

Régiók Bizottsága vélemény – Tárgy: A tengeri közlekedés biztonsága érdekében kidolgozott 3. intézkedéscsomag

(2006/C 229/06)

A RÉGIÓK BIZOTTSÁGA,

TEKINTETTEL az Európai Bizottság 2005. november 25-én kelt levelére, melyben arra kéri a Régiók Bizottságát, hogy alkosson véleményt *A tengeri közlekedés biztonsága érdekében kidolgozott 3. intézkedéscsomagról*;

TEKINTETTEL az Európai Bizottság közleményére *A tengeri közlekedés biztonsága érdekében kidolgozott 3. intézkedéscsomagról*, s benne az alábbi hét irányelvről: COM (2005) 586 final COM (2005) 587 final; COM (2005) 588 final; COM (2005) 589 final; COM (2005) 590 final COM (2005) 592 final; COM (2005) 593 final;

TEKINTETTEL elnökségének 2005. április 12-i határozatára, melynek értelmében vélemény kidolgozásával bízta meg a „Területi kohéziós politika” szakbizottságot;

TEKINTETTEL az európai parlamenti állásfoglalási indítványra a tengeri biztonság növeléséről a Prestige olajszállító tartályhajó balesete kapcsán tett válaszlépésként (2003/2066(INI)), valamint a MARE bizottság (MARE-állásfoglalás) munkájára;

TEKINTETTEL az Európai Hajótulajdonosok Egyesületének (ECSA) az európai hajótulajdonosok egyesülete és tagjai nevében kifejtett véleményére (2004. június), az Európai Tengeri Kikötők Szervezetének (ESPO) az európai tengeri kikötők nevében kifejezett véleményeire (2004. június 10. és 2005. március 10.), valamint az INTERTANKO szövetség tagjai nevében alkotott véleményére (2006. január);

TEKINTETTEL a Tengeri Biztonságiernyő-művelet (MUSO) keretében végzett munkára, amelyet a „Menedékhelyre vonatkozó legjobb gyakorlatok: meghatározás, tervezés és az érintettek bevonása” címmel 2006. február 23–24-én megrendezett szemináriumon ismertettek, valamint az ezen az eseményen elhangzott javaslatra, amely az IMO keretében egy „Balesetkezelési Keret” létrehozására irányult, melyet ezen irányelvbe is be kellene építeni;

TEKINTETTEL az IMO nemzetközi tengeri egyezményeire, ideértve minden ehhez kapcsolódó és jelenlegi közgyűlési határozatot és módosítást;

TEKINTETTEL a „Területi kohéziós politika” szakbizottság által 2006. április 5-én elfogadott véleménytervezetere (CdR 43/2006 rev.2, előadó: **Flo Clucas**, a liverpooli városi tanács tagja, UK/ALDE),

mivel

- 1) a követelményeknek meg nem felelő hajók még mindig közlekednek, és további intézkedésekre van szükség annak érdekében, hogy szembeszálljunk azokkal a lobogó szerinti államokkal, osztályozó társaságokkal, hajótulajdonosokkal, hajókezelőkkel, hajóbérlőkkel, terminálüzemeltetőkkel és hajóparancsnokokkal, akik a nagyobb kereskedelmi nyereség érdekében továbbra is felelőtlenül, a nemzetközi szabályok és biztonságos gyakorlatok figyelmen kívül hagyásával folytatják tevékenységüket;
- 2) olyan tengeri balesetek és rendkívüli események történtek, amelyek emberáldozatot követeltek és az óceánok, regionális és helyi part menti, illetve tengeri területek szennyezésével jártak, ezáltal jelentős gazdasági veszteségeket és súlyos környezeti károkat okoztak, és nyugtalanságot keltettek a lakosság körében;
- 3) az élénk és versenyképes európai tengeri szállítási rendszer a régiók és városok – különösen a tengerhez kapcsolódó iparágakban, exportban és gazdasági kapcsolatokban részt vevők – számára kiemelkedő fontosságú;
- 4) koordinációra van szükség az EU tengeri stratégiájával, a kölcsönös szinergiák elengedhetetlenek, és realisztikus megoldásokat kell tudnunk kínálni a regionális és helyi önkormányzatok számára;
- 5) a szubszidiaritás és az arányosság elve különleges jelentőségű az EU közlekedés területén hozott intézkedései esetében, mivel a jogalkotói és a végrehajtói hatáskörök gyakran megoszlanak az Európai Unió, a tagállamok és a régiók között;

- 6) az új jogalkotási javaslatok keretrendszerének
- összeegyeztethetőnek kell lennie a nemzetközi szinten hatályos és a Nemzetközi Tengerészeti Szervezetben (IMO) elfogadott szabályokkal,
 - figyelembe kell vennie a legfrissebb nemzetközi fejleményeket.

a 2006. június 14–15-én tartott 65. plenáris ülésén (a június 15-i ülésnapon) elfogadta az alábbi véleményt.

A Régiók Bizottsága

úgy véli, hogy az „Erika III” 3. tengeri közlekedési biztonsági csomag alkalmas a tengeri szállítás biztonságának jelentős javítására.

1. Javaslat a lobogó szerinti állammal szembeni követelmények teljesítéséről szóló irányelvre

1.1 **úgy véli**, hogy a lobogó szerinti állam felelőségének növelése és az IMO-egyezmények értelmezésének harmonizációja – ideértve minden jelenlegi közgyűlési határozatot és azok módosításait – alapvető előnyökkel jár az európai flottára nézve;

1.2 **nézete szerint** a követelményeknek meg nem felelő hajókra nehezedő nyomás növelésére irányuló konkrét javaslatok, a jól üzemeltetett hajók jutalmazása, valamint a lobogó szerinti államok fokozottabb kényszerítése az IMO-egyezményekben vállalt kötelezettségeik betartására a helyes irányba vezető intézkedések;

1.3 **egyetért** az IMO A.847(20) sz. határozatának visszavonásával és azzal, hogy azt az A. (...) (23) sz. IMO-határozattal váltsák fel, amely szerint a tagállamoknak a lobogó szerinti állam mivoltukból eredő kötelezettségeiket hatékonyan és következetesen, az IMO-egyezményekkel összhangban és az A. (...) (23) sz. IMO-határozat figyelembevételével kell végrehajtaniuk;

1.4 **úgy véli**, hogy a gazdasági és szociális torzulásokat, valamint az alulképzett legénység alkalmazását – melyet az eredményezett, hogy a tagállamok eltérő módon értelmezték az IMO-egyezményeket – korrigálni kell;

1.5 **véleménye szerint** az IMO-egyezmények – ideértve minden jelenlegi közgyűlési határozatot és azok módosításait – értelmezésére irányuló harmonizáció legjobb módja, ha minden EU-tagállam egységesen az egyezmények IMO szerinti értelmezését alkalmazza;

1.6 **sürgeti** a hivatásos tengerészi minősítés megszerzéséhez szükséges tanterv és képzési követelmények EU-tagállamok közötti harmonizációját, valamint ennek beépítését a képesítések igazolásának kölcsönös elismerésébe;

1.7 **aggódalmát fejezi ki** az osztályozó társaság és/vagy lobogó szerinti ország cseréjének lehetősége és gyakorlata miatt a hajótulajdonos/hajókezelő és az osztályozó társaság és/vagy a lobogó szerinti ország között a biztonsághoz, legénységhez, karbantartáshoz, felszereléshez és a hajó üzemeltetéséhez kapcsolódó viták esetén.

1.8 **azt javasolja**, hogy a hajóosztályozó társaságok és a lobogó szerinti államok követeljék meg, hogy a hajó teljes mértékben tegyen eleget az IMO-egyezményben foglaltaknak, mielőtt osztályozó társaságot vált, és/vagy valamely másik tagállam lobogója alatt kéri lajstromozását. Ezen túlmenően az IMO-határozatoknak való teljes megfelelést a hajóosztályozó társaság és/vagy a lobogó szerinti állam általi elfogadás, és a hajó adott besorolásban és a lajstromban való megmaradásának előfeltételeként kellene meghatározni;

1.9 **egyetért azzal**, hogy a tengeren végzett munkát érintő jogeszközök rendszerét be kell építeni ebbe az irányelvbe;

1.10 **aggódalmának ad hangot** a tengerészek munkaidejével kapcsolatban, mivel az állandó túlfeszített munkából és a hibák veszélyéből adódó kimerültség balesetet, kárt és a túlterheléshez és a túl kevés pihenőidőhöz kapcsolódóan esetleges környezet-szennyezést okozhat;

1.11 **véleménye szerint** ha a lobogó szerinti állam alapvető szabályainak alkalmazása alóli mentesség jogának mérlegelése egyedül és kizárólagosan az egyes hatóságok belátására van bízva, előfordulhat, hogy a biztonság tagállamonként más és más mértékben jut érvényre, ami torzíthatja a lobogók közötti versenyt. A fenti okokból a mentesség jogát pl. kizárólag a hadihajókra kellene korlátozni;

1.12 **azt ajánlja**, hogy a nemzetközi forgalomban közlekedő személyhajókra vonatkozó műszaki biztonsági követelmények értelmezésének – az 1998. március 17-i 98/18/EK tanácsi irányelv 12. cikkének megfelelően történő – összehangolását terjesszék ki minden kereskedelmi és halászhajóra;

1.13 **kívánatosnak tartja** a tengerészeti hatóságok és a helyi önkormányzatok közötti rendkívül szoros együttműködést, a hajóforgalomhoz, valamint az érintett terület gazdasági és társadalmi fejlődésére gyakorolt hatáshoz kapcsolódó problémák integrált megközelítéssel való leküzdése érdekében;

1.14 **egyetért** azzal, hogy a lobogó szerinti állammal szembeni kötelezettségek teljesítéséhez minden tagállam tengerhajózási hatósága megfelelő erőforrások felett rendelkezessen;

1.15 **egyetért** az irányelv rendelkezésével egy olyan adatbázis kifejlesztéséről, amelyből a tagállamok lobogója alatt közlekedő és az azok lajstromából kikerülő hajókról megtudhatók az alapvető adatok;

1.16 **egyetért** az IMO által javasolt tagállami auditálási rendszerrel, azonban kéri, hogy ez a rendszer kötelező jellegű legyen, és képezze részét az EK által meghatározott, ISO-, vagy azzal egyenértékű szabványnak megfelelő minőségtanúsító rendszernek;

1.17 **aggodalmát fejezi ki** a hajóparancsnokok bűnbaknak való kikiáltása és becsmérése miatt. Bár vannak esetek, ahol a bűnügyi vétkesség nyilvánvaló lehet, általában ez helytelen, téves és rendkívül káros egy olyan hivatásra nézve, amely igen nehéz, feszültséggel teli és néha veszélyes, és amelyet nagyon sikeresen űznek;

1.18 **aggasztónak tartja** a „békés áthaladás jogának” és a „hajózás szabadságának” lehetséges megnyirbálását az európai államok vizein hajózó, de egyetlen kikötőben sem megálló hajók esetében. Ezeket a jogokat a biztonság érdekében a lehető legmesszebbmönökig tiszteletben kell tartani. Egyértelművé kell tenni a hajózási ágazat számára, hogy az áthaladó hajók is

kötelesek szabályosan közlekedni a VTS-rendszeren belül, a bejelentési eljárásnak eleget téve;

1.19 **aggodalmát fejezi ki** a rangidős tisztre háruló adminisztratív terhek miatt, abban az esetben, ha a hajónak jelenítenie kell, hogy időszerű a kivizsgálása, valamint biztosítási tanúsítványt is fel kell mutatnia. Az IMO javaslatát, amely a tanúsítványok kivizsgálásának egyszerűsítésére irányul elektronikus úton végzett tanúsító eljárás alkalmazása által, ki kellene terjeszteni a biztosításra is, és kötelezővé kellene tenni. Az 1.18. pontban foglaltak a kikötő szerint illetékes állam általi ellenőrzésről szóló irányelvre is vonatkoznak.

AJÁNLÁSOK

1.1. ajánlás

1. cikk

Az Európai Bizottság által javasolt szöveg	Az RB módosítása
(c) az IMO-egyezményekben szereplő, azok Szerződő Feleinek a mérlegelésére bízott intézkedések harmonizált értelmezésére szolgáló mechanizmus jöjjön létre.	(c) az IMO-egyezményekben szereplő, azok Szerződő Feleinek a mérlegelésére bízott intézkedések harmonizált értelmezésére szolgáló mechanizmus jöjjön létre. <u>Értelmezésének biztosítása az egyezmények IMO általi értelmezésének alkalmazása által.</u>

Indokolás

Eddig az IMO-egyezmények értelmezése a lobogó szerinti államok hatóságainak belátására volt bízva, illetve a nevükben eljáró bíróságokra, ami azonban eltérő értelmezéshez és különböző normákhoz vezetett. Az IMO-egyezmények értelmezésének harmonizációja érdekében az egyezmények IMO általi értelmezését kellene kötelezővé tenni.

1.2. ajánlás

2. cikk

Az Európai Bizottság által javasolt szöveg	Az RB módosítása
(a) „IMO-egyezmények”: jelentik az alább felsorolt egyezményeket, azok jegyzőkönyveivel és módosításaival együtt, a mindenkor hatályos változatukban, valamint a hozzájuk kapcsolódó, a Nemzetközi Tengerészeti Szervezet (IMO) keretében elfogadott, kötelező érvényű szabályzatokat: <ul style="list-style-type: none"> (i) az „Életbiztonság a tengeren” tárgyú 1974. évi módosított nemzetközi egyezmény (SOLAS 74); (ii) a merülésvonalakról szóló 1966. évi módosított egyezmény (LL 66); (iii) a hajók közbözéséről szóló, 1969. évi módosított egyezmény (Tonnage 69); (iv) a hajókról történő szennyezés megelőzéséről szóló nemzetközi egyezmény; (v) a tengerészek képzéséről, képesítéséről és az orszolgálat ellátásáról szóló, 1978. évi módosított nemzetközi egyezmény (STCW 78); (vi) a tengeren való összeütközések megelőzésére vonatkozó nemzetközi szabályzatról szóló, 1972. évi módosított egyezmény (COLREG 72), 	(a) „IMO-egyezmények”: jelentik az alább felsorolt egyezményeket, azok jegyzőkönyveivel és módosításaival együtt, a mindenkor hatályos változatukban, valamint a hozzájuk kapcsolódó, a Nemzetközi Tengerészeti Szervezet (IMO) keretében elfogadott, kötelező érvényű szabályzatokat: <ul style="list-style-type: none"> (i) az „Életbiztonság a tengeren” tárgyú 1974. évi módosított nemzetközi egyezmény (SOLAS 74); (ii) a merülésvonalakról szóló 1966. évi módosított egyezmény (LL 66); (iii) a hajók közbözéséről szóló, 1969. évi módosított egyezmény (Tonnage 69); (iv) a hajókról történő szennyezés megelőzéséről szóló nemzetközi egyezmény; (v) a tengerészek képzéséről, képesítéséről és az orszolgálat ellátásáról szóló, 1978. évi módosított nemzetközi egyezmény (STCW 78); (vi) a tengeren való összeütközések megelőzésére vonatkozó nemzetközi szabályzatról szóló, 1972. évi módosított egyezmény (COLREG 72), (vii) <u>A fedélzeten farakományt szállító hajók biztonságos gyakorlatának szabályzata és</u> (viii) <u>a szilárd ömlesztett rakományt szállító hajók biztonságos gyakorlatának szabályzata.</u>

Indokolás

A fedélzeten farakományt szállító hajók biztonságos gyakorlatának szabályzatát be kellene építeni a tengeri közlekedés biztonsága érdekében kidolgozott harmadik intézkedéscsomag minden irányelvébe az alábbi okok miatt:

- a fedélzeten szállított farakomány rossz időjárási körülmények esetén könnyen elmozdul,
- télen, a magasabb szélességi fokokon a fedélzeten szállított farakomány fagyásra hajlamos.

A szilárd ömlesztett rakományt szállító hajók biztonságos gyakorlatának szabályzatát be kellene építeni a tengeri közlekedés biztonsága érdekében kidolgozott harmadik intézkedéscsomag minden irányelvébe, mivel az ömlesztett rakományt szállító hajók bizonyultak a legveszélyesebbnek. A szilárd ömlesztett rakományok biztonságos és helyes kezelése – ideértve a berakodást és a szakszerű elegyengetést, a rakodótér terhelésének sorrendjét a hajó stabilizálásának figyelembevételével, elkerülve a hajó szerkezet indokolatlan megterhelését – fontos a hajó biztonsága szempontjából. A hajón szállított üzemanyagolaj mellett néhány szilárd ömlesztettáru-rakomány is szennyezi a tengert.

1.3. ajánlás

5. cikk

Az Európai Bizottság által javasolt szöveg	Az RB módosítása
2. Amint lajstromukba vettek egy hajót, a tagállamoknak mindent meg kell tenniük, hogy a hajó megfeleljen a vonatkozó nemzetközi szabályoknak és előírásoknak. Ha szükséges, érintkezésbe léphetnek a hajó korábbi lobogója szerinti állammal.	2. Amint hajók lajstromozásukba vettek egy hajót, a tagállamoknak mindent meg kell tenniük, <u>hogy megköveteljék, hogy a hajó megfeleljen a vonatkozó nemzetközi szabályoknak és előírásoknak a tagállam általi lajstromba vétel feltételeként.</u> Ha szükséges, érintkezésbe léphetnek a <u>hajó</u> korábbi lobogója szerinti állammal.

Indokolás

Annak érdekében, hogy megszüntessük azt a nem kívánatos lehetőséget, hogy a „követelményeknek meg nem felelő hajók” lobogót válthassanak, és átlajstromoztathassák magukat egy alacsonyabb igényeket támaztó lobogó szerinti állam által, a lobogó szerinti állammal fennálló, a hajó biztonságához, legénységéhez, üzemeltetéséhez és karbantartásához kapcsolódó vita esetén.

2. Javaslat a kikötő szerint illetékes állam általi ellenőrzésről szóló irányelvre

2.1 **úgy véli,** hogy a kikötő szerint illetékes állam általi ellenőrzés hatékonyságának megerősítése és fokozása hasznos lenne a közösség számára;

2.2 **egyetért azzal,** hogy a hajók ellenőrzésének szigorítása közvetlenül kihat a környezetre, és pozitív gazdasági és szociális hatással jár, többek között igazságosabb versenyfeltételek biztosításával a tengeri szállítás számára;

2.3 **aggodalmát fejezi ki,** hogy a révkalauzokat veszik igénybe – a rendellenességek jelentése és a kikötő szerint illetékes állam és a lobogó szerinti állam általi ellenőrzések kiegészítése révén – a kikötő szerint illetékes állam általi ellenőrzések megerősítéséhez. A révkalauzok a hajók irányítására és kormányzására vannak kiképezve. Nincsenek felkészülve a kikötő vagy lobogó szerinti állam általi ellenőrzések elvégzésére;

2.4 **felhívja a figyelmet,** hogy a hajó korát nem szabad kizárólagos kritériumnak tekinteni a kiterjesztett ellenőrzés szükségességének megállapításakor. A hajó karbantartásának kezelése, a hajó rakománya és a hajó útjai során érintett tengeri területek mind hatással vannak a hajó állapotára. Egy viszonylag új, ám rosszul megépített hajó, amelyet a nem megfelelő üzemben tartás és a kevésbé alkalmas, alulképzett, de olcsó legénység miatt a követelményeknek meg nem felelő módon vagy alig tartanak karban és gondatlanul üzemeltetnek, amelyet túlterhelnek a rakodáskor, a kirakodáskor és a stabilizálás folyamán, és az útjai során általában rossz időjárási viszonyoknak van kitéve, rosszabb állapotban van, és jelentősen nagyobb baleseti és szennyezési kockázatot jelent, mint egy öregebb hajó, amely jól megépített, jól karbantartott, megfelelő legénységgel van ellátva és a legjobb gyakorlatok szerint van üzemben tartva;

2.5 az EU kikötőiben bármely évben kikötő hajók 100 %-ának ellenőrzését **kéri**. Mindazonáltal **javasolja**, hogy minden hajó esetében csak évente egyszer végezzék el az általános vizsgálatot, feltéve, hogy a körülmények nem igényelnek gyakoribb vizsgálatokat. A vizsgálatok eredményeit azonnal bocsássák a kikötő szerint illetékes, illetve a lobogó szerinti államok rendelkezésére, amint elvégzik az említett vizsgálato(k)a)t;

2.6 **teljes mértékben egyetért** az emberi tényezőre vonatkozó rendelkezések szigorításával.

AJÁNLÁSOK

2.1. ajánlás

5. cikk

Az Európai Bizottság által javasolt szöveg	Az RB módosítása
3. 4. A hajókon a 7. cikk (2) bekezdésében meghatározott Amíg a (2) bekezdésben előirányzott intézkedések életbe nem lépnek, az egyes tagállamok illetékes hatóságai által évente elvégzendő ellenőrzések teljes száma legalább a kikötőikbe befutó hajók átlagos éves számának 25 %-a	3. 4. A hajókon a 7. cikk (2) bekezdésében meghatározott Amíg a (2) bekezdésben előirányzott intézkedések életbe nem lépnek, az egyes tagállamok illetékes hatóságai által évente elvégzendő ellenőrzések teljes száma <u>legalább</u> a kikötőikbe befutó hajók átlagos éves számának <u>25 %-a 100 %-a</u> .

Indokolás

Ha a hajók 25 %-ának ellenőrzésére törekszünk, az semmit sem fog változtatni a jelenlegi helyzeten.

2.2. ajánlás

7. cikk

Az Európai Bizottság által javasolt szöveg	Az RB módosítása
2. Amennyiben egy hajót azzal a feltétellel engednek ki egy kikötőből, hogy a következő kikötőben megszüntetik a hiányosságokat, az ellenőrzés a következő kikötőben csak arra terjed ki, hogy a hiányosságok megszüntetése megtörtént-e.	2. Amennyiben egy hajót azzal a feltétellel engednek ki egy kikötőből, hogy a következő kikötőben megszüntetik a hiányosságokat, az ellenőrzés a következő kikötőben csak arra terjed ki, hogy a hiányosságok megszüntetése megtörtént-e. <u>Egyetlen hajónak sem szabad megengedni, hogy elhalassza a hajózásra vagy rakomány szállítására való alkalmasságához kapcsolódó hiányosságok megszüntetését, és elhajózzon a következő kikötőig azzal az ígérettel, hogy a hiányosságokat majd ott megszüntetik. A hiányosságokat meg kell szüntetni, mielőtt a kikötő vagy lobogó szerinti állam engedélyezi a továbbhajózást a következő kikötőbe.</u>

Indokolás

Bármely hajónak, amely elhagyja a kikötőt, hajózásra, és ezzel egyidejűleg rakomány szállítására alkalmas állapotban kell lennie. A hiányosságok akadályozhatják ennek a kötelezettségnek a teljesítését.

2.3. ajánlás

12. cikk

Az Európai Bizottság által javasolt szöveg	Az RB módosítása
A panaszt benyújtó személy nevét nem szabad az érintett hajó parancsnoka vagy tulajdonosa előtt felfedni.	A panaszt benyújtó személy nevét nem szabad az érintett hajó parancsnoka, vagy tulajdonosa vagy <u>kezelője</u> előtt felfedni.

Indokolás

Nem minden hajót a tulajdonosa kezel. Néhány hajó banki tulajdonban van, és a tulajdonos úgy dönthet, hogy a hajó kezelését és üzemeltetését hajókezelőre bízza.

2.4. ajánlás

20. cikk

Az Európai Bizottság által javasolt szöveg	Az RB módosítása
A Bizottság a XV. mellékletben előírt eljárásokkal és követelményekkel összhangban minden évben összeállít és közzétesz egy feketelistát a hajóüzemeltetők és hajótársaságok teljesítményéről.	A Bizottság a XV. mellékletben előírt eljárásokkal és követelményekkel összhangban minden évben összeállít és közzétesz egy feketelistát a hajótulajdonosok, hajókezelők, hajóüzemeltetők, <u>bérlők, hajók, terminálüzemeltetők és hajótársaságok teljesítményéről.</u>

Indokolás

Egyenkénti felsorolásuk a cikkben megakadályozza, hogy a bíróságoknak a „hajóüzemeltetők” kifejezést úgy kelljen értelmezni, hogy az már magában foglalja a jogsértőt. Ezenkívül a hajótulajdonosok, hajókezelők, hajóüzemeltetők, bérlők, hajók és terminálüzemeltetők egyenkénti felsorolása remélhetőleg biztosítja azt is, hogy a felsoroltak jobban odafigyeljenek egymás teljesítményére, mivel a szürke- vagy feketelistán való jelenlét üzleti szempontból káros.

2.5. ajánlás

VIII. C. MELLÉKLET (a 8. cikk 4. pontja szerint)

Az Európai Bizottság által javasolt szöveg	Az RB módosítása
3. ÖMLESZTETTÁRU-SZÁLLÍTÓ HAJÓK – fedélzeti gépi berendezések alapzatának esetleges korróziója, – raktártetők esetleges deformációja és/vagy korróziója – keresztválaszfal esetleges törései vagy helyi korróziója – rakterek megközelítése	3. ÖMLESZTETTÁRU-SZÁLLÍTÓ HAJÓK – fedélzeti gépi berendezések alapzatának esetleges korróziója, – raktártetők esetleges deformációja és/vagy korróziója – keresztválaszfal esetleges törései vagy helyi korróziója – rakterek megközelítése – ballaszttartályok: a raktéren belüli ballaszttartályok közül <u>legalább egyet meg kell vizsgálni, először a tartály bűvönnyílásából, illetve a fedélzet nyílásából, és ha az ellenőr indokoltnak látja a további ellenőrzést, be is kell lépni abba.</u>

Indokolás

Az ömlesztettáru-szállító hajók hasonló ballaszttartály-problémákkal küzdenek, mint a duplafalú tartályhajók. A ballaszttartályokban összegyűlhet az üledék, mely hajlamossá teszi őket az erős korrózióra. Az acélszerkezet elhasználódása, a kifáradás okozta repedés, illetve a merevítők elhajlása kihatással van a hajó biztonságára. Mivel a fentiek előfordulását csak vizuális ellenőrzéssel lehet megállapítani, ennek a kikötő szerinti állam által végzett ellenőrzés részét kellene képeznie.

3. Javaslat a közösségi hajóforgalomra vonatkozó megfigyelő és információs rendszerről szóló irányelvre

3.1 **üdvözli** a tengeri közlekedés biztonságával kapcsolatos közösségi politika „megelőzés” aspektusát, amely lehetővé teszi a tengeri közlekedéssel kapcsolatos operatív kockázatkezelést;

3.2 azt **ajánlja**, hogy az AIS-rendszereket vezessék be minden halászhajón, a part mentén és a nyílt tengeren egyaránt, és nem csak a 15 méternél hosszabb halászhajókon, hiszen pont a kisebb hajók vannak leginkább veszélyben, mivel szabad szemmel nehezen láthatók, sőt ha fából vagy üvegszál erősítésű poliészterből (GRP) készültek, még a radarral is nehezen észlelhetők;

3.3 **teljesen egyetért** azzal, hogy eleget kell tenni a vészhelyzetben lévő hajók hatékony segítségét lehetővé tevő operatív eljárások javítására irányuló igényeknek, és hogy a hajók befogadásából eredő esetleges gazdasági károkkal szembeni biztosítékkal kapcsolatos kérdések rendkívül fontosak;

AJÁNLÁSOK

3.1. ajánlás

1. cikk

Az Európai Bizottság által javasolt szöveg	Az RB módosítása
<p>1. cikk (8) bekezdés</p> <p>A 20. cikk helyébe a következő szöveg lép:</p> <p>„20. cikk – Veszélyben lévő hajók fogadása menedékhelyeken”</p> <p>(1) A tagállamok megbizonyosodnak arról, hogy – a 20a. cikkben említett terv alapján elvégzett helyzetértékelés eredményétől függően – a veszélyben lévő halászhajókat fogadják a helyzetükből adódó kockázat csökkentését lehetővé tevő menedékhelyen.</p> <p>(2) Egy veszélyben lévő hajó menedékhelyen való fogadása a tagállam által kijelölt független illetékes hatóság előzetes helyzetértékelésének és döntéshozatalának tárgyát képezi.</p> <p>(3) A (2) bekezdésben említett hatóságok rendszeresen találkoznak szakértelmük egymással történő megosztása és az e cikk értelmében hozott intézkedések javítása érdekében. Egyikük vagy a Bizottság kezdeményezésére különleges helyzetből adódóan bármikor egybegyűlhetnek.</p>	<p>1. cikk, 8. bekezdés</p> <p>A 20. cikk helyébe a következő szöveg lép:</p> <p>„20. cikk – Veszélyben lévő hajók fogadása menedékhelyeken”</p> <p>(1) A tagállamok megbizonyosodnak arról, hogy – a 20a. cikkben említett terv alapján elvégzett helyzetértékelés eredményétől függően – a veszélyben lévő halászhajókat fogadják a helyzetükből adódó kockázat csökkentését lehetővé tevő menedékhelyen.</p> <p>(2) Egy veszélyben lévő hajó menedékhelyen való fogadása a tagállam által kijelölt független illetékes hatóság előzetes helyzetértékelésének és döntéshozatalának tárgyát képezi.</p> <p>(2a) <u>A (2) bekezdésben szereplő hatóságok kériék ki a mentési műveletekben érintett összes lényeges szereplő tanácsát, és főként a helyi (kikötői) hatóságokkal konzultálnak, mielőtt úgy határoznak, hogy egy veszélyben lévő hajót befogadnak egy menedékhelyen.</u></p> <p>(2b) <u>A (2) bekezdésben szereplő hatóságok felelősek a helyi (kikötői) hatóságok számára a (2) bekezdésben szereplő döntés folytán felmerülő valamennyi költség és kár megtérítéséért, amennyiben azokat a [hajótulajdonosok polgári felelősségére és az általuk adott pénzügyi biztosítékokra vonatkozó] XX/XXXX/EK irányelv X cikke értelmében nem lehet a hajó tulajdonosától vagy üzemeltetőjétől azonnal behajtani.</u></p> <p>(3) A (2) bekezdésben említett hatóságok rendszeresen találkoznak szakértelmük egymással történő megosztása és az e cikk értelmében hozott intézkedések javítása érdekében. Egyikük vagy a Bizottság kezdeményezésére különleges helyzetből adódóan bármikor egybegyűlhetnek.</p>

Indokolás

A Európai Bizottság az Indokolásban rögzíti, hogy a veszélyben lévő, menedékhelyen állomásozó hajókra vonatkozó előírásokat világosabbá és konkrétábbá kell tenni. Ennélfogva azt terjeszti be, hogy a veszélyben lévő hajók menedékhelyeken történő befogadását egy előzetes helyzetértékelésnek kell megelőznie, és a tagállam által kijelölt független illetékes hatóságnak kell döntést hoznia.

A független illetékes hatóság bevezetése ajánlatos, mivel objektívebb döntést biztosít majd annak vonatkozásában, hogy egy veszélyben lévő hajót hol lehet a legmegfelelőbbben befogadni. Ez a javaslat a hajók befogadásával kapcsolatos döntéshozatalt a helyi hatóságok jogköréből egy nemzeti hatóság jogkörébe utalja. Annak érdekében, hogy a helyi, illetve a nemzeti kikötői hatóságok között bizonyos együttműködést lehessen fenntartani és bizalmon alapuló kapcsolatot lehessen kialakítani, nagyon ajánlatos a kikötői hatósággal való kötelező konzultáció.

Továbbá, mivel a független illetékes hatóság hozza meg a végleges döntést a veszélyben lévő hajó befogadásával kapcsolatban, a kikötői hatóságok hatáskörét hatályon kívül lehet helyezni. A nemzeti hatóság fennhatósága a helyi kikötői hatóság felett azt eredményezheti, hogy a kikötői hatóságra olyan döntés pénzügyi terhe nehezedik, amelyet nem az utóbbi hozott meg. Nem logikus, hogy a kikötői hatóságoknak kell majd módot találniuk a költségek és a károk megtérítésére, amelyet nem saját tevékenységük okozott, és nem az általuk hozott döntés eredményezett.

Ennélfogva ajánlatos, hogy a független illetékes hatóság teljes egészében felelős legyen a döntéseiért és a kártérítésért.

3.2. ajánlás

1. cikk

Az Európai Bizottság által javasolt szöveg	Az RB módosítása
<p>1. cikk (9) bekezdés</p> <p>A szöveg a következő 20a. cikkel egészül ki:</p> <p>„20a cikk – A veszélyben lévő hajók fogadási tervei</p> <p>(1) A tagállamok terveket készítenek a joghatóságuk alá tartozó vizeken tartózkodó, veszélyes helyzetben lévő hajók okozta kockázatok megoldására.</p> <p>(2) Az (1) bekezdésben található terveket az érintett felekkel való konzultáció alapján az IMO 3. cikk a) pontban említett idevágó irányelveire tekintettel legalábbis a következő elemek vonatkozásában dolgozzák ki:</p> <p>a) a vészjelzéseket fogadó és kezelő hatóság vagy hatóságok megnevezése;</p> <p>b) a helyzetértékelésért, a megfelelő menedékhely meghatározásáért és a veszélyben lévő hajó meghatározott menedékhelyen való fogadásának döntéshozataláért felelős hatóság megnevezése;</p> <p>c) a lehetséges menedékhelyek jegyzéke a gyors értékelést és döntéshozatalt megkönnyítő elemekkel, beleértve a megfontolás tárgyát képező lehetséges helyek környezeti, társadalmi tényezőinek és természeti feltételeinek leírásával;</p> <p>d) a jegyzékben található lehetséges helyek alapján meghatározott menedékhelyek meghatározására vonatkozó értékelési eljárások;</p> <p>e) a segítségnyújtáshoz, a mentéshez és a szennyezés elleni küzdelemhez megfelelő eszközök és berendezések;</p> <p>f) az alkalmazandó esetleges együttműködési és nemzetközi döntéshozatali mechanizmusok;</p> <p>g) a menedékhelyen fogadott hajók tekintetében megvalósult pénzügyi garancia- és felelősségvállalási eljárások.</p> <p>(3) A tagállamok közléseket mind a 20. cikk (2) bekezdésében említett illetékes hatóság nevét, mind a megfelelő kapcsolatfelvételi pontok jegyzékét a vészjelzések fogadására és kezelésére. Közlik a Bizottsággal a lehetséges menedékhelyek jegyzékét. Ezenkívül közlik a szomszédos tagállamokkal a menedékhelyekkel és azok terveivel kapcsolatos fontos információkat.</p> <p>A veszélyben lévő hajók fogadására készített tervek által előírt eljárások létrehozásakor megbizonyosodnak arról, hogy minden, a menedékhelyekkel és azok terveivel kapcsolatos fontos információ a műveletekben részt vevő felek rendelkezésére áll, beleértve a segítségnyújtó és hajóvontató vállalkozásokat.”</p>	<p>1. cikk (9) bekezdés</p> <p>A szöveg a következő 20a. cikkel egészül ki:</p> <p>„20a cikk – A veszélyben lévő hajók fogadási tervei</p> <p>(1) A tagállamok terveket készítenek a joghatóságuk alá tartozó vizeken tartózkodó, veszélyes helyzetben lévő hajók okozta kockázatok megoldására.</p> <p>(2) Az (1) bekezdésben található terveket az érintett felekkel való konzultáció alapján az IMO 3. cikk a) pontban említett idevágó irányelveire tekintettel legalábbis a következő elemek vonatkozásában dolgozzák ki:</p> <p>a) a vészjelzéseket fogadó és kezelő hatóság vagy hatóságok megnevezése;</p> <p>b) a helyzetértékelésért, a megfelelő menedékhely meghatározásáért és a veszélyben lévő hajó meghatározott menedékhelyen való fogadásának döntéshozataláért felelős hatóság megnevezése;</p> <p>c) a lehetséges menedékhelyek jegyzéke a gyors értékelést és döntéshozatalt megkönnyítő elemekkel, beleértve a megfontolás tárgyát képező lehetséges helyek környezeti, társadalmi tényezőinek és természeti feltételeinek leírásával;</p> <p>d) a jegyzékben található lehetséges helyek alapján meghatározott menedékhelyek meghatározására vonatkozó értékelési eljárások;</p> <p>e) a segítségnyújtáshoz, a mentéshez és a szennyezés elleni küzdelemhez megfelelő eszközök és berendezések;</p> <p>f) az alkalmazandó esetleges együttműködési és nemzetközi döntéshozatali mechanizmusok;</p> <p>g) a menedékhelyen fogadott hajók tekintetében megvalósult pénzügyi garancia- és felelősségvállalási eljárások;</p> <p>h) <u>a kártérítési eljárás a menedékhelyen befogadott hajók miatt bekövetkező esetleges költségek és károk esetére.</u></p> <p>(3) A tagállamok közléseket mind a 20. cikk (2) bekezdésében említett illetékes hatóság nevét, mind a megfelelő kapcsolatfelvételi pontok jegyzékét a vészjelzések fogadására és kezelésére. Közlik a Bizottsággal a lehetséges menedékhelyek jegyzékét. Ezenkívül közlik a szomszédos tagállamokkal a menedékhelyekkel és azok terveivel kapcsolatos fontos információkat.</p> <p>A veszélyben lévő hajók fogadására készített tervek által előírt eljárások létrehozásakor megbizonyosodnak arról, hogy minden, a menedékhelyekkel és azok terveivel kapcsolatos fontos információ a műveletekben részt vevő felek rendelkezésére áll, beleértve a segítségnyújtó és hajóvontató vállalkozásokat.”</p>

Indokolás

Már a tagállamok vizein tartózkodó, veszélyben lévő hajók jelentette kockázatokat kezelő tervek elkészítésekor ajánlatos beépíteni a menedékhelyen befogadott hajók miatt felmerülő potenciális költségekre és károkra vonatkozó kártérítési eljárást.

A helyi kikötői hatóságok és közösségek szennyezésnek vagy más veszélyeknek – mint például robbanásnak – lehetnek kitéve, emellett gazdasági károk is keletkezhetnek, ha a kikötőt, a hidakat, a zsilipeket vagy az utakat emiatt lezárják. Az ilyen gazdasági károk számottevőek lehetnek, és nagyon gyorsan növekedhetnek. A blokádnak a kikötői területeken túl is érezhető hatását, mivel a hátszországban számos vállalat a kikötőn keresztül szállított áruktól függ. A nemzetközi alapok megtérítik ugyan az olajszennyezéssel kapcsolatos károkat, a kártérítés viszont nem terjed ki a kikötők gazdasági káaira.

A minden hajóra kiterjedő biztosítási követelmények hiányában nincs biztosíték arra, hogy a hajó rendelkezik felelősségbiztosítással, illetve még ha rendelkezik is, lehetséges, hogy az igényjogosultak nem férhetnek hozzá, ha a biztosító bármelyik védelmi eszközét használhatja.

A hajótulajdonosok polgári jogi felelősségére és pénzügyi biztosítékaira vonatkozó irányelvjavaslat a meglévő jogi keret alapvető javulását eredményezi majd. Mindazonáltal ajánlott a hajóforgalmi megfigyelő rendszerről szóló irányelv további javítása annak biztosítása érdekében, hogy a kikötői hatóságok és a helyi hatóságok egyértelmű biztosítékokkal rendelkezzenek a veszélyben lévő hajók befogadásával kapcsolatos károk és költségek teljes körű és azonnali megtérítésére vonatkozóan.

Ez arra ösztönzi majd a kikötői és helyi hatóságokat, hogy proaktív szerepet vállaljanak a menedékhelyek felajánlása terén, illetve biztosítja majd azzal a független illetékes hatósággal való hatékony és eredményes együttműködést, amelyet az Európai Bizottság életre kíván hívni minden tagállamban.

Az Európai Bizottság a tengeri közlekedés biztonsága érdekében kidolgozott 3. intézkedéscsomagban nyitva hagyta a kikötői hatóságok kártérítésének kérdését, annak ellenére, hogy az Európai Parlament 2004-es, a tengeri biztonság növeléséről szóló állásfoglalásában kifejezetten kérte az Európai Bizottságot, hogy nyújtson be javaslatokat a menedékhelyek pénzügyi kártérítésére vonatkozóan. (1)

3.3. ajánlás

1. cikk

Az Európai Bizottság által javasolt szöveg	Az RB módosítása
<p>1. cikk (10) bekezdés</p> <p>A szöveg a következő 20b. cikkel egészül ki:</p> <p>„20b. cikk – Pénzügyi garancia</p> <p>(1) A [hajótulajdonosok polgári jogi felelősségéről és pénzügyi garanciájáról szóló] XX/XXXX/EK irányelv X cikke értelmében a tagállam egy veszélyben lévő hajó menedékhelyen való fogadását megelőzően kérheti a hajó üzemeltetőjétől, ügynökétől vagy kapitányától a hajó által okozott károkért rá háruló felelősségre vonatkozó biztosítás vagy pénzügyi garancia igazolását.</p> <p>(2) A biztosítás vagy a pénzügyi garancia igazolásának hiánya nem mentesíti a tagállamokat a 20. cikkben említett előzetes értékelés és döntés alól.”</p>	<p>1. cikk (10) bekezdés</p> <p>A szöveg a következő 20b. cikkel egészül ki:</p> <p>„20b. cikk – Pénzügyi garancia</p> <p>(1) A [hajótulajdonosok polgári jogi felelősségéről és pénzügyi garanciájáról szóló] XX/XXXX/EK irányelv X cikke értelmében a tagállam egy veszélyben lévő hajó menedékhelyen való fogadását megelőzően kérheti a hajó üzemeltetőjétől, ügynökétől vagy kapitányától a hajó által okozott károkért rá háruló felelősségre vonatkozó biztosítás vagy pénzügyi garancia igazolását.</p> <p>(2) A biztosítás vagy a pénzügyi garancia igazolásának hiánya nem mentesíti a tagállamokat a 20. cikkben említett előzetes értékelés és döntés alól.</p> <p>(3) <u>A 20. cikk (2) bekezdésében szereplő hatóságok feladata a hajó üzemeltetője, ügynöke vagy kapitánya ellen a hajó által okozott költségek és károk visszatérítésére irányuló bármilyen jogi lépés megtétele.”</u></p>

Indokolás

A kikötői hatóság csak egy a hajók számos hitelezője közt. A különféle egyéb felekkel osztozniuk kell abban a kártérítési összegben, amely a nemzetközi alapok, illetve a hajó biztosítása révén rendelkezésre áll. Annak ellenére, hogy a veszélyben lévő hajók befogadását illetően kiterjedt felelősséggel tartoznak, a kártérítés tekintetében gyakran utolsók a sorban. Továbbá, noha a nemzetközi alapok megtérítik az olajszennyezéssel kapcsolatos károkat, a kártérítés nem terjed ki a kikötők gazdasági káaira.

(1) Az Európai Parlament állásfoglalása a tengeri biztonság javításáról – Előadó: Dirk Sterckx, lásd: http://www.europarl.eu.int/comparl/tempcom/mare/pdf/res_en.pdf

A veszélyben lévő hajó kötelező befogadásából eredő károk által érintett kisebb kikötők és közösségek nem mindig rendelkeznek megfelelő munkaerővel, pénzügyi eszközökkel, illetve jogi szakértelemmel a hajó üzemeltetőjével, ügynökével, illetve kapitányával szembeni, a költségek és károk megtérítéséhez szükséges hosszadalmas jogi procedúrához, miközben ráadásul a befogadásra vonatkozó döntésben nem is ők mondják ki a végső szót.

4. A tengeri közlekedési ágazatban bekövetkező balesetek kivizsgálására irányadó alapelvek megállapításáról szóló irányelv

4.1 **egyértért** az Európai Bizottság javaslatának általános célkitűzésével, amely a tengeri közlekedés biztonságának javítására irányul azáltal, hogy közösségi szinten egyértelmű iránymutatásokat ír elő a súlyos tengeri események utáni műszaki kivizsgálásokra és a tapasztalatcserére vonatkozóan;

4.2 **támogatja** azt a rendelkezést, melynek értelmében a tengeri balesetek kivizsgálásának a kockázatok megelőzését kellene középpontba helyeznie, az IMO alapelvein és ajánlásain kellene alapulnia, és arra kellene összpontosítania, hogy a jogszabályokat, a hajók üzemeltetését, a vészhelyzetre való felkészültségét és a vészhelyzeti reakcióját hogyan lehetne javítani;

4.3 **kiemeli**, hogy helyénvaló lenne széleskörűen felhasználni a Nemzetközi Tengerészeti Szervezetben a tengeri balesetek kivizsgálásához kidolgozott mintákat és módszereket.

AJÁNLÁSOK

4.1. ajánlás

2. cikk

Az Európai Bizottság által javasolt szöveg	Az RB módosítása
(d) 24 méternél rövidebb halászhajók;	(d) 24 méternél rövidebb halászhajók;

Indokolás

A kikötő szerint illetékes állam általi ellenőrzésről és a lobogó szerinti állammal szembeni követelmények teljesítéséről szóló irányelvekben az Európai Bizottság – teljesen indokoltan – a halászatot az egyik legveszélyesebb tevékenységként jellemezte. Minél kisebb egy hajó, annál jobban ki van téve a gyakran emberéletet is követelő balesetek kockázatának. A fentiek miatt javasoljuk a 2. cikk (d) pontjának törlését, és a kis hajókkal történt balesetek és rendkívüli események ugyanolyan alapos kivizsgálását, mint ahogyan ezt az irányelv a kereskedelmi hajókat érő balesetek vagy rendkívüli események esetén javasolja.

5. A hajófelügyeleti és hajóvizsgáló szervezetek, valamint a tengerészeti hatóságok vonatkozó tevékenységeinek közös szabályairól és szabványairól szóló irányelv

5.1 **egyértért azzal**, hogy az osztályozó társaságokat, azok leányvállalatait és alvállalkozóit hatékonyan ellenőrizni és auditálni kell, a kötelezettségek elmulasztását pedig szankciókkal kell sújtani, valamint azzal, hogy nemzetközi és közösségi szinten olyan kimerítő műszaki vizsgálatokat kell bevezetni, amelyek révén megbízható adatokhoz lehet jutni a hajók tényleges állapotáról;

5.2 **támogatja** azt a javaslatot, melynek értelmében az elismert szervezetek közös értékelési és -tanúsítási struktúrát hoznának létre. A struktúrának függetlennek kell lennie és minden eszközzel rendelkeznie kell, amely az alapos és folyamatos munkavégzéshez kell, továbbá jogot kell kapnia arra, hogy az elismert szervezetek által végzett munka színvonalának emelése érdekében egyéni és kollektív korrekciós intézkedésekre tegyen javaslatot;

5.3 **egyértért azzal**, hogy az elismert szervezetek közötti együttműködést ki kell terjeszteni műszaki előírásaik összeegyeztetésére és a nemzetközi egyezmények értelmezésére, valamint mindkétféle rendelkezésnek az egységes alkalmazására; ez közös viszonyítási alapot ad majd az értékeléshez, valamint eszközöket ahhoz, hogy az említett korrekciós intézkedések révén a biztonságot egységes szintre hozzák a Közösségen belül. Az együttműködésnek magában kell még foglalnia ezenkívül az osztályozó társaságok közötti technikai együttműködést, az előírások összeegyeztetését, a nemzetközi egyezmények IMO általi értelmezésének használatát EU-szerte, és ezáltal az osztályozó bizonyítványok és hajózási berendezések kölcsönös elismerését;

5.4 **kéri**, hogy a (31) pont utolsó sorában a „beleértve szükség esetén a lobogó szerinti államot” helyett a következő álljon: „és ezt az információt haladéktalanul a lobogó szerinti állam rendelkezésére kell bocsátaniuk”.

AJÁNLÁSOK

5.1. ajánlás

12. cikk

Az Európai Bizottság által javasolt szöveg	Az RB módosítása
2. Az (1) bekezdés sérelme nélkül, amennyiben egy szervezet elmulasztja a Bizottság által megkövetelt megelőző vagy helyreállító intézkedések végrehajtását, vagy indokolatlan késedelmeket okoz, a Bizottság időszakos kényszerítő bírságot szabhat ki az említett szervezettel szemben mindaddig, amíg az a szükséges intézkedést végre nem hajtja.	2. Az (1) bekezdés sérelme nélkül, amennyiben egy szervezet elmulasztja a Bizottság által megkövetelt megelőző vagy helyreállító intézkedések végrehajtását, vagy indokolatlan késedelmeket okoz, a Bizottság időszakos kényszerítő bírság kiszabását kérheti az Európai Bíróságtól bírságot szabhat ki az említett szervezettel szemben mindaddig, amíg az a szükséges intézkedést végre nem hajtja.

Indokolás

Vélhetően elfogadhatóbb a jogsértést elkövető fél számára, ha a bírságot az Európai Bíróság szabja ki az Európai Bizottság tanácsára, mint ha ezt közvetlenül az Európai Bizottság teszi.

5.2. ajánlás

20. cikk

Az Európai Bizottság által javasolt szöveg	Az RB módosítása
Az elismert szervezetek megfelelő közös követelményeket alkotnak és hajtanak végre a más osztályba sorolás azon eseteire, ahol különleges óvintézkedések szükségesek. Ezekben az esetekben sor kell hogy kerüljön a legalább tizenöt éves vagy annál régebbi hajók más osztályba sorolására és egy nem elismert szervezetből egy elismert szervezetbe való áthelyezésre.	Az elismert szervezetek megfelelő közös követelményeket alkotnak és hajtanak végre a más osztályba sorolás azon eseteire, ahol különleges óvintézkedések szükségesek. Ezekben az esetekben sor kell hogy kerüljön a legalább tizenöt-tíz éves vagy annál régebbi hajók más osztályba sorolására és egy nem elismert szervezetből egy elismert szervezetbe való áthelyezésre, <u>illetve egy elismert szervezetből nem elismert szervezetbe való áthelyezésre.</u>

Indokolás

Az átsorolás általában négyéves időszakra szól, plusz egy év türelmi idővel. A gyakorlatban ez kb. öt évet jelent. Egy 10 éves hajó működési szempontból már nem olyan hatékony, mint egy új. Acélcserére lehet szükség a válaszfalakban vagy merevítőkbén, a vízballszt csőhálózata és a rakodáshoz szükséges csővezetékek is cserére szorulhatnak, különösen a hajlatokban. Ez a legalkalmasabb idő a hajó továbbadására, viszonylag olcsón, így a javítási munkákat majd az új tulajdonosnak kell elvégeztetni és finanszírozni. Az új tulajdonosnak általában azonban alacsonyabbak az igényei, és az új lobogó gyakran ún. olcsó lobogó. Az új hajóosztályozó társaság pedig nem szükségszerűen az Európai Bizottság meghatározása szerinti „elismert szervezet”.

6. Javaslat a hajótulajdonosok polgári jogi felelősségéről és az általuk nyújtandó pénzügyi biztosítékokról szóló rendeletre

6.1 **egyetért** azzal, hogy az athéni egyezményt célszerű lenne beépíteni a közösségi jogba a kötelező biztosítás vonatkozásában, ahelyett hogy a hajótulajdonosok belátására bíznánk azt, akik esetleg egy kölcsönös biztosító egyesülethez való csatlakozáson keresztül oldják meg ezt a kérdést;

6.2 **üdvözli** azt a kezdeményezést, hogy az athéni egyezmény rendelkezéseinek alkalmazását ki kellene terjeszteni a belföldi közlekedésre, azonban nem tartja arányosnak az alkalmazás kiterjesztését a belvízi utak összességére, **kéri** ezért az Európai Bizottságot, hogy határozza meg egyértelműen a belvízi út fogalmát, és **felhívja a figyelmét** arra, hogy e téren kevésbé átfogó intézkedések is elegendőek lennének;

6.3 **egyértelműen fejezi ki** azzal, hogy hajóbalesetek esetére az athéni egyezményhez csatolt 2002. évi jegyzőkönyv szigorú felelősségi rendszert vezet be. Ez a szigorú felelősség a kártérítést igénylők helyzetének javítását célozza azáltal, hogy a felelősség nem függ attól, hogy a szállító elkövetett-e hibát vagy gondatlanságot, így a kártérítést igénylőnek nem kell bizonyítania a szállító felelősségét;

6.4 **tudomásul veszi** a hajótulajdonosok és kölcsönös biztosító klubok (P&I) által az athéni egyezmény terrorizmus által okozott eseményekért való felelősségre vonatkozó 3. cikkének (1) bekezdése alkalmazásával kapcsolatos fenntartásait;

6.5 **hangsúlyozza**, hogy nemzetközi szinten elfogadható javaslatokat kell tenni, mivel ez az egyetlen megoldás arra a zűrzavarra, amely abból született, hogy a biztosítási piac visszautasította az Európai Bizottság rendeletjavaslatában szereplő új feltételeket a felelősség és a biztosítási követelmények tekintetében.

7. **Javaslat a hajótulajdonosok polgári jogi felelősségéről és az általuk nyújtandó pénzügyi biztosítékokról szóló irányelvre**

7.1 **egyértelműen** az Európai Parlament igényével „egy globális és egységes európai tengerpolitikára, amelynek célja létrehozni a tengeri szállítási lánc egészére kiterjedő felelősségi rendszerre alapozva a tengeri közlekedés biztonságának európai térségét (...)”;

7.2 **úgy véli** azonban, hogy a tengeri szennyezés esetében a felelősség és a kártalanítás kérdésének bármiféle szabályozása feltétlenül nemzetközi szintű kell hogy legyen;

7.3 **támogatja** a hatályban lévő szabályok esetleges módosítását annak érdekében, hogy a hajótulajdonosokon kívül más feleket is felelősségre lehessen vonni, valamint a hajótulajdonosok korlátlan felelősségének bevezetését biztonsági és a szennyezés megelőzésére irányuló kötelezettségeiknek súlyos vagy szándékos megsértése esetén;

7.4 **hangsúlyozza**, hogy bármiféle módosítás, amely szükségesnek bizonyulna a polgári jogi felelősségre vonatkozó egyezményrel kapcsolatban, meg kell hogy őrizze a két fél – hajótulajdonosok és szállítmányozók – bevonásának egyensúlyát a hajózási ágazat önkéntes kötelezettségvállalására vonatkozó javaslatokban foglalt rendelkezéseknek megfelelően;

7.5 **kéri**, hogy a „hajótulajdonosokon kívüli más felek” foglalja magában a hajó kezelőjét és bérletjét;

7.6 **kifejezi** abbéli **aggódmát**, hogy az irányelv alkalmazása terén nem ismerik el kellőképpen a nemzetközi joggal való összeegyeztethetőséget;

7.7 **azt javasolja**, hogy a hajóparancsnokok ne tartozzanak bele a „hajótulajdonosokon kívüli más felek” fogalmába, kivéve, ha súlyos gondatlansággal jártak el feladatuk teljesítése során;

7.8 **aggódmát fejezi ki** az irányelv, valamint a hajótulajdonosok felelősségét a nemzetközi tengeri szállításban használt hajóraklevélben, tengeri fuvarlevélben és a bérleti szerződésben szereplő feltételek alapján szabályozó Hágai/Hágai-Visby és Hamburgi Szabályozások közötti eltérések miatt, melyek félreértésekre adhatnak okot, arra nézve, hogy adott esetben melyik felelősségi szabályzat irányadó, mivel az irányelv megfogalmazása nem teszi teljesen egyértelművé, hogy csak a szennyezésből adódó károokra vonatkozik-e, vagy kiterjed a harmadik félnek okozott egyéb kárra is;

7.9 **egyértelműen** az Európai Bizottsággal, hogy egy kötelező biztosítási rendszer létrehozása hozzá fog járulni a követelményeknek meg nem felelő hajók problémájának megoldásához is;

7.10 **kéri**, hogy a hajóra kötendő biztosítási kötvény megfogalmazása egyértelműen mondja ki, hogy a biztosítás kiterjed a menedékhelyen okozott kárra is.

AJÁNLÁSOK

7.1. ajánlás

1. cikk

Az Európai Bizottság által javasolt szöveg	Az RB módosítása
Ezen irányelv meghatározza a tengeri szállítási láncban résztvevő gazdasági szereplők polgári jogi felelősséggel kapcsolatos kötelezettségeinek egyes aspektusaira alkalmazandó szabályokat és hajóelhagyás esetére létrehozza a tengerészek megfelelő pénzügyi védelmét.	Ezen irányelv meghatározza a tengeri szállítási láncban résztvevő gazdasági szereplők és a hajót használók polgári jogi felelősséggel kapcsolatos kötelezettségeinek egyes aspektusaira alkalmazandó szabályokat, és hajóelhagyás esetére létrehozza a tengerészek megfelelő pénzügyi védelmét.

Indokolás

A „gazdasági szereplők és a hajót használók” kifejezés a hajót személyzet nélkül bérlőkön kívül azokat a bérlőket is magában foglalja, akik a hajót – ideértve a követelményeknek meg nem felelő hajót – egy bizonyos időszakra, rövidebb vagy hosszabb egyszeri útra, vagy egymást követő utakra bérlik ki. Az irányelvnek az ilyen hajóbérlőkre is ki kell terjednie, és nekik ugyanolyan kötelezettséget kell vállalniuk, mint – az irányelvben meghatározottak szerint – a „hajótulajdonosoknak”, azaz pénzügyi biztosítékot kell nyújtaniuk. Végül is az ő olajuk okozza a szennyezést. Ennek a következő hatása lenne:

- Biztosítaná, hogy a hajóbérlők számára kötelező legyen a követelményeknek megfelelő hajók használata.
- A hajóbérlők kereskedelmi előnye, amely a követelményeknek meg nem felelő hajók alacsonyabb fuvardíjából származik, elvész a pénzügyi biztosíték magasabb összege által, mivel az magában foglalja a követelményeknek meg nem felelő hajó használatával járó nagyobb kockázatot.
- Pénzügyi szempontból nem lesz vonzó a hajóbérlők számára a követelményeknek meg nem felelő hajók használata, ezért az ilyen hajóknak kevesebb rakomány jut majd.
- A követelményeknek meg nem felelő hajók üzemeltetésének, bérlésének és használatának indoka tehát csökken, ezért az ilyen hajók tulajdonosai vagy teljes mértékben a nemzetközi szabályokkal összhangba hozzák a hajót, annak legénységét és üzemeltetésének módját, vagy kiselejtezik azt.

7.2. ajánlás

2. cikk

Az Európai Bizottság által javasolt szöveg	Az RB módosítása
	(7) Meg kell határozni, hogy mi értendő az irányelv 1. cikke értelmében vett gazdasági szereplő, ill. üzemeltető alatt.

Indokolás

A „ki az üzemeltető” kérdés megelőzése érdekében.

A helyi és regionális önkormányzatok kulcsfontosságú szereplői a stratégia végrehajtásának, legyen szó a szennyezett területek megtisztításáról, a hajók számára biztonságos kikötők biztosításáról, a nehéz helyzetben lévők megsegítéséről, illetve mivel maguk a helyi polgárok lehetnek azok, akik a tengerészek vagy a veszélyben lévők segítségére sietnek. Ezért csaldóttan látjuk, hogy a tengeri közlekedés biztonsága érdekében kidolgozott harmadik intézkedéscsomag nem tulajdonít megfelelő jelentőséget annak a szerepnek, amit a helyi és regionális önkormányzatok a kitűzött célok elérésében betölthetnek.

Brüsszel, 2006. június 15.

a Régiók Bizottsága
elnöke
Michel DELEBARRE