



AZ EURÓPAI KÖZÖSSÉGEK BIZOTTSÁGA

Brüsszel, 2005.08.23  
COM(2005) 379 végleges

2003/0291 (COD)

**A BIZOTTSÁG KÖZLEMÉNYE AZ EURÓPAI PARLAMENTNEK**

**az EK-Szerződés 251. cikke (2) bekezdésének második albekezdése alapján a Tanácsnak  
a nemzetközi biztonságos üzemeltetési szabályzat (ISM-szabályzat) Közösségben történő  
alkalmazásáról szóló európai parlamenti és tanácsi rendelet elfogadására vonatkozó  
közös álláspontjáról**

## A BIZOTTSÁG KÖZLEMÉNYE AZ EURÓPAI PARLAMENTNEK

**az EK-Szerződés 251. cikke (2) bekezdésének második albekezdése alapján a Tanácsnak a nemzetközi biztonságos üzemeltetési szabályzat (ISM-szabályzat) Közösségben történő alkalmazásáról szóló európai parlamenti és tanácsi rendelet elfogadására vonatkozó közös álláspontjáról**

### 1- A KAPCSOLÓDÓ IRATOK IDŐRENDJE

A javaslat továbbítási időpontja az EP-hez és a Tanácshoz(COM(2003) 767 végleges dokumentum 2003/0291 (COD)):	2003-12-11
Az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleményének dátuma:	2004-06-30
Az Európai Parlament első olvasatbeli véleményének időpontja:	2004-03-10
A közös álláspont elfogadásának időpontja:	2005-07-18

### 2 A BIZOTTSÁG JAVASLATÁNAK TÁRGYA

A javaslat célja beépíteni az Európai Unió jogába a Tengeri közlekedés biztonságáról szóló igazgatási szabályzatot (International Safety Management Code).

Az *Estonia* balesete után a Tanács elfogadta az 1995. december 8-i 3051/95/EK rendeletet azt a roll-on/roll-off személyhajók (Ro-Ro komphajók) biztonságos üzemeltetésére korlátozva.

Az ISM-szabályzatnak minden nemzetközi szállítást végző hajótípusra való kötelező alkalmazását követően a Bizottság javaslatának célja a 3051/95/EK rendeletnek egy általános rendelettel történő helyettesítése. A gyakorlatban tehát e tervezet célja a szabályzatnak a globális megközelítésen alapuló ISM-szabályzat filozófiájával összhangban történő alkalmazása a Közösség egyik tagállamának lobogója alatt hajózó bármilyen típusú hajót üzemeltető társaságokra, valamint azokra a hajókra – bármilyen lobogó alatt hajóznak is – amelyek az EU-n belül belföldi szállítást végeznek, illetve a roll-on/roll-off személyhajókra (Ro-Ro komphajókra), amelyek rendszeres járatokat üzemeltetnek európai kikötőkbe vagy kikötőkből.

A javasolt rendelet célja a biztonságos üzemeltetés, a biztonságos műveletek és a belföldi és nemzetközi közlekedésben részt vevő hajók által okozott tengeri szennyezés megelőzésének megerősítése. A rendelet célja továbbá az ISM-szabályzatban bevezetett azon módosítások bevezetése, amelyek kiegészítik a megfelelőségi igazolások és átmeneti igazolások érvényességével, valamint az igazolások formájával kapcsolatos rendelkezéseket. E módosítások 2002. július 1-jén léptek hatályba a SOLAS egyezmény keretében (IMO-határozat (MSC.104 (73))).

Ezen kívül a tervezet kötelezően előírja az ellenőrzést, a Bizottságnak küldött éves jelentést és egy szankció-rendszer tagállamok általi létrehozását.

### **3 MEGJEGYZÉSEK A KÖZÖS ÁLLÁSPONTRÓL**

Ugyan a Parlament jelentés és módosítás nélkül elfogadta a javaslatot, a Tanács egy sor olyan módosítást vezetett be, amely nem változtatja meg sem a javaslat céljait, sem pedig szellemét.

#### **- a fogalom meghatározásokkal kapcsolatban**

A közös álláspont által bevezetett módosítások célja a rendelettervezet alkalmazási körének kiszélesítése más vízi járművekre, például a nagysebességű vízi járművekre, mobil fűróplatformokra, turista-tengeralattjárókra és a hajók bruttó űrtartalmára.

A közös álláspont ebből a szempontból koherensebbé teszi a különböző, hatályban lévő jogalkotási aktusok fogalom meghatározásait.

#### **- az alkalmazási körrel kapcsolatban**

A Bizottság tervezete minden egyes hajótípus esetében különbséget tett a lobogó szerinti nemzet vagy a minden lobogóra való alkalmazás tekintetében, és a megtett utak nemzeti vagy nemzetközi jellege alapján.

A közös álláspont egyforma elbánásban részesíti a tagállamok és a harmadik országok lobogója alatt hajózó hajókat, amikor a harmadik országok menetrend szerint közlekedő hajókat, teherhajókat és utasszállító hajókat üzemeltetnek.

#### **- a biztonságos üzemeltetésre vonatkozó követelményekkel kapcsolatban**

A közös álláspont összefüggésbe hozza az alkalmazási kört és a szabályzat erre vonatkozó rendelkezéseit.

#### **- az igazolásokkal és az ellenőrzéssel kapcsolatban**

A rendelettervezet két különböző cikket (5. és 6. cikk) írt elő. A közös álláspont ezeket egy cikként kezeli, eltörölve minden olyan rendelkezést, amely már szerepel a II. melléklet B. részében, és erre a mellékletre hivatkozik.

#### **- a védintézkedési eljárással kapcsolatban**

A tervezet átvette a 3051/95/EK rendeletben szereplő eljárást. A közös álláspont eltörli ezt a cikket, amelyet a gyakorlatban soha nem használtak.

#### **- a mentességekkel kapcsolatban**

Ez a rendelkezés nem szerepelt a rendelettervezetben. A cél a kis hajózási társaságok vagy egyes, kizárólag belföldön üzemelő hajók számára könnyíteni az adminisztratív terheken, lehetővé téve számukra az ISM-szabályzat egyes rendelkezéseitől (az A. rész (6), (7), (9), (11) és (12) bekezdése) való részleges vagy teljes eltérést, megőrizve emellett az ISM-szabályzat filozófiáját.

A közös álláspon t előírja, hogy a tagállamok előzetesen értesítik a Bizottságot az azonos nemzeti intézkedésekről (5. cikk a) pontja) és a Bizottság általi jóváhagyásra vonatkozó eljárásról.

**- az igazolások érvényességével, elfogadásával és elismerésével kapcsolatban**

Ezek a rendelkezések ebben a formában nem voltak benne a rendelettervezetben, azonban szerepeltek a Tanáccsal folytatott tárgyalások során átdolgozott rendelkezések között (5. és 6. cikk).

A közös álláspon t egyformán kezeli a tagállamok lobogója és harmadik országok lobogója alatt hajózó hajók igazolásai érvényességének ellenőrzését, elfogadását és elismerését.

**- a bizottsági eljárással kapcsolatban**

A közös álláspon t már nem alkalmazza a bizottsági eljárást az igazolások érvényességi idejével kapcsolatos kérdésre.

**- a hatálybalépéssel kapcsolatban**

A közös álláspon t egy évvel későbbre teszi a rendelet hatálybalépését azon hajók esetében, amelyek jelenleg még nem tartoznak az ISM-szabályzat hatálya alá (azaz a belföldön üzemeltetett roll-on/roll-off személyhajókon kívüli hajók esetében). A rendelkezések ezekre a hajókra csak két évvel a rendelet hatálybalépése után lesznek alkalmazhatók.

## **4 KÖVETKEZTETÉSEK**

A Bizottság elismeri, hogy a közös álláspon t javaslatának sem céljait, sem szellemét nem módosítja, ezért támogatásáról biztosítja azt.