

1 cikk – 1 bekezdés – 8 pont– b pont

2009/45/EK irányelv

9 cikk – 4 bekezdés – 5 albekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

A második és a negyedik albekezdésben említett intézkedéseket a Bizottság által e célra létrehozott és **működtetett** adatbázison keresztül kell bejelenteni. A Bizottság felhatalmazást kap arra, hogy a 10a. cikknek megfelelően felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el az adatbázishoz való hozzáférés **feltételeiről**.”;

Módosítás

A második és a negyedik albekezdésben említett intézkedéseket a Bizottság által e célra létrehozott, **működtetett és nyilvánosan hozzáférhető honlapon elérhetővé tett** adatbázison keresztül kell bejelenteni. A Bizottság felhatalmazást kap arra, hogy a 10a. cikknek megfelelően felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el az adatbázishoz való hozzáférés **részletes szabályairól**.”;

Módosítás 25

Irányelvre irányuló javaslat

1 cikk – 1 bekezdés – 14 pont

2009/45/EK irányelv

14 cikk – 1 bekezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(1) A nemzetközi utakon közlekedő személyhajók tekintetében az Unió javaslatokat nyújt be az IMO-nak, hogy előmozdítsa az IMO-n belül folyó azon munkát, amelynek célja az 1974. évi SOLAS-egyezmény naprakész változatában szereplő, a közigazgatási szervek szabad belátására bízott kérdéseket magába foglaló szabályainak felülvizsgálata, a szabályok összehangolt értelmezése és ez utóbbiak értelemszerű módosításainak elfogadása.

Módosítás

(1) A nemzetközi utakon közlekedő személyhajók tekintetében az Unió javaslatokat nyújt be az IMO-nak, hogy előmozdítsa az IMO-n belül folyó azon munkát, amelynek célja az 1974. évi SOLAS-egyezmény naprakész változatában szereplő, a közigazgatási szervek szabad belátására bízott kérdéseket magába foglaló szabályainak felülvizsgálata **és tökéletesítése**, a szabályok összehangolt értelmezése és ez utóbbiak értelemszerű módosításainak elfogadása.

Módosítás 26

Irányelvre irányuló javaslat

1 cikk – 1 bekezdés – 14 a pont (új)

2009/45/EK irányelv

15 cikk – 1 a bekezdés (új)

A Bizottság által javasolt szöveg

Módosítás

(14a) A 15. cikk az alábbi bekezdéssel

egészül ki:

*A szankcióknak tekintettel kell lenniük a
rendelet megsértésének súlyosságára,
időtartamára és szándékos jellegére, és
azokat növelni kell, ha súlyosbító tényezők
alkalmazandók.*

INDOKOLÁS

A Bizottság javaslata

A 2009/45/EK irányelv biztonsági szabályokat és előírásokat állapít meg azon acélból és egyenértékű anyagokból készült hajókra és nagy sebességű vízi járművekre, amelyek az Unió tagállamain nyújtanak szolgáltatásokat. Uniós szinten hajtja végre az IMO SOLAS-egyezményének rendelkezéseit, amely személyhajókra, azaz a több mint 12 utast szállító hajókra vonatkozó, a hajóépítéssel, a stabilitással, a gépekkel, az elektronikával, a tűzvédelemmel és az életmentő felszerelésekkel kapcsolatos műszaki előírásokat határozza meg. Az Unió belső személyhajóflottája körülbelül 3175 hajót foglal magában, amelyek az irányelv alapján besorolt különböző tengerszakaszokon közlekednek, illetve 900 olyan hajót, amelyek kizárólag kijelölt kikötői területeken üzemelnek.

A jelenlegi szabályok felülvizsgálatát a jelenlegi személyhajó-biztonsági jogszabályok Bizottság által végzett célravezetőségi vizsgálat, valamint a tagállamokkal és érdekelt felekkel folytatott konzultáció előzte meg. E vizsgálat megállapította, hogy a jogi rendelkezésekben meglévő egyes pontatlanságok a nemzeti hatóságoknál eltérő értelmezésmódokhoz vezettek, különösen a tekintetben, hogy az irányelv hatálya kiterjed-e a kisebb hajókra, illetve egyes más hajófajtákra. A bizottsági javaslat a megfelelő követelmények egyszerűsítésére és egyértelművé tételére törekszik. A felülvizsgált irányelv különösen:

- kizárja hatálya alól valamennyi 24 méternél rövidebb meglévő és új személyhajót, a vonatkozó biztonsági előírások szabályozásának hatáskörét tagállami szinten hagyva (3. cikk),
- kizárja hatálya alól azokat a tengeri létesítményeket kiszolgáló hajókat, amelyek tengeri létesítményekhez, például szélerőműparkokhoz szállítanak munkavállalókat, valamint azokat a (hajón szállított) segédhajókat, amelyeket utasoknak egy álló személyhajóról, például körutazást végző hajóról a partra, illetve onnan vissza való szállítására használnak (2. cikk),
- kizárja hatálya alól a kiegészítő gépi meghajtással felszerelt vitorláshajókat, valamint a kedvtelési célú hajókat és hagyományos hajókat, ezeket pontosabban meghatározva (2. cikk),
- kifejezetten hatálya alá vonja az alumíniumból készült személyhajókat azáltal, hogy az alumíniumot az acéllal egyenértékű anyagként ismeri el (2. cikk).

Emellett egyszerűsíti a tengerszakaszok besorolását, amely a tenger adott részén üzemelő hajókat érintő kockázatoktól függ, illetve a menedékhelyekre (ahol a hajótörést szenvedő utasok partot érhetnek) vonatkozó kritériumok helyébe egyértelműbb, a tengerparttól való távolságra történő utalást léptet. Ezenfelül a Bizottságnak adatbázist kell létrehoznia az irányelv követelményeit tiszteletben tartva elfogadott mentességekről, egyenértékűségekről és biztonsági követelményekről való, kötelezően előírt tagállami értesítések fogadása és elérhetővé tétele érdekében (14. cikk). Végezetül aktualizál számos technikai jellegű meghatározást is.

Az előadó álláspontja

Az előadó hangsúlyozza, hogy a személyhajók biztonságáról szóló rendelet fő céljával annak biztosítását kell kitűzni, hogy az utasok és a legénység biztonságosan közlekedhessenek az Unióban a személyhajók fedélzetén. A javasolt egyszerűsítésnek ahhoz kell hozzájárulnia, hogy a tagállamokban maradéktalanul végrehajtsák, nyomon kövessék és érvényre juttassák a szabályokat, és ezáltal megmaradjon az általánosan magas biztonsági szint.

Az előadó összességében támogatja a bizottsági javaslatot, és elismeri az azt megelőző REFIT-értékelés megállapításait, ugyanakkor úgy véli, hogy a javaslat több területen megerősítésre és módosításra szorul. Amint azt a javaslat előírja, az egyenértékű anyagok meghatározásának egyértelművé tételét célzó technikai munka egyúttal megkönnyítené a felülvizsgált szabályok végrehajtását azon tagállamokban, amelyekben alumíniumból épített személyhajók belföldi szolgáltatásokat nyújtanak.

Iránymutatás a kisebb és mentességet élvező hajókra vonatkozó biztonsági előírásokról

A személyszállításban széles körben használnak 24 méternél rövidebb hajókat. Amint azt az EGSZB is megjegyezte, e hajók tekintélyes, akár 250 utas szállítására alkalmas járművek is lehetnek. Jóllehet aránytalan lenne ezekre ugyanazon követelményeket előírni, mint a nagyobb személyhajókra, fontos a szigorú biztonsági szabályok és előírások fenntartása, amennyiben a tagállamok állapíthatják meg a felségvizeiken közlekedő ilyen hajókra vonatkozó szabályokat. Az előadó ezért javasolja, hogy a Bizottság szolgáljon iránymutatásokkal a tagállamok, az ágazat és a gazdasági szereplők számára. Egy efféle, „a kisméretű járművekre vonatkozó kódex” megkönnyíti a tagállamokban alkalmazott biztonsági szabályok és ellenőrzések közelítését.

A hajón szállított segédhajókat kizárólag arra használják, hogy az személyhajókról (elsősorban körutazást végző hajókról) utasokat szállítsanak a partra, illetve onnan vissza. Az előadó aggodalmának ad hangot amiatt, hogy e hajókat nem lenne szabad más jellegű szolgáltatásokra, például tengerparti látványosságok megtekintését célzó kirándulások céljára használni. Az ilyen szolgáltatásokat kizárólag a parti állam személyhajókra vonatkozó előírásainak megfelelő hajókkal lenne szabad végezni. A Bizottságnak ezért fel kell mérnie az e hajókatéviára vonatkozó közös európai előírások – például kötelező erejű rendelkezések – szükségességét, és egyedi iránymutatásokat kell kiadnia a szabályok és előírások tagállamok közötti harmonizálásának elősegítése érdekében.

A tengeri létesítményeket kiszolgáló hajókat kizárták a hatály alól, mivel nem utasokat, hanem ipari személyzetet szállítanak a tengeri létesítményekhez. Az ipari személyzet meghatározására és szállítására vonatkozóan jelenleg nem létezik semmilyen nemzetközileg elfogadott előírás, amit az IMO szintjén kell orvosolni. Az előadó ezért felhívja a tagállamokat, hogy támogassák az IMO tengeren telepített úszóművekre vonatkozó, megfelelő biztonsági előírásaival kapcsolatos munkát.

A vitorlášhajókat mint nem gépi hajtású személyhajókat már kizárták az irányelv hatálya alól. Az új szabályok rögzítik, hogy a kiegészítő és vészhelyzeti felhasználásra szánt gépi hajtással is felszerelt hajókat szintén ki kell zárni. A vitorlášhajókra vonatkozó, európai szinten harmonizált biztonsági szint fenntartása érdekében az előadó javasolja, hogy a Bizottság mérje fel az e hajókatéviára vonatkozó közös előírások szükségességét, és 2020-ig adjon ki egyedi iránymutatásokat.

Átláthatóság

Az irányelv lehetővé teszi a tagállamok számára, hogy egyes helyi körülmények figyelembevétele, az irányelv valamely előírásával egyenértékű nemzeti szabály bevezetése vagy hajók bizonyos előírások alóli, adott üzemeltetési feltételek (évszak, napszak, tengeri viszonyok) melletti mentesítése érdekében intézkedéseket hozzanak a biztonsági előírások javítására. Ezen intézkedésekről a Bizottságot értesíteni kell, és elfogadásuk után a többi tagállamot is tájékoztatni kell róluk. A – többek között a nyilvánosságra vonatkozó – teljes körű átláthatóság biztosítása érdekében valamennyi mentességet, egyenértékűséget és járulékos biztonsági követelményt közzé kell tenni egy nyilvánosan hozzáférhető honlapon. A Bizottságnak az érintett adatbázishoz való hozzáférés és az adatbázis használatának általános szabályait megfelelő, felhatalmazáson alapuló jogi aktus révén időben meg kell határoznia.

Biztonsági előírások és a hajó legénysége

Annak érdekében, hogy a személyhajó útján mindvégig fennmaradjon a magas szintű biztonság, fontos figyelembe venni nemcsak a hajó fizikai szerkezetét és felszerelését, hanem a biztonság, a fedélzeti élet- és munkakörülmények, illetve a legénység képzése közötti összefüggést. Az emberi tényező egyértelműen a folyamat egészségének alapvető eleme. Az előadó úgy véli, hogy az irányelvnek hangsúlyoznia kell, hogy az Uniónak e téren nemzetközi keretek között is proaktív megközelítést kell követnie a hajókon dolgozó munkavállalók szociális dimenziójának nyomon követése és javítása érdekében.

18.1.2017

VÉLEMÉNY A JOGI BIZOTTSÁG RÉSZÉRŐL

a Közlekedési és Idegenforgalmi Bizottság részére

a személyhajókra vonatkozó biztonsági szabályokról és követelményekről szóló 2009/45/EK irányelv módosításáról szóló európai parlamenti és tanácsi irányelvre irányuló javaslatról (COM(2016)0369 – C8-0208/2016 – 2016/0170(COD))

A vélemény előadója: Joëlle Bergeron

RÖVID INDOKOLÁS

Bevezetés

A Bizottsági javaslat a személyhajókra vonatkozó biztonsági szabályokról és követelményekről szóló 2009/45/EK irányelv módosítására irányul. Ez az irányelv nem nagyon régen született, ám bizonyos tekintetben aktualizálásra szorul. Az irányelv az Unión belül a személyhajókra vonatkozó, magas szintű biztonsági normák fenntartásáról szól. A biztonsági szint harmonizált módon való biztosítása mellett az irányelv meglehetősen logikus módon előírja a hajók biztonsági bizonyítványainak kölcsönös elismerését is. A javasolt módosításokat az alábbiakban tematikus csoportokban részletezzük.

A szabályozás egyszerűsítése

A bizottsági javaslat a REFIT programba illeszkedik, amelynek célja az uniós jog lehető legnagyobb mértékű egyszerűsítése. Ez bizonyos mértékben egyes tevékenységek deregulációját is megáiban foglalja. Ugyan logikusnak tűnik, hogy a személyhajókra szigorú biztonsági szabályok vonatkozzanak, nyilvánvaló, hogy a kis hajókat, azaz a 24 méternél rövidebb hajókat nem szükséges harmonizált biztonsági szabályoknak alávetni, mivel azok túl szigorúak vagy nem alkalmazhatók. E javaslat tehát megszünteti az európai szabályozást e kis hajók esetében, a nagy sebességgel közlekedőket leszámítva, teljes szabadságot biztosítva a tagállamok számára a szabályozásra. A kedvtelési célú vízi járművek szintén kikerülnek az irányelv hatálya alól.

Az előadó megjegyzi, hogy az egyszerűsítési eljárás keretében jó néhány, az irányelvben foglalt meghatározást a jelenlegi körülményekhez igazítottak. Az irányelv hatálya eredetileg az acélból és azzal egyenértékű anyagokból – többek között könnyű anyagokból – készült hajókra terjedt ki, de nem minden tagállamban azonos módon alkalmazták. A javaslat ezért egyértelművé teszi az irányelv hatályát az alumínium mint az acéltól eltérő egyenértékű és

ellenálló anyag meghatározása tekintetében annak érdekében, hogy e hajókra vonatkozóan egységes biztonsági előírások jöjjenek létre.

A jelenlegi irányelv a tengerszakaszokat a tenger veszélyességétől függően több övezetre tagolja, és lehetővé teszi különösen a könnyebb hajók számára, hogy a part menti „menedékekhez” közeli szakaszokon közlekedjenek. Mivel e menedékek helyét nem feltétlenül könnyű meghatározni, ami megnehezítette az e könnyebb hajók számára közlekedésre engedélyezett szakaszok határának kiszámítását, a menedékek koncepciója megszűnik, és helyébe egyszerűbb módszer, a parttól való távolság lép.

Az irányelvre irányuló javaslat szintén az egyszerűsítés jegyében össze kívánja hangolni az új hajókra vonatkozó ellenőrzési szabályokat a meglévő hajókra vonatkozóakkal. Végezetül az olvashatóság javítása érdekében számos, időközben tárgytalanná vált átmeneti rendelkezés törlendő az irányelvből.

Adatbázis

A hajók biztonságáról szóló – számos esetben még egymástól eltérő – nemzeti rendelkezések ellenőrzési hatóságok, illetve hajóüzemeltetők általi hozzáférhetőségének javítása érdekében a javaslat előirányozza, hogy a Bizottság adatbázist hozzon létre a különböző nemzeti rendelkezésekről. Ezt az adatbázist a Bizottság kezelné, és az érintettek rendelkezésére állna. E javaslat igen hasznos, amennyiben megkönnyíti a joghoz való hozzáférést, ám mindeközben meghagyja a tagállamok számára a lehetőséget saját nemzeti rendelkezéseik fenntartására.

Komitológia

A javaslat további módosításokat tartalmaz az irányelv rendelkezéseinek a Lisszaboni Szerződés által meghatározott új komitológiai kerethez való hozzáigazítása érdekében. Így sor kerül a végrehajtási aktusokra történő hivatkozások aktualizálására, az ellenőrzéssel történő szabályozási bizottsági eljárást pedig törölni kell, és helyébe a felhatalmazáson alapuló jogi aktust kell léptetni.

A jövőben felhatalmazáson alapuló jogi aktusokra lesz lehetőség egyes műszaki követelmények módosítása, a fent említett adatbázis szabályozása, valamint annak lehetővé tétele érdekében, hogy a Bizottság korlátozza egyes, a hajózás biztonságáról szóló nemzetközi megállapodások európai alkalmazását azok jövőbeli módosítása esetén. Az előadó különös figyelmet fordított a javaslat e szempontjaira, és az új felhatalmazás megadásával kapcsolatban nincsenek fenntartásai.

Következtetés

Összegezve az előadó megállapítja, hogy megvizsgálta az irányelvre irányuló, meglehetősen technikai jellegű javaslatot, és azzal kapcsolatban nincs kifogása. A jelenlegi jogi keret miatti kiigazítások, különösen a komitológiát illetően, helyesek, az igazgatási egyszerűsítések pedig helyénvalók.

MÓDOSÍTÁSOK

A Jogi Bizottság felkéri a Közlekedési és Idegenforgalmi Bizottságot mint illetékes bizottságot, hogy vegye figyelembe az alábbi módosításokat:

Módosítás 1

Irányelvre irányuló javaslat 7 preambulumbekkezdés

A Bizottság által javasolt szöveg

(7) Az átláthatóság növelése és a tagállamok által biztosított mentességekről, egyenértékűségekről és járulékos biztonsági követelményekről való jelentéstétel megkönnyítése érdekében a Bizottságnak egy e célra szolgáló adatbázist kell létrehoznia és működtetnie. Az adatbázisban a bejelentett intézkedések tervezetét és végleges változatát is meg kell őrizni.

Módosítás

(7) Az átláthatóság növelése és a tagállamok által biztosított mentességekről, egyenértékűségekről és járulékos biztonsági követelményekről való jelentéstétel megkönnyítése érdekében a Bizottságnak egy e célra szolgáló adatbázist kell létrehoznia és működtetnie. Az adatbázisban a bejelentett intézkedések tervezetét és végleges változatát is meg kell őrizni. ***Ezen adatokat a nyilvánosság számára hozzáférhetővé kell tenni.***

**ELJÁRÁS A VÉLEMÉNYNYILVÁNÍTÁSRA
FELKÉRT BIZOTTSÁGBAN**

Cím	A személyhajókra vonatkozó biztonsági szabályok és követelmények
Hivatkozások	COM(2016)0369 – C8-0208/2016 – 2016/0170(COD)
Illetékes bizottság A plenáris ülésen való bejelentés dátuma	TRAN 9.6.2016
Véleményt nyilvánított A plenáris ülésen való bejelentés dátuma	JURI 9.6.2016
A vélemény előadója A kijelölés dátuma	Joëlle Bergeron 11.7.2016
Vizsgálat a bizottságban	29.11.2016
Az elfogadás dátuma	12.1.2017
A zárószavazás eredménye	+: 17 –: 0 0: 2
A zárószavazáson jelen lévő tagok	Max Andersson, Joëlle Bergeron, Marie-Christine Boutonnet, Jean-Marie Cavada, Therese Comodini Cachia, Mady Delvaux, Lidia Joanna Geringer de Oedenberg, Mary Honeyball, Gilles Lebreton, Julia Reda, Evelyn Regner, József Szájer, Tadeusz Zwiefka
A zárószavazáson jelen lévő póttagok	Daniel Buda, Sergio Gaetano Cofferati, Angel Dzhabazki, Heidi Hautala, Constance Le Grip, Victor Negrescu
A zárószavazáson jelen lévő póttagok (200. cikk (2) bekezdés)	Eleonora Evi, Andrey Novakov

ELJÁRÁS AZ ILLETÉKES BIZOTTSÁGBAN

Cím	A személyhajókra vonatkozó biztonsági szabályok és követelmények	
Hivatkozások	COM(2016)0369 – C8-0208/2016 – 2016/0170(COD)	
Az Európai Parlamentnek történő benyújtás dátuma	6.6.2016	
Illetékes bizottság A plenáris ülésen való bejelentés dátuma	TRAN 9.6.2016	
Véleménynyilvánításra felkért bizottságok A plenáris ülésen való bejelentés dátuma	ENVI 9.6.2016	JURI 9.6.2016
Nem nyilvánított véleményt A határozat dátuma	ENVI 15.6.2016	
Előadók A kijelölés dátuma	Daniela Aiuto 15.6.2016	
Vizsgálat a bizottságban	27.2.2017	10.4.2017
Az elfogadás dátuma	11.4.2017	
A zárószavazás eredménye	+: -: 0:	45 1 0
A zárószavazáson jelen lévő tagok	Daniela Aiuto, Lucy Anderson, Inés Ayala Sender, Georges Bach, Izaskun Bilbao Barandica, Deirdre Clune, Michael Cramer, Luis de Grandes Pascual, Andor Deli, Isabella De Monte, Ismail Ertug, Jacqueline Foster, Dieter-Lebrecht Koch, Merja Kyllönen, Miltiadis Kyrkos, Bogusław Liberadzki, Peter Lundgren, Marian-Jean Marinescu, Cláudia Monteiro de Aguiar, Jens Nilsson, Markus Pieper, Salvatore Domenico Pogliese, Tomasz Piotr Poręba, Gabriele Preuß, Christine Revault D'Allonnes Bonnefoy, Dominique Riquet, Massimiliano Salini, David-Maria Sassoli, Claudia Schmidt, Claudia Țapardel, Keith Taylor, Pavel Telička, István Ujhelyi, Peter van Dalen, Wim van de Camp, Elissavet Vozemberg-Vrionidi, Janusz Zemke, Roberts Zīle, Kosma Złotowski, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska	
A zárószavazáson jelen lévő póttagok	Jakop Dalunde, Kateřina Konečná, Matthijs van Miltenburg, Henna Virkkunen	
A zárószavazáson jelen lévő póttagok (200. cikk (2) bekezdés)	John Stuart Agnew, Jiří Maštálka	
Benyújtás dátuma	21.4.2017	

NÉV SZERINTI ZÁRÓSZAVAZÁS AZ ILLETÉKES BIZOTTSÁGBAN

45	+
ALDE	Izaskun Bilbao Barandica, Dominique Riquet, Pavel Telička, Matthijs van Miltenburg
ECR	Jacqueline Foster, Tomasz Piotr Poręba, Roberts Zile, Kosma Zlotowski, Peter van Dalen
EFDD	Daniela Aiuto, Peter Lundgren
GUE/NGL	Kateřina Konečná, Merja Kyllönen, Jiří Maštálka
PPE	Georges Bach, Deirdre Clune, Andor Deli, Dieter-Lebrecht Koch, Elzbieta Katarzyna Łukacijewska, Marian-Jean Marinescu, Cláudia Monteiro de Aguiar, Markus Pieper, Salvatore Domenico Pogliese, Massimiliano Salini, Claudia Schmidt, Henna Virkkunen, Elissavet Vozemberg-Vrionidi, Luis de Grandes Pascual, Wim van de Camp
S&D	Lucy Anderson, Inés Ayala Sender, Isabella De Monte, Ismail Ertug, Miltiadis Kyrkos, Bogusław Liberadzki, Jens Nilsson, Gabriele Preuß, Christine Revault D'Allonnes Bonnefoy, David-Maria Sassoli, Claudia Tapardel, István Ujhelyi, Janusz Zemke
Verts/ALE	Michael Cramer, Jakop Dalunde, Keith Taylor

1	-
EFDD	John Stuart Agnew

0	0

Indokolás:

+ : mellette

- : ellene

0 : tartózkodik