

HU

HU

HU



AZ EURÓPAI KÖZÖSSÉGEK BIZOTTSÁGA

Brüsszel, 2008.11.6
COM(2008) 208 végleges

2005/0238 (COD)

A BIZOTTSÁG KÖZLEMÉNYE AZ EURÓPAI PARLAMENTNEK

az EK-Szerződés 251. cikke (2) bekezdésének második albekezdése alapján

a Tanácsnak a hajók kikötő szerint illetékes állam általi ellenőrzéséről szóló európai parlamenti és tanácsi irányelv (átdolgozott változat) elfogadására tekintettel kialakított közös álláspontjáról

(előterjesztő: a Bizottság)

A BIZOTTSÁG KÖZLEMÉNYE AZ EURÓPAI PARLAMENTNEK

az EK-Szerződés 251. cikke (2) bekezdésének második albekezdése alapján

a Tanácsnak a hajók kikötő szerint illetékes állam általi ellenőrzéséről szóló európai parlamenti és tanácsi irányelv (átdolgozott változat) elfogadására tekintettel kialakított közös álláspontjáról

1. ELŐZMÉNYEK

| | |
|---|----------------------|
| A javaslat továbbítása az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak (COM(2005) 588 végleges – 2005/0238 (COD)): | 2006. január 24. |
| A Régiók Bizottsága véleménye: | 2006. június 15. |
| Az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleménye: | 2006. szeptember 13. |
| Az Európai Parlament véleménye (első olvasat): | 2007. április 25. |
| A módosított javaslat továbbítása: | [...] |
| A közös álláspont elfogadása: | [...] |

2. A BIZOTTSÁG JAVASLATÁNAK CÉLJA

A kikötő szerinti illetékes állam hatósága által végzett ellenőrzésről szóló 95/21/EK irányelv átdolgozására előterjesztett javaslat része annak az intézkedéscsomagnak, amely a tengeri közlekedés biztonságára irányadó hatályos jogszabályi rendelkezések megerősítését és kiegészítését célozza.

Azon az egyébként is szükséges változtatáson túlmenően, hogy a koherencia növelése érdekében az irányelv szövegét egységes szerkezetbe foglalja, a Bizottság javaslata mélyen megreformálja a kikötő szerint illetékes állam által végzett ellenőrzések rendszerét. A reform azokra a hajókra összpontosít, amelyek az előírások nem teljesítésével tisztességtelen versenyt folytatnak a minőségi európai hajóflottával szemben.

A reformnak két célja van: egyrészt a tagállamonként meghatározott, a hajók 25%-ára kiterjedő ellenőrzési kötelezettség helyett kollektív, az Európai Unió szintjén meghatározott, valamennyi hajóra kiterjedő ellenőrzési kötelezettséget ír elő, másrészt pedig a fokozott kockázatot jelentő hajók esetében növeli az ellenőrzések gyakoriságát. Ma túlságosan sok olyan hajó „csúszik ki az ellenőrzés alól”, amely nem teljesíti az előírásokat. Az új rendszer ezt kizárja, miközben a minőségi hajók esetében csökkenti az ellenőrzések számát, vagyis végső soron az erőforrások hatékonyabb kihasználását eredményezi.

Az előírásokat nem teljesítő hajók közül különösen nagy kockázatot hordoznak magukban azok, amelyek csupán áthaladnak az európai vizeken, de kikötőt nem vesznek igénybe. Éppen ezért a Bizottság a nyílt tengeren horgonyzó hajók ellenőrzésének megerősítését is javasolja.

A Bizottság javaslata emellett megerősíti a kitiltások rendszerét is: kiterjeszti a rendszert valamennyi hajó kategóriára, minimális kitiltási időt határoz meg, továbbá bevezeti a végleges kitiltás intézményét azon hajók esetében, amelyeket két kitiltást követően harmadszor is szabálytalanságon érnek. Kiegészítésként az Bizottság azt is javasolja, hogy a rossz teljesítményű hajótársaságokról nyilvánosan hozzáférhető feketelista készüljön.

A javaslat technikai szempontból támaszkodik a Párizsi Egyetértési Nyilatkozat kapcsán a kikötő szerinti tagállam által végzett ellenőrzések vonatkozásában végzett szakértői munkára.

3. MEGJEGYZÉSEK A KÖZÖS ÁLLÁSPONTHOZ

Az egyhangúlag (Málta tartózkodása mellett) elfogadott tanácsi közös álláspont általában véve támogatja a Bizottság által az új ellenőrzési rendszer alapelveire és rendjére vonatkozóan előterjesztett javaslatokat. A Tanács támogatásáról biztosította az új rendszert, amelynek keretében az ellenőrzés a hajók 100%-ára kiterjed majd, miközben elsősorban a kevésbé jó minőségű hajókra fog összpontosulni.

A Bizottság támogatja a Tanács által az új ellenőrzési rendszer rugalmassága kapcsán követett szemléletmódot. Ez a mechanizmus az új rendszer kellően adaptív működésének biztosítása szempontjából voltaképpen elengedhetetlen. Az el nem végzett ellenőrzések megengedett legnagyobb hányada tekintetében azonban a Bizottság úgy véli, hogy az általa előterjesztett és a jelenleg hatályos irányelvben is szereplő 5%-os felső határ reális. A Bizottság ezért nem tartja elfogadhatónak, hogy ez a határ a kis és a közepes kockázatú hajók esetében 10% legyen, ahogyan ez a Tanács közös álláspontjában szerepel, mert ez felpuhítja az új ellenőrzési rendszer központi célkitűzését, azt az elvet, hogy az ellenőrzéseknek az Európai Unió kikötőiben megforduló valamennyi hajóra ki kell terjedniük.

A Tanács ugyanakkor egy nagyon fontos kérdésben jelentős mértékben eltért a Bizottság javaslatától: kihagyta a végleges kitiltás jogintézményét, és helyette a határozott időre szóló, különböző kritériumok alapján legfeljebb 36 hónapig terjedő időszakra kiróható kitiltás lehetőségét vezette be. A Bizottság ebben a kérdésben nem tudja támogatni a Tanács álláspontját.

Kisebb mértékben bár, de ugyancsak problematikus, ahogyan a Tanács közös álláspontja a horgonyzóhelyeken tartózkodó hajók ellenőrzését szabályozni kívánja. A Tanács voltaképpen kizárja az irányelv alkalmazási köréből a kikötők területén kívül horgonyzó hajókat, és csupán a kikötők által gyakorolt joghatóság intézményének megemlítésére szorítkozik. A Tanács által javasolt megoldás azt a veszélyt hordozza magában, hogy a kérdéses rendelkezést a tagállamok eltérően, megszorító módon fogják értelmezni, egészen odáig, hogy végül kiürülhet, alkalmazhatatlanná válhat. A Bizottság ugyanakkor úgy ítéli meg, hogy alapvető fontosságú biztosítani a lehetőséget a horgonyzóhelyeken tartózkodó hajók ellenőrzésére. A *Prestige* katasztrófája után egyébiránt maga a Tanács is ezt szorgalmazta. Az előírásokat nem teljesítő hajók közül különösen nagy kockázatot hordoznak magukban azok, amelyek csupán áthaladnak az európai vizeken, de kikötőt nem vesznek igénybe. E hajók ellenőrzés alatt tartására egyedül a kikötő szerinti állam által a horgonyzóhelyeken végrehajtott ellenőrzések kínálnak megoldást.

4. A BIZOTTSÁG RÉSZLETES MEGJEGYZÉSEI

4.1. A Bizottság által elfogadott, a közös állásponthban teljes egészében vagy részben szereplő módosítások

Az 1., 4., 5., 7., 15., 16., 18., 19., 22., 26., 27., 30., 32., 33., 38., 53., 55., 72., 83., 84., 86., 87., 90., 94., 95., 98., 101., 102., 105. és 106. módosítás a Bizottság javaslatához képest hasznos technikai jellegű pontosításokat tartalmaz. E módosítások erénye, hogy eltávolítják a szövegből a meglévő ellenőrzési rendszerhez kapcsolódó elavult rendelkezéseket, az új ellenőrzési rendszerre vonatkozó részletszabályokat pedig – a Párizsi Egyetértési Nyilatkozat kapcsán a kikötő szerinti tagállam által végzett ellenőrzések vonatkozásában végzett szakértői munka fegyelembevételével – üdvözlendő módon pontosítják.

4.2. A Bizottság által elfogadott, a közös állásponthban nem szereplő módosítások

A 2., 3., 6., 8., 9., 14., 20., 24., 25., 28., 29., 31., 39., 41., 43., 44., 45., 47., 48., 49., 50., 51., 52., 57., 58., 59., 60., 61., 62., 63., 64., 65., 67., 69., 70., 71., 74., 75., 76., 77., 78., 80., 81., 85., 88., 89., 92., 97., 99., 100. és 103. módosítás a Bizottság véleménye szerint hasznos módon pontosítja a javaslat szövegét. A Bizottság ezért sajnálja, hogy a Tanács ezeket a módosításokat nem építette be a közös állásponthba.

A 17. módosítás, amely a szöveget a „kikötő” fogalommeghatározásával egészítette volna ki, lehetővé tette volna (e fogalommeghatározás csekély tartalmi módosításával) az irányelv alkalmazási körének a horgonyzóhelyekre való kiterjesztését.

A Bizottság végül támogatta a belépés megtagadását, ezen belül különösen az állandó jellegű kitiltást szabályozó 54. módosítást is.

4.3. A Bizottság által elvetett, a közös állásponthban sem szereplő módosítások

A 73. módosítás nem indokolt, mert a javaslat szövegét az Európai Tengerbiztonsági Ügynökség feladatkörével kapcsolatos utalásokkal egészíti ki; ezt a feladatkört ugyanakkor az ügynökséget létrehozó 1406/2002/EK rendelet horizontális rendelkezései máris kielégítő módon meghatározzák.

A 91. módosítás, amely 24/36 hónapról 24/30 hónapra csökkentené a kis kockázatú hajók ellenőrzésének elvégzésére előírt időkeretet, nincs összhangban a Bizottság javaslatának azon általános céljával, hogy csökkenjenek a jó minőségű hajók ellenőrzéséből fakadó terhek.

Végül nem szerepelnek a közös állásponthban a 34., 36. és 37. módosítás azon részei, amelyek az ellenőrzések tagállamok közötti megosztását kívánják szabályozni, ezek ugyanis kizárnák bármiféle rugalmassági mechanizmus igénybevételét a vizsgálatok elvégzésével kapcsolatban. Ez a fajta rugalmasság azonban elengedhetetlen az új ellenőrzési rendszer működésének biztosítása szempontjából.

5. KÖVETKEZTETÉSEK

A Bizottság tudomásul veszi a Tanács egyhangúlag elfogadott közös állásponthját, amely az eredeti javaslatot általában véve sem fő célkitűzéseiben, sem vezérelvében nem módosítja, ugyanakkor azonban ismét emlékeztet arra, hogy több konkrét kérdésben, így különösen a végleges kitiltás intézményének eltörlésével és annak a határozott időre szóló kitiltás

intézményével való helyettesítésével, valamint – kisebb mértékben – a horgonyzóhelyeken tartózkodó hajók ellenőrzése tekintetében a Tanács által képviselt állásponttal és az el nem végzett ellenőrzések megengedett hányadára vonatkozó 5%-os határ 10%-ra növelésével kapcsolatban eltérő álláspontot képvisel.