

– A javaslat 20. cikkelye hatályon kívül helyezi a 73/391/EGK tanácsi határozatot. Bár a javaslat III. függeléke szintén említi a 76/641/EGK tanácsi határozatot, „hatályon kívül helyezett határozat és módosítása”-ként. Ennél fogva, az összhang érdekében, a 76/641/EGK határozat által bevezetett módosítás is hatályon kívül helyezendő a 20. cikkelyben.

2.6 Ezen túlmenően különös figyelem fordítandó a fordítások pontosságára, mivel a pontatlanságok jogi bizonytalansághoz és helytelen alkalmazáshoz vezethetnek.

Brüsszel, 2004. június 30.

az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság
elnöke
Roger BRIESCH

Az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleménye a következő témában: „Javaslat arra, hogy az Európai Parlament és a Tanács vezesse be rendelettel a Közösségi Nemzetközi Tengerhajózási Biztonsági Szabályzatot”

(COM(2003) 767 végleges – 2003/0291 (COD))

(2004/C 302/05)

2004. január 13-án Tanács úgy határozott, hogy kikéri az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleményét az Európai Közösséget létrehozó szerződés 80(2). cikkelye alapján a fent említett kérdésben.

A „Közlekedés, energia, infrastruktúra és információs társadalom” szekció, melynek az volt a feladata, hogy a Bizottság munkáját előkészítse ebben a témában, 2004. május 10-én fogalmazta meg véleményét. A téma előadója Dr. Bredima SAVOPOULOU volt.

A 2004. június 30-án és július 1-jén tartott, 410. plenáris ülésén (a június 30-i ülésen) az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság 155 igen, 2 nem szavazattal, és 4 tartózkodás mellett az alábbi véleményt fogadta el.

1. Bevezetés

1.1 A Nemzetközi Tengerhajózási Szervezet [International Maritime Organization (IMO)] 1979-ben fogadta el a Nemzetközi (Biztonság-) Menedzsment Kódexet a Hajók Biztonságos Üzeme és a Környezetszennyezés Megakadályozása érdekében (ISM Kódex), mint a hajózásban a biztonság kultúrája és a környezetvédelmi öntudat fejlesztése elősegítésének eszközét. 1994-ben az IMO elhatározta, hogy a Kódexet kötelezővé teszi azáltal, hogy egy új IX. fejezetet fogadnak el „A Hajók Biztonságos Üzemeltetésének Irányítása” címmel, az 1974-es Tengeri Életbiztonságról szóló Nemzetközi Egyezményhez [International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS) 1974].

1.2 A Kódex kötelező alkalmazása két szakaszban történt meg. 1998. július 1-jén kötelező lett a nemzetközi forgalmat lebonyolító, 500 brt-s és annál nagyobb utasszállítókra, olajat, illetve vegyianyagot szállító tartályhajókra, gázz szállító és ömlesztett árut szállító hajókra. 2002. július 1-jén a Kódex kötelező lett az 500 brt-s és annál nagyobb, nemzetközi tengeri forgalmat lebonyolító egyéb teherhajókat üzemeltető társaságokra is.

1.3 Az Estonia tragédiájára válaszul az EU elhatározta, hogy intézkedik az ISM Kódex korábbi kötelezővé tételére a ro-ro utasszállító komphajók vonatkozásában, a Közösségen belül mind a nemzeti, mind a nemzetközi forgalomban, 1996. július 1-jei hatállyal, az EK 3051/95 (1995.12.8.)⁽¹⁾ sz. rendelettel. Az EGSzB mértékadó véleményében örömmel üdvözölte a javasolt intézkedést és támogatta a Bizottság kezdeményezését⁽²⁾.

1.4 A rendeletet kétszer módosították: a) a 179/1998⁽³⁾ sz. rendelettel az ISM Kódex által előírt dokumentumok/tanúsítványok egységes bevezetéséről az Európában közlekedő komphajók vonatkozásában és b) az 1970/2002⁽⁴⁾ sz. rendelettel, amely hatályba léptette az IMO által az ISM Kódexhez időközben meghozott valamennyi módosítást. Ez a rendelet 2002.11.26-án lépett hatályba.

⁽¹⁾ A Tanács 1995. december 8-i 3051/95/EK rendelete a roll-on/roll-off utasszállító (ro-ro) komphajók biztonságirányítási rendszeréről (HL L 320., 1995.12.30., 14. o.).

⁽²⁾ HL C 236., 1995.9.11., 42. o.

⁽³⁾ HL L 19., 1998.1.24., 35. o.

⁽⁴⁾ HL L 302., 2002.12.6., 3. o.

2. A Bizottság javaslata

2.1 Amikor a 3051/95/EK rendeletet a elfogadták, a tagállamok az Európai Parlament kifejezte álláspontját, hogy az ISM Kódex alkalmazása elsődlegesen fontos a ro-ro utasszállító komphajókon, de csak az első volt az egymást követő kezdeményezések sorában, melyek a tengerhajózás biztonságát hivatottak növelni.

2.2 A javasolt rendelet sokkal általánosabb természetű, a 3051/95/EK rendelet helyébe lép és fő célja, hogy megkönnyítse a Kódex korrekt, következetes és jogharmonizált bevezetését valamennyi Tagállam és csatlakozó ország részéről. A rendelet fenntartja a ro-ro komphajókra hatályos EU ISM-szabályzatok párhuzamos érvényességét, tekintet nélkül arra, hogy milyen lobogó alatt hajóznak, és hogy rendszeres szolgálatot teljesítenek-e, vagy sem, ha az európai kikötőkben kikötnek, vagy onnan elhajóznak.

2.3 A rendelkezés vonatkozik minden olyan vállalatra, amely az alábbi típusokból egy vagy több hajót üzemeltet:

- teherszállító hajók, ha egy tagállam lobogója alatt hajóznak és nemzetközi, vagy belföldi forgalmat bonyolítanak le;
- utasszállító hajók, ha egy tagállam lobogója alatt hajóznak, és nemzetközi forgalmat bonyolítanak le;
- utasszállító hajók, ha belföldi forgalmat bonyolítanak le A és B osztályú tengeri vizeken, a 98/18/EK irányelv 4. §-a értelmében, lobogójukra tekintet nélkül;
- ro-ro utasszállító hajók, ha a Közösség tagállamainak kikötőiben kötnek ki, vagy azokból hajóznak el rendszeres ro-ro utasszállító kompjáratként, lobogójukra tekintet nélkül; és
- teherszállító hajók, ha a Közösség tagállamainak kikötőiben kötnek ki, vagy azokból hajóznak el partmenti áruelosztó szolgálatban, lobogójukra tekintet nélkül.

2.4 A javasolt rendelet tárgya a SOLAS Egyezmény IX. fejezetének rendelkezésein alapul, és hatálya alá tartozik minden olyan hajó, amelyre a SOLAS Egyezmény hatályos és egy tagállam lobogója alatt hajózik, akkor is, ha belföldi forgalmat bonyolít le. Azonban azokra az utasszállító hajókra, amelyek belföldi forgalmat bonyolítanak le, a rendelkezések csak akkor vonatkoznak, ha 5 mérföldnél jobban eltávolodnak a parttól, de ezek a szabályok minden lobogó alatt hajózó hajóra érvényesek.

2.5 Minden olyan társaság, amely a fenti hajókból egyet vagy többet üzemeltet, köteles kielégíteni a Nemzetközi (Biztonság-) Menedzsment Kódex a Hajók Biztonságos Üzeme és a Környezetszennyezés Megakadályozása érdekében (az ISM Kódex) előírásait, melyeket a függelék I. fejezete alatt közlünk. A tagállamok kötelesek kielégíteni a tanúsítási eljárásról szóló Irányelveket is (Az ISM Kódex bevezetésével kapcsolatos végrehajtási rendelkezések az Adminisztráció [Közigazgatási Hatóságok] számára), amint ezeket a függelék a II. fejezetben összefoglalja.

3. Általános megjegyzések

3.1 Az ISM Kódex az egyik legjelentősebb lépés előre, amelyet az IMO megtett a tengerhajózási biztonság területén, mert létrehozta azt a keretet, amelynek a segítségével az IMO Egyezményeket hatékonyan be lehetett vezetni. Az EGSzB a korábban kibocsátott véleményezéseiben kifejtette, hogy a 3051/95. sz. Rendelet hasznos célt szolgált, amikor 2 évvel előbbre hozta az ISM Kódex bevezetésének időpontját a ro-ro

utasszállító hajókra és a rendelet hatályát kiterjesztette a belföldi tengeri forgalomban közlekedő hajókra is.

3.2 Az EGSzB megjegyzi, hogy azon társaságok esetében, amelyek utas- és teherszállító hajókat üzemeltetnek nemzetközi forgalomban, a javasolt rendelet célját már elérték, mivel az ISM Kódexben foglaltak kötelező betartása a SOLAS Egyezményből származik. Hasonlóképpen azon társaságok esetében, amelyek ro-ro utasszállító hajókat üzemeltetnek belföldi forgalomban, a javasolt rendelet célját már elérték a 3051/95. sz. rendelet bevezetésével.

3.3 A Bizottság alapvetően azzal indokolta a javaslatát, hogy a teljes ISM Kódex és a vonatkozó IMO-irányelvek teljes átvétele az EU-jogba növelni fogja az ISM Kódex hatékony megvalósítását a Közösségen belül. Az EGSzB egyetért ezzel az indoklással, és teljes mértékben támogatja a célkitűzést addig a határig, ameddig az olyan hajókra vonatkozik, amelyekre az ISM Kódexet már eddig is alkalmazni kellett. Azonban ami az ISM Kódex hatályának más típusú hajókra javasolt kiterjesztését illeti, az EGSzB az alábbi megjegyzéseket teszi.

3.3.1 Az ISM Kódexet eredetileg az ipar kezdeményezte, mint önkéntes eszközt a minőségi hajózás előmozdítására. Az ISM Kódex kötelező általános bevezetésének tapasztalatai az 1998-as első fázis óta a várakozásoknak megfelelően megmutatták a Kódex erősségeit és gyenge pontjait. Általánosan elismerték, hogy több megértésre van szükség a tengerhajózási közösség berkeiben (a lobogók jelentősége, a minősítő társaságok és a hajóstársaságok) a Kódex céljai iránt, javítani kell a kapcsolatokat azok között, aki kiállítják az ISM-tanúsítványokat és az ISM Kódex auditorainak egységes képzési szabványai között. A jó biztonságirányítás sarkköve a felső vezetés elkötelezettsége. A tengerhajózás biztonságtechnikája és a környezet-szennyezés elkerülése tekintetében mindenkinek minden szinten meglévő elkötelezettsége és motiváltsága határozza meg a végeredményt. A tengerhajózási lobbó egyetértése hiányában az ISM Kódex csak írott malaszt, amilyennek a kételkedők szeretnék látni.

3.3.2 A kockázatbecslést ma széles körben alkalmazzák, mint a biztonság javítását célzó megfontolások kidolgozásának tárgyilagos és hatékony eszközét. Ebből a megközelítésből, számításba véve a fent kimutatott szükségletet, az ISM Kódex kötelező alkalmazása az EU-n belül az európai kikötőkben kikötő, vagy azokból elhajózó, menetrendszerinti járatokon közlekedő komphajókra teljes mértékben indokolt és támogatott. Ugyanezen okból az Irányelvek minden más, belföldi vonalakon közlekedő hajóra történő alkalmazása mindezidáig – joggal – az egyes nemzeti közigazgatások belátására volt bízva a szubszidiaritás elve alapján. Az EGSzB-nek nincs tudomása olyan nemzeti jogszabályról, amely kiterjesztené az ISM Kódex kötelező alkalmazását egyéb, belföldi vonalakon közlekedő hajókra.

3.3.3 Az ISM Kódex, amelyet a nemzetközi útvonalakon közlekedő hajókra készítettek, s ezért a közigazgatási szervek és a társaságok hatáskörén kívül esik, jelentős kötelezettségeket állapít meg a társaságokra és hajókra nézve, megköveteli, hogy tartsák be a nemzetközi egyezményeket, és az ipari normák betartására ösztönöz. Továbbá a kizárólag belföldi viszonylatokban közlekedő teherszállító hajók biztonsági előírásait az egyes nemzeti jogszabályok tartalmazzák, és ebbe beletartozhat, hogy ezeknek a hajóknak ki kell elégíteniük a nemzetközi viszonylatokban közlekedő teherszállító hajók biztonsági előírásait is.

3.3.4 Az EGSzB, mint többek közt az európai kis- és közép-vállalatok érdekeinek védelmezője, érdekelt abban, hogy az ISM Kódex kötelezően alkalmazandó legyen azokra a kis- és közepes nagyságú hajózási társaságokra, amelyek kizárólag belföldi forgalomban tevékenykednek. A fenti megfontolások fényénél a javasolt rendeletnek figyelembe kell vennie az ilyen társaságok hajóira történő alkalmazásakor a bürokratikus formalitásokat és a megfeleléségi eljárás költségeit is. Ezért az alkalmazás során rugalmasságra és/vagy kivételes eljárásokra lesz szükség.

4. Külön megjegyzések

4.1 3. cikk – Alkalmazás

4.1.1 Az EGSzB úgy véli, hogy gyakorlati okokból a belföldi forgalomban közlekedő kis utasszállító és teherhajók esetében mentességekre lesz szükség, különösen akkor, ha az ilyen hajókat maga a tulajdonos üzemelteti, vagy a közvetlen felügyelete alatt üzemelnek.

4.2 4. cikk – A biztonságirányítási rendszer követelményei

4.2.1 Azt is bele lehet érteni, hogy a fent említett hajóknak ki kell elégíteniük a nemzetközi viszonylatokban közlekedő hajók biztonsági előírásait is. Az EGSzB meg van győződve róla, hogy a rendeletnek világosan meg kell határoznia az ISM Kódexnek azokat a követelményeit, amelyek az ilyen hajókra vonatkozhatnak.

4.3 5. cikk – Tanúsítás

4.3.1 Az EGSzB támogatja a tanúsítási eljárás kötelező bevezetését, amely a javasolt rendelet meghozatalának legnagyobb súlyú indoka.

4.3.2 Tekintettel a 2. és 6. bekezdésekre, meg kell jegyeznünk, hogy az Megfeleléségi Dokumentumokat és a Biztonságirányítási Rendszer Tanúsítványát kiállíthatja egy közigazgatási szerv is a Tengerügyi Hivatal kérésére.

4.3.3 Az EGSzB szerint az 5. cikk 4. és 9. bekezdését tisztázni és egyeztetni kell az ISM Kódex előírásaival, mert szükséges korlátozásokat tartalmaznak, és zavart okozhatnak.

4.4 7. cikk – Biztosítéki eljárás

4.4.1 A biztosítéki eljárás nem vonja be, amint azt kellene, azt a tagállamot, vagy lobogó szerinti államot, amely a Megfeleléségi Dokumentumot kibocsátotta, és amelynek esetleg fel kell függesztenie vagy vissza kell vonnia a Dokumentumot.

4.5 9. cikk – Jelentéstétel

4.5.1 A szakasz hivatkozik egy jelentéstételi formanyomtatványra, amelyet a Bizottságnak kellene kidolgoznia, az azonban nem rendel el, hogy mit kell jelenteni. Világosan tisztázni kellene, hogy azt kell-e jelenteni, hogy a tagállamok, illetve közelebről a tanúsítási eljárásaik kielégítik-e a rendelet rendelkezéseit, vagy a társaságok és hajóik megfelelőségét kell-e jelenteni, amelyet a lobogó és a kikötői vizsgálat bizonyíthat.

4.6 13. cikk – Hatályba lépés

4.6.1 A 3. és 4. cikkekhez fűzött kommentárokkal összhangban az EGSzB úgy ítéli meg, hogy az egyéves átmeneti időszak megfelelő a belföldi hajózási forgalomban üzemelő teher- és személyszállító hajókra nézve.

5. Következtetések

5.1 Az EGSzB támogatja, hogy a teljes ISM Kódexet és a vonatkozó IMO-irányelveket vegyék át az EU-jogba a 3051/95.sz rendelet helyébe lépő új, javasolt rendelettel. Mindazonáltal a valós értékét tekintve a javasolt rendelet tárgya a kiterjesztéssel kevés újat jelenthet, mert a nemzetközi útvonalakon közlekedő hajóknak és a belföldi vizeken hajózó ro-ro utasszállító hajóknak már ki kell elégíteniük az ISM Kódex előírásait.

5.2 Az EGSzB megjegyzi, hogy az ISM Kódex bevezetésének tapasztalatai az 1998-as első fázis óta megmutatták a Kódex erősségeit és gyenge pontjait. A tengerhajózási közösség minden tagjának, aki érdekelt az ISM Kódex bevezetésében, teljes mértékben meg kell értenie a Kódex célkitűzéseit, ellenkező esetben az csak írott malaszt marad. A szükségesség sokkal nyilvánvalóbb azon társaságok és hajók esetében, akik eddig ki voltak zárva az ISM Kódex hatályából.

5.3 Annak érdekében, hogy az ISM Kódex alkalmazása rugalmasabb legyen, ismételtlen át kell vizsgálni, hogy szükséges-e az a kezdeményezés, hogy a belföldi útvonalakon közlekedő valamennyi hajóra kiterjesszék a hatályát. Véletlenül és aránytalanul előfordulhat, hogy az új hajókat kategóriák esetleg kielégítik a nemzetközi útvonalakon közlekedő hajókra vonatkozó előírásokat, de ennek költsége visszariasztóan magas lesz, különösen azon hajók esetében, melyeket maga a tulajdonos üzemeltet, vagy közvetlen felügyelete alatt tart. A javasolt rendelet szerinti tanúsítási eljárást finomítani kell, nehogy szükséges korlátozásokat vezessünk be a belföldi forgalmat lebonyolító kis- és közepes vállalatokra. Ezért vagy kivételekkel kell élni, vagy az ISM Kódexben alternatív rendelkezések megállapítására lesz szükség az ilyen hajókra vonatkozó alapfeltételek esetében.

Brüsszel, 2004. június 30.

az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság

elnöke

Roger BRIESCH