



AZ EURÓPAI KÖZÖSSÉGEK BIZOTTSÁGA

Brüsszel, 27.3.2006
COM(2006)111 végleges

2006/0046(COD)

Javaslat

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS RENDELETE

a kettős héjazatú vagy azzal egyenértékű szerkezeti megoldással rendelkező egyhéjazatú olajszállító tartályhajók előírásainak gyorsított bevezetésére vonatkozóan a 417/2002/EK rendelet módosításáról szóló 2978/94 sz. (EK) rendelet

(a Bizottság előterjesztése)

INDOKOLÁS

A 417/2002/EK rendelet elfogadott eredeti változata előírja a kettős héjazatú vagy azzal egyenértékű szerkezeti megoldással rendelkező egyhéjazatú olajszállító tartályhajók előírásainak bevezetését a szénhidrogén okozta környezetszennyezési kockázat csökkentése érdekében.

A Prestige olajszállító tartályhajó hajótörését követő sürgős kezdeményezések keretében a Bizottság 2002. december 20-án úgy határozott, hogy javaslatot tesz a 417/2002/EK rendelet módosítására annak érdekében, hogy felgyorsulhasson az egyhéjazatú olajszállító tartályhajók forgalomból történő kivonásának eredeti menetrendje, és hogy azonnali hatályú tilalom léphessen életbe a nehézzolajtermékek egyhéjazatú olajszállító tartályhajókon történő, az EU kikötőibe érkező vagy onnan induló szállítását illetően.

2003. júniusában az Európai Parlament és a Tanács jóváhagyta a Bizottság javaslatának legfőbb elemeit. Így a 417/2002/EK rendeletet módosító 2003. július 22-i 1726/2003/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet 2003. október 21-én hatályba lépett.

Ezzel párhuzamosan a Bizottság és a tagállamok mindent megtettek annak érdekében, hogy ezen új szabályokat világszinten be lehessen tartani az 1978. évi jegyzőkönyvvel módosított, a hajókról történő szennyezés megelőzéséről szóló 1973. évi nemzetközi egyezmény (73/78 MARPOL) módosításával.

A Nemzetközi Tengerészeti Szervezet (IMO) Tengerikörnyezet-védelmi Bizottsága (MEPC) eképpen 2003 decemberében az EU által elfogadott intézkedések alapján elfogadta a 73/78 MARPOL-egyezmény I. mellékletének módosításait. Ugyanakkor e módosítások bizonyos, az egyhéjazatú olajszállító tartályhajók forgalomból történő kivonásának menetrendjével kapcsolatos 13G¹ szabály (7) bekezdésében, illetve a nehézzolaj egyhéjazatú olajszállító tartályhajókkal történő szállítását megtiltó 13H² szabály (5), (6) és (7) bekezdésében említett kivételeket tartalmazzak.

A módosított 417/2002/EK rendelet szerint a valamely tagállam lobogója alatt közlekedő hajókra nem vonatkoznak a 13G szabály kivételei.

Mindazonáltal valamely tagállam lobogója alatt közlekedő hajó a 13H szabály kivételeinek kezdeményezettje lehet, amennyiben a közösségi joghatóság alá tartozó kikötőkön és nyílt tengeri terminálokon kívül közlekedik, és mindemellett megfelel a módosított 417/2002/EK rendeletnek.

Az EU elnökségét betöltő olasz küldöttség az Európai Bizottság 15 tagállama nevében az MEPC plenáris ülésén bejelentette a 73/78 MARPOL-egyezmény többi szerződő feleinek, hogy a tagállamok nem fogják engedélyezni a lobogójuk alatt közlekedő tartályhajóknak a bármelyik kivételből való részesedésre irányuló keresetét. A delegáció ezen kívül kijelentette, hogy a tagállamok oly módon alkalmazzák a jövőben a 13G és 13H szabály (8) bekezdésének b) pontjában előírt rendelkezéseket, hogy azon tartályhajók, amelyek ideiglenes engedélyt

¹ A módosított 73/78 MARPOL I. mellékletének új számozása szerint a 20. szabály.

² A módosított 73/78 MARPOL I. mellékletének új számozása szerint a 21. szabály.

kaptak az egész világon érvényes rendelkezéstől való eltérésre, nem léphetnek be kikötőikbe vagy nyílt tengeri termináljukra³.

Ennek következtében a 73/78 MARPOL-egyezmény I. mellékletének 2005. április 5-i hatálybalépése óta a közösségi jogszabályok megegyeznek azon nemzetközi szabványokkal, amelyek lobogótól és érkezési helytől függetlenül korlátozzák a hajókat. Ugyanakkor a valamely tagállam lobogója alatt, az EU kikötőin kívül közlekedő egyhéjazatú olajszállító tartályhajók a 13H szabály kedvezményezettjei lehetnek.

A Bizottság úgy tekinti, hogy e jogi lehetőség politikai szempontból nem elfogadható a 73/78 MARPOL-egyezményt aláírt harmadik országokkal *szemben*, amelyek iránt az EU hivatalosan elkötelezte magát a kivételektől való eltekintés tekintetében. Hangsúlyozni kell, hogy a harmadik országok lobogói alatt közlekedő hajók nem léphetnek be a közösségi joghatóság alá tartozó kikötőkbe vagy nyílt tengeri terminálokra, amennyiben alkalmazzák e kivételeket.

A 2003 decemberében a tagállamok nevében tett állásfoglalás tükrözte egyébiránt a Tanács különböző testületei és az Európai Tanács által többször kifejezett politikai akaratot.

A „Közlekedésügyi” Tanács 2002. december 6-án üdvözölte „az Európai Közösségnek és a Nemzetközi Tengerészeti Szervezetnek (IMO) az ERIKA balesete óta tett erőfeszítéseit, aláhúzva a lobogóhoz tartozó tagállam teljes felelősségét, beleértve a nevükben működő hajóosztályozó társaságok ellenőrzését is, valamint úgy tekintve, hogy a kikötő tagállama által megerősített ellenőrzési intézkedések alkalmazása, beleértve a hajók tilalmát is, a legnagyobb jelentőségű a szabványoknak nem megfelelő hajók beszüntetése szempontjából”, illetve megállapodott abban, „hogy a nehézolajnak minősülő termékek⁴ kizárólag kéthéjazatú olajszállító tartályhajókon szállíthatóak.”

A „Környezetvédelmi” Tanács 2002. december 9-én ismét hangoztatta „a 2002. december 6-án a Közlekedési Tanács által elfogadott, a hajók biztonságával és a környezetszennyezés megelőzésével kapcsolatos végkövetkeztetéseket, amelyek erősíteni kívánják csakúgy a tengeri biztonságot, mint a tartályhajók okozta tengeri környezetszennyezés megelőzését”, illetve rendkívüli örömeinek adott hangot „különösen azon intézkedések kapcsán, amelyek az egyhéjazatú olajszállító tartályhajók fokozatos kivonásának meggyorsítását, illetve a nehézolajnak minősülő termékek egyhéjazatú olajszállító tartályhajókon történő szállításának tilalmát írják elő ...”.

Végül a 2002. december 12-13-i koppenhágai Európai Tanács megerősítette, hogy „az Unió határozott szándéka a hasonló katasztrófák elkerülése érdekében hozott minden szükséges intézkedés elfogadása, és örömet fejez ki a Tanács és a Bizottság gyors válaszai kapcsán. Az Unió továbbra is meghatározó szerepet játszik majd a nemzetközi szinten és különösen az IMO által kifejtett erőfeszítésekben a célkitűzés elérése érdekében. A 2002. december 6-i Közlekedésügyi Tanács és a 2002. december 9-i Környezetvédelmi Tanács végkövetkeztetéseit minden szempontjukban haladéktalanul meg kell valósítani.”

³ A Tengerikörnyezet-védelmi Bizottság jelentése az ötvenedik ülészakának munkálatairól, doc. MEPC 50/3, VI. melléklet, 1. o.

⁴ Ide tartozik a nehéz tüzelőolaj, a kátrány, a bitumen és a nyersolaj.

Mindebből kitűnik, hogy a közösségi vizeken kívül eltérő feltételek mellett, tagállami lobogó alatt közlekedő hajókat engedélyező közösségi szabvány nem felel meg e politikai állásfoglalásoknak.

Ennek következtében módosítani kell a 417/2002/EK rendeletet egyrészt a tagállamok által világszinten tett politikai kötelezettségvállalások tiszteletben tartása, másrészt pedig a közösségi tengeri biztonságpolitika egységességének biztosítása érdekében.

Az 1. cikk a 4. cikk (3) bekezdésének módosítását írja elő. E módosítás az említett rendeletben előírt nehézolaj szállításával kapcsolatos előírások hatályának az EU valamely tagállamának lobogója alatt közlekedő hajókra történő kiterjesztésére vonatkozik. A kikötőkre, a tengeri terminálokra vagy a működésben érintett tengeri területekre érvényes joghatóságtól függetlenül be kell tiltani a nehézolajtermékek valamely tagállam lobogója alatt közlekedő egyhéjázatú olajszállító tartályhajókon történő szállítását.

Javaslat

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS RENDELETE

a kettős héjazatú vagy azzal egyenértékű szerkezeti megoldással rendelkező egyhéjazatú olajszállító tartályhajók előírásainak gyorsított bevezetésére vonatkozóan a 417/2002/EK rendelet módosításáról szóló 2978/94 sz. (EK) rendelet

(EGT vonatkozású szöveg)

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS AZ EURÓPAI UNIÓ TANÁCSA,

tekintettel az Európai Közösséget létrehozó szerződésre és különösen annak 80. cikke (2) bekezdésére,

tekintettel a Bizottság javaslatára⁵,

tekintettel az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleményére⁶,

tekintettel a Régiók Bizottságának véleményére⁷,

a Szerződés 251. cikkében megállapított eljárással összhangban⁸,

mivel:

- (1) A 417/2002/EK rendelet⁹ előírja a kettős héjazatú vagy azzal egyenértékű hajókra vonatkozó, a hajókról történő szennyezés megelőzéséről szóló, 1973. évi nemzetközi egyezményben és annak 1978. évi módosított jegyzőkönyvében a továbbiakban („73/78 MARPOL”) meghatározott szerkezeti megoldások előírásainak gyorsított bevezetését az egyhéjazatú olajszállító tartályhajók vonatkozásában az európai vizek szénhidrogénnel történő környezetszennyezési kockázatának csökkentése érdekében.
- (2) Az említett rendelet a nehézőlajtermékek egyhéjazatú olajszállító tartályhajókon történő, az EU kikötőibe érkező vagy onnan induló szállításának tiltó rendelkezéseit vezette be.
- (3) A tagállamoknak és a Bizottságnak a Nemzetközi Tengerészeti Szervezetben történő lépéseit követően e tilalom világszinten érvénybe lépett a 73/78 MARPOL I. mellékletének módosításain keresztül.

⁵ HL C [...], [...], [...] o.

⁶ HL C [...], [...], [...] o.

⁷ HL C [...], [...], [...] o.

⁸ HL C [...], [...], [...] o.

⁹ HL L 64., 2002.3.7., 1. o. A legutóbb a 2172/2004/EK bizottsági rendelettel (HL L 371., 2004.12.18., 26. o.) módosított rendelet.

- (4) Az említett melléklet (5), (6) és (7) bekezdése a nehézőlajtermékek egyhéjazatú olajszállító tartályhajókon történő szállítási tilalmára vonatkozó 13H szabály alóli kivételeket tartalmazott. Az EU olasz elnöksége kijelentette a kivételek alkalmazásától való eltekintés politikai kötelezettségvállalását és azt az IMO Tengerkörnyezet-védelmi Bizottsága (MEPC 50) hivatalos jelentésében rögzítésre került.
- (5) A 417/2002/EK rendeletnek megfelelően a valamely tagállam lobogója alatt közlekedő hajó a 13H szabály kivételeinek kedvezményezettje lehet, amennyiben a közösségi joghatóság alá tartozó kikötőkön és nyílt tengeri terminálokön kívül közlekedik.
- (6) A 417/2002/EK rendeletet ezért ennek megfelelően módosítani kell,

ELFOGADTA EZT A RENDELETET:

1. cikk

A 417/2002/EK rendelet 4. cikke a következő (3a) bekezdéssel egészül ki:

„(3a) A valamely tagállam lobogója alatt közlekedő tartályhajó kizárólag akkor szállíthat nehézőlajtermékeket, amennyiben kéthéjazatú hajó.”

2. cikk

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

Ez a rendelet teljes egészében kötelező és közvetlenül alkalmazandó valamennyi tagállamban.

Kelt Brüsszelben,

*Az Európai Parlament részéről
az elnök*

*A Tanács részéről
az elnök*