

Az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleménye – Javaslat európai parlamenti és tanácsi irányelvre a menetrend szerint közlekedő ro-ro komphajók és gyorsjáratú személyszállító vízi járművek biztonságos üzemeltetésének érdekében végzett ellenőrzések rendszeréről, valamint a kikötő szerint illetékes állam általi ellenőrzésről szóló, az Európai Parlament és a Tanács 2009/16/EK irányelvének módosításáról és a Tanács 1999/35/EK irányelvének hatályaon kívül helyezéséről

[COM(2016) 371 final – 2016/0172 (COD)]

(2017/C 034/30)

Előadó: **Jan SIMONS**

Felkérés:	Európai Parlament, 2016.6.9. Az Európai Unió Tanácsa, 2016.6.22.
Jogalap:	az Európai Unió működéséről szóló szerződés 100. cikkének (2) bekezdése. [COM(2016) 371 final – 2016/0172 (COD)]
Illetékes szekció:	„Közlekedés, energia, infrastruktúra és információs társadalom” szekció
Elfogadás a szekcióülésen:	2016.10.6.
Elfogadás a plenáris ülésen:	2016.10.19.
Plenáris ülés száma:	520.
A szavazás eredménye: (mellette/ellene/tartózkodott)	222/2/6

1. Következtetések és ajánlások

1.1. Az EGSZB általánosságban üdvözli az Európai Bizottság célravezető és hatásos szabályozás programjának (REFIT) célkitűzéseit, mely program átfogó célja, hogy egy olyan egyértelmű, egyszerű és következetes jogi keretet biztosítson a személyszállító hajók biztonságához, amely könnyebben végrehajtható, felügyelhető és érvényesíthető, és ily módon garantálja az utasok és a hajószemélyzet biztonságának általános szintjét.

1.2. Az EGSZB nagy hangsúlyt fektet a hazai és/vagy nemzetközi személyszállító hajókra egyaránt alkalmazandó uniós ellenőrzési rendszerre, amely egyenlő versenyfeltételeket biztosít az uniós vizeken valamennyi személyszállító hajó számára, függetlenül azok lobogójától. Ugyanakkor az EGSZB véleménye szerint az Uniónak elsősorban arra kell törekednie, hogy a tengeri közlekedés biztonságára és a tengeri környezet védelmére vonatkozó megfelelő normákat tartson fenn globális szinten, amelyek az uniós vizeken kereskedelmi tevékenységet folytató hajókra is érvényesek.

1.3. Az EGSZB úgy véli, hogy a javasolt új irányelv keretében további pontosításra, illetve kiegészítő rendelkezésekre van szükség, hogy elkerülhető legyen a redundancia az ellenőrzések során, illetve az, hogy felesleges további terheket rójanak a tagállamok közigazgatási szerveire, minimalizálva a hajók kereskedelmi hasznosíthatóságát vagy fokozva a személyzet kimerültségét. Ez az alábbiakat teszi szükségessé:

- a javasolt új irányelv és a kikötő szerint illetékes állam általi ellenőrzésről szóló 2009/16/EK irányelv szerinti ellenőrzések közötti bármilyen lehetséges átfedés elkerülése,
- a tagállamok illetékes hatóságai közötti megfelelő koordináció az ellenőrzések ütemezése tekintetében.

1.4. Bár az új irányelvjavaslat helyesen törekszik arra, hogy csökkentse a hajó személyzetének kimerültségét, az EGSZB ajánlása szerint a hajókon dolgozó tengerészekre vonatkozó, minimálisan betartandó követelményeknek való megfelelés – ideértve az STCW-egyezményben (Nemzetközi egyezmény a tengerészek képzéséről, képesítéséről és az őrszolgálat ellátásáról) foglalt orvosi és képzési tanúsítást – kulcsfontosságú a tengerbiztonság tekintetében. Ezt a megfelelést az olyan hatályos nemzetközi egyezményekkel összhangban kellene biztosítani, mint például a 2006. évi Tengerészeti Munkaügyi Egyezmény, amelyet a 2009/13/EK tanácsi irányelv ültetett át az uniós jogba.

1.5. A fentiek fényében az EGSZB elismeri, hogy a tisztázó rendelkezések mennyisége mind a tagállamok, mind a hajózási vállalatok részéről megköveteli majd jelenlegi munkamódszereik módosítását. Következésképpen az EGSZB támogatná az Európai Tengerészeti Biztonsági Ügynökség (EMSA) szerepét és a személyhajók biztonságával foglalkozó meglévő szakértői csoport (PSS EG) igénybe vételét a tengerbiztonsági csoportban, elősegítendő a végrehajtásra és az átültetésre irányuló eljárásokat a kikötő szerint illetékes állam általi ellenőrzésekkel és az egységes nemzeti ablak végrehajtásával foglalkozó, kapcsolódó szakértői csoportokkal együtt.

1.6. Az EGSZB hét konkrét, technikai jellegű megjegyzést szeretne tenni. Lásd e tekintetben a vélemény utolsó, 5. részét.

2. Bevezető

2.1. Európa mint hatalmas félsziget földrajzi adottságai következteteni engednek arra, hogy milyen kritikus jelentőséggel bírnak a tengeri szállítási szolgáltatások, ezen belül az utasszállítás. Évente több mint 400 millió ember utazik át uniós kikötőkön, ebből 120 millió főt belföldi személyhajók szállítanak. Ezért is annyira fontos a legmagasabb biztonsági színvonal biztosítása az uniós vizeken, abban a tudatban, hogy a hajók biztonságára vonatkozó jogszabályok jelentősen kihatnak különösen a környezetre, a munkajogra, az uniós polgárok mobilitására és az utasszállító hajók kereskedelmének megkönnyítésére, mivel ez utóbbiak EU-szerte azonos szabványoknak felelnek meg.

2.2. Kollektív emlékeztünkben, legalábbis a tengeri hajózás iránt érdeklődőkben még biztosan élnek az olyan tragikus események, mint amilyen a Herald of Free Enterprise mélytengeri komphajót érte 1987-ben, amikor a belgiumi Zeebrugge-ből kihajózott, vagy az Estonia tragédiája, mely Tallinból Stockholm felé tartva elsüllyedt a finn tengerpartnál 1994. szeptember 27-ről 28-ra virradó éjszaka. Az előbbinél, mely egy homokpadon feneklett meg, 193-an haltak meg, az utóbbinál pedig az eddigi legnagyobb számú, 852 személy vesztette életét. Az ok: a hajóorrban található ajtók, melyeken keresztül az utasok ki- és beszállnak, valamint a járművek be- és kiszállítása történik (angolul: roll-on-roll-off, ezért nevezik az ilyen hajókat ro-ro hajóknak), nem voltak bezárva, illetve a nagy vihar leszakította azokat. A következmény: a hajó a behatoló víz miatt gyorsan oldalára billent, majd felborult, mindez bő fél óra leforgása alatt.

2.3. Az Estoniával történt katasztrófa következtében a Nemzetközi Tengerészeti Szervezet (IMO, egy specializált ENSZ szervezet londoni székhellyel) módosította a SOLAS-t („Életbiztonság a tengeren” tárgyú nemzetközi egyezmény – International Convention for the Safety of LIFE at Sea) többek között a ro-ro hajókra vonatkozó szivárgásstabilitással kapcsolatos követelmények szigorításával.

2.4. Azonban balesetek továbbra is előfordultak, ami Európát az elmúlt két évtizedben kiegészítő előírások bevezetésére készítette a személyszállító hajók biztonságának területén; ideértve néhány konkrét előírást, például a fedélzeten tartózkodó személyek nyilvántartását a nemzetközi utazásoknál alkalmazandó Solas mellett, amely a kettő vagy több EU tagország közötti utakat is magában foglalja, illetve még sokkal több uniós szabályt a belföldi hajóutaknál.

2.5. A javaslatok hátterét az Európai Tanács által a személyszállító hajók biztonságáról szóló jogszabályok tekintetében végrehajtott REFIT program képezi. A REFIT rövidítés a célravezető és hatásos szabályozásra utal.

2.6. Ennek célja a személyszállító hajó biztonságával kapcsolatos hatályos európai jogszabályok lehetőség szerinti egyszerűsítése és áramvonalasítása volt annak érdekében, hogy:

— az uniós jogszabályok csak ott maradjanak érvényben, ahol szükségesek és arányosak,

— biztosított legyen a konkrét és egységes végrehajtás,

— felszámolják az átfedéseket és ellentmondásokat.

Míndez összhangban van az EGSZB legutóbbi feltáró véleményben (SC/044, 2016. május 26.) megfogalmazott ajánlásaival a „REFIT” tekintetében.

2.7. Az összefüggő javaslatcsomag ezeket a célkitűzéseket szándékozik elérni.

A személyszállító hajók biztonságával kapcsolatos csomag javaslatokat tartalmaz szinte az összes, a személyszállító hajókra vonatkozó európai biztonsági szabályozásra, kivéve persze a ro-ro személyhajókra vonatkozó különleges stabilitási követelményekről szóló 2003/25/EK tisztán technikai jellegű irányelvet.

2.8. A csomag az alábbi három javaslatot foglalja magában:

— A 2009/45/EK irányelv alkalmazási területének meghatározása és egyértelműsítése (a belföldi úton közlekedő tengerjáró személyhajókra vonatkozó műszaki előírások).

— A 98/41/EK irányelvből (a személyhajókon utazó személyek nyilvántartásáról) következő jelentéstételi kötelezettség javítása és értelmezése más előírások vonatkozásában (2010/65/EU irányelv a nyilatkozattételi követelményekről és a 2002/59/EK irányelv a közösségi megfigyelő és információs rendszerről), valamint az azzal átfedésben levő szabályozások törlése.

— A ro-ro komphajókra (komphajók, melyek a személyeken kívül gépkocsikat és vonatokat is képesek szállítani) valamint a gyorsjáratú személyszállító hajókra vonatkozó uniós vizsgálati és felügyeleti rend egyértelművé tétele és egyszerűsítése.

2.9. Jelen vélemény tárgyát ez utóbbi javaslat képezi.

3. Az Európai Bizottság ellenőrzési rendszerre vonatkozó javaslatának összefoglalása

3.1. A javaslat célja a ro-ro komphajók és gyorsjáratú személyszállító hajók EU-s vizsgálati és ellenőrzési rendjének egyértelművé tétele és egyszerűsítése, melyre jelenleg az 1999/35/EK irányelv (a menetrend szerint közlekedő ro-ro komphajók és gyorsjáratú személyszállító vízi járművek biztonságos üzemeltetésének érdekében végzett kötelező szemlék rendszeréről) és a 2009/16/EK irányelv (kikötő szerint illetékes állam általi ellenőrzésről) vonatkozik.

3.2. A javaslatot a 2009/21/EK irányelvvel és a 2009/45/EK irányelvvel összefüggésben veszik figyelembe (lobogó szerinti állam általi ellenőrzés nemzetközi és belföldi utakra járó tengerjáró hajókon). Itt is kitűnt, hogy ezt az irányelvet a különböző tagállamok eltérő módon ültetik át.

3.3. A javaslat szerint a „fogadó állam” fogalma (az 1999/35/EK irányelv szerint a fogadó államnak kell a ro-ro hajókat ellenőriznie, vagyis annak az országnak, ahol a hajó egy másik ország lobogója alatt üzemel) törlésre kerül. Az ellenőrzéseket a lobogó szerinti állam általi és kikötő szerint illetékes állam általi ellenőrzésbe kell beépíteni. Végül pedig ez a rendszer egyértelművé teszi, hogy mikor kell a kétéves vizsgálatokat a jelenleg érvényes 1999/35/EK irányelv szerint elvégezni.

3.4. Ezért javasolt a 2009/16/EK irányelv módosítása és a 1999/35/EK irányelv visszavonása, melynek helyébe új irányelv lépne. Az új irányelv fő pontja a következők:

— az irányelv hatályát azokra a menetrend szerint közlekedő ro-ro komphajókra és gyorsjáratú személyszállító vízi járművekre korlátozza, amelyek egy adott tagállamon belüli kikötők között, vagy egy tagállami kikötő és egy harmadik államban található kikötő között menetrendszerűen üzemelnek, amennyiben a hajó lobogója megegyezik a szóban forgó tagállammal,

— elhagy több felesleges fogalom meghatározást és hivatkozást, mint például „utas,” fogadó állam”, „nemzetközi forgalom”, „mentesítési bizonyítvány”, valamint törli a tengeri balesetek kivizsgálására történő hivatkozást, ami jelenleg a 2009/18/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv hatálya alá tartozik,

— olyan, a menetrend szerinti közlekedés megkezdése előtti ellenőrzési rendszerről rendelkezik, amely nem a társaságok, hanem a hajók ellenőrzésén alapul. A hajót alá kell vetni a II. mellékletnek megfelelő ellenőrzésnek, valamint ellenőrizni kell számos, az I. mellékletben a biztonságos üzemeltetésre vonatkozóan meghatározott követelmény teljesülését,

— előírja, hogy az ezen irányelv hatálya alá tartozó hajókon évente kétszer ellenőrzést kell végezni oly módon, hogy az ellenőrzések között elteljen egy bizonyos idő, valamint hogy a szóban forgó ellenőrzések egyikét menetrend szerinti átkelés során, szolgáltatás közben kell elvégezni,

- előírja, hogy a tagállamok, amennyiben úgy kívánják, ezt az ellenőrzést összevonhatják a hajóra irányuló, a lobogó szerinti állam általi éves szemlével,
- összhangba hozza az ellenőrzési jelentésekre, indulási tilalmakra, fellebbezésekre, költségekre, az ellenőrzési adatbázisra és a szankciókra vonatkozó rendelkezéseket a 2009/16/EK irányelv megfelelő rendelkezéseivel,
- összehangolja az irányelvet az Európai Unió működéséről szóló szerződés azon rendelkezéseivel, amelyek az Európai Bizottság felhatalmazáson alapuló jogi aktusokra vonatkozó felhatalmazásának gyakorlásáról szólnak,
- módosítja a 2009/16/EK irányelvet a ro-ro komphajókra és a gyorsjáratú személyszállító vízi járművekre irányuló ellenőrzések tartalma és gyakorisága fenntartásának biztosítása érdekében,
- előírja az irányelv Európai Bizottság általi értékelését;

4. Általános megjegyzések

4.1. Az EGSZB általánosságban üdvözli az Európai Bizottság célravezető és hatásos szabályozás programjának (REFIT) célkitűzéseit, mely program átfogó célja, hogy egy olyan egyértelmű, egyszerű és következetes jogi keretet biztosítson a személyszállító hajók biztonságához, amely könnyebben végrehajtható, felügyelhető és érvényesíthető, és ily módon garantálja az utasok és a hajószemélyzet biztonságának általános szintjét. Következésképpen ezek a célravezető és hatásos szabályozás programok és értékelések kiegészítik az európai tengeri szállítási stratégiájának (COM/2009/0008) azon célkitűzéseit is, hogy teljes mértékben kiaknázzák a rövid távú tengeri fuvarozási és tengeri hajózási szolgáltatások iránti növekvő keresletben rejlő lehetőségeket az európai vállalkozások és polgárok számára.

4.2. Amint azt a baleseti statisztikák is igazolják, a jelenlegi szabályozási keret a személyszállító hajók tekintetében magas biztonsági szintet ért el az uniós vizeken. Az EGSZB helyesli, hogy a szóban forgó új irányelvjavaslattal és a 2009/16/EK irányelv módosításával ismét előtérbe kerül a ro-ro komphajók és gyorsjáratú személyszállító vízi járművek biztonsággal kapcsolatos egyes jellemzőinek kezelése. A REFIT-felülvizsgálat eredménye pontosítja és egyszerűsíti a hatályos 1999/35/EK irányelv által előírt szemlék, a kikötő szerint illetékes állam általi kiterjesztett ellenőrzések, valamint a lobogó szerinti állam által végzett éves szemlék szerinti aktuális követelményeket, fenntartva mindeközben a menetrend szerint közlekedő ro-ro komphajókon és gyorsjáratú személyszállító vízi járműveken utazók biztonságának szintjét az uniós vizeken.

4.3. Az EGSZB nagy hangsúlyt fektet a hazai és/vagy nemzetközi személyszállító hajókra egyaránt alkalmazandó uniós ellenőrzési rendszerre, amely egyenlő versenyfeltételeket biztosít az uniós vizeken valamennyi személyszállító hajó számára, függetlenül azok lobogójától.

4.4. Az EGSZB üdvözli, hogy a tervezett egyszerűsítés nem csupán további jogi egyértelműséget biztosít majd, hanem emellett várhatóan tovább fogja egyszerűsíteni a nemzeti közigazgatási szervek által végzett ellenőrzések mennyiségét, és ugyanakkor maximalizálni fogja a hajók kereskedelmi hasznosíthatóságának időtartamát.

4.5. 2009 óta a Párizsi Memorandum keretében alkalmazott új ellenőrzési rendszer a hajózás teljesítményére összpontosít az alacsony színvonalú hajók esetében a fokozott ellenőrzés, a magas színvonalú hajók esetében pedig a ritkább ellenőrzések révén. Az EGSZB elismeri az új ellenőrzési rendszer fenti eredményét, különös tekintettel arra, hogy az adminisztratív terhek a rövid távú tengeri kereskedelmi hajók esetében növekvő aggodalomra adtak okot, valamint hogy minden egyes további ellenőrzés növeli e terhet.

4.6. Az EGSZB hangsúlyozza, hogy a hajókon dolgozó tengerészekre vonatkozó, minimálisan betartandó követelményeknek való megfelelés – ideértve az STCW-egyezményben foglalt orvosi és képzési tanúsítást – kulcsfontosságú a tengerbiztonság tekintetében, és ezért ezt az olyan hatályos nemzetközi egyezményekkel összhangban kellene biztosítani, mint például a 2006. évi Tengerészeti Munkaügyi Egyezmény, amelyet a 2009/13/EK tanácsi irányelv ültetett át az uniós jogba. A szóban forgó irányelv a tengerészek munkaidejére vonatkozó specifikus jogszabályokat, azaz az 1999/63/EK irányelvet is módosította, amelynek célja, hogy a munkaidőre vonatkozó minimumkövetelmények meghatározása révén védje a tengerészek egészségét és biztonságát. Ezzel párhuzamosan az 1999/95/EK irányelv arra törekszik, hogy javítsa a tengeri biztonságot, küzdjön a harmadik országbeli hajótulajdonosok által folytatott tisztességtelen versenygyakorlatok ellen, továbbá védje az uniós kikötőket használó hajók fedélzetén tartózkodó tengerészek egészségét és biztonságát.

4.7. Az EGSZB elismeri, hogy a pontosítást igénylő rendelkezések mennyisége mind a tagállamok, mind a hajózási vállalatok részéről megköveteli jelenlegi munkamódszereik módosítását. Következésképpen az EGSZB támogatná az Európai Tengerészeti Biztonsági Ügynökség (EMSA) szerepét és a személyhajók biztonságával foglalkozó meglévő szakértői csoport (PSS EG) igénybe vételét a tengerbiztonsági csoportban (a tengeri közlekedés biztonsága területének egy informális, állandó szakértői csoportja, amelyet a Mobilitáspolitikai és Közlekedési Főigazgatóság hívott életre), elősegítendő a végrehajtásra és az átültetésre irányuló eljárásokat a kikötő szerint illetékes állam általi ellenőrzésekkel és az egységes nemzeti ablak végrehajtásával foglalkozó, kapcsolódó szakértői csoportokkal együtt. Az EGSZB üdvözli az érintett szervezeteknek nemrégiben felkínált lehetőséget, hogy vegyenek részt a személyhajók biztonságával foglalkozó meglévő szakértői csoportban, mivel az ilyen vitaplatformok – az európai fenntartható hajózási platform (ESSF) példáját követve – rendkívül hasznosnak bizonyulhat, mivel összehozza az Európai Bizottságot, az ágazatot és a nem kormányzati szervezeteket, valamint a tagállamok illetékes hatóságait.

4.8. Ami az 5. cikk szerinti rendszeres ellenőrzéseket illeti, előfordulhat, hogy a javasolt új irányelv értelmében ellenőrzés alá eső hajót ugyanakkor az ezen irányelv által a menetrend szerint közlekedő ro-ro komphajók és gyorsjáratú személyszállító vízi járművek ellenőrzéséről szóló 14. cikk révén módosított 2009/16/EK irányelvvel összhangban végrehajtott, a kikötő szerint illetékes állam általi ellenőrzéseknek is alávetik. A javasolt új irányelvnek a hatékonyság érdekében el kell kerülnie a két fentebb említett irányelv szerinti ellenőrzések közötti lehetséges átfedéseket.

4.8.1. Habár a kikötő szerint illetékes állam általi ellenőrzések jelenlegi rendszerének kockázati paraméterei azt is maguk után vonhatják, hogy a hajó nem jogosult a kikötő szerint illetékes állam általi kiterjesztett ellenőrzésre az ezen javasolt új irányelv szerint ütemezett ellenőrzés idején, a tagállamok közötti megfelelő koordinációra lesz azonban szükség az 5. cikk (1) bekezdésének b) pontja által előírt két ellenőrzés közötti időeltolódás teljesülése érdekében.

4.8.2. A javasolt új irányelv 10. cikke értelmében az Európai Bizottság létre kell hoznia egy ellenőrzési adatbázist. Egyértelműsíteni kell, hogy ezt az ellenőrzési adatbázist a Párizsi Memorandummal és az EMSA THETIS rendszerrel párhuzamosan fogják-e fenntartani, és elsősorban azt, hogy az ellenőrzéseknek az új irányelv értelmében történő lefolytatása milyen hatással lesz a hajók Párizsi Memorandum szerinti kockázati profiljára.

4.8.3. Az 1. cikk (1) bekezdését illetően, tisztázni kell a „harmadik állam” meghatározása kapcsán, hogy az a nem uniós tagállamokat jelenti-e, vagy az uniós és a nem uniós tagállamokat egyaránt. Az EGSZB értelmezése szerint a „harmadik állam”-ot kizárólag nem uniós tagállamként kellene meghatározni, hogy elkerülhető legyen a javasolt új irányelv 14. cikke szerinti, a kikötő szerint illetékes állam által végzett ellenőrzések hatálya alá tartozó ro-ro komphajókkal és gyorsjáratú személyszállító vízi járművekkel való összetévesztés.

4.9. Az EGSZB úgy véli, hogy az EU elsődleges szerepe annak biztosítása, hogy a javasolt új irányelv 2. cikkében szereplő nemzetközi jogi eszközök bármely módosítása a tengeri közlekedés biztonságára és a tengeri környezet védelmére vonatkozó megfelelő standardot tartson fenn globális szinten. Ezért az EGSZB úgy véli, hogy a javasolt új irányelv 12. és 13. cikkében szereplő, a nemzetközi jogszabályoktól való esetleges jövőbeni eltérésre vonatkozó rendelkezéseket csak végső megoldásként szabad alkalmazni, és ezeknek adott esetben európai szintű fellépést is elő kellene írniuk, biztosítandó, hogy a közösségi tengerészeti jogszabályok és nemzetközi eszközök közötti bármilyen konfliktus nemzetközi szinten kompatibilis megoldást találjon.

5. Részletes megjegyzések

5.1. Ami a javasolt új irányelv 2. cikke (5) bekezdésének a) pontja és 14. cikkében szereplő „menetrend szerint közlekedés” meghatározását illeti, az EGSZB javasolja a meghatározás alábbiak szerinti pontosítását: „*az indulási és érkezési időpontok nyilvánosan elérhető vagy tervezett listájának megfelelően*”.

5.2. Redundáns és zavart keltő követelmények találhatóak az *előzetes ellenőrzések* 3. cikk (2) bekezdésében szereplő és az *előzetes ellenőrzés kötelezettsége alóli kivételek* 3. cikk (1) bekezdésében szereplő rendelkezései között. Az EGSZB a két bekezdés egy új 4. cikk (1) bekezdés alatt történő összevonását javasolja annak érdekében, hogy következesen lehessen hivatkozni azokra a feltételekre, melyek teljesülése esetén a hajók ellenőrzésétől el lehet tekinteni, amennyiben a hajókon korábban elvégzett ellenőrzésekkel és szemlékkel az adott tagállam elégedett. Ennek az új bekezdésnek szintén hivatkozni kell a ro-ro komphajókra és gyorsjáratú személyszállító vízi járművekre a 2009/16/EK irányelv által előírt, a javasolt új irányelv 14. cikke általi módosítás szerinti előzetes ellenőrzésekre.

5.3. Míg a javasolt új irányelv megállapít egy eljárást arra az esetre, ha előre nem látható körülmények miatt valamely helyettesítő ro-ro komphajót vagy gyorsjáratú személyszállító vízi járművet kell gyorsan üzembe helyezni (4. cikk (3) bekezdés), az EGSZB egy célzott eljárást javasol a helyettesítő hajók korlátozott időtartamra történő üzembe helyezésére a menetrend szerint közlekedő hajó ütemezett karbantartása esetén, amennyiben a 4. cikk (1) bekezdése nem alkalmazható.

5.4. Az 5. cikk (1) bekezdésének b) pontja által előírt két éves ellenőrzés rendszerességét egyaránt meg kell határozni a 14a. cikk (2) bekezdésében, biztosítandó az ezen irányelv és a 2009/16/EK irányelv közötti közös biztonsági szintet idő szempontjából. Továbbá a két, évenként sorra kerülő és 12 hónapon belül elvégezendő vizsgálat rendszeressége nincs meghatározva a szezonálisan közlekedő hajók tekintetében, ez további egyértelműsítést igényel.

5.5. Zavart keltő az 5. cikk (1) bekezdésének b) pontjában szereplő utalás az „I. és a II. mellékletben felsoroltak közül elegendő számú tételre”, amelyekre az ellenőrzésnek ki kell terjednie. Az EGSZB azt javasolja, hogy az ellenőr szakmai megítélése alapján döntsön arról, hogy mely tételeket és milyen mértékben kell ellenőrizni az adott területek általános állapotának értékelése érdekében, illetve az egyéb nemzetközi rendeletek keretében már kötelezően ellenőrzött tételek ismételt ellenőrzésének elkerülése érdekében. Javasolt továbbá a 14a. cikk (2) bekezdése b) pontjának hasonló értelmű módosítása. Emellett az egyértelműség kedvéért az 5. cikk (1) bekezdésének b) pontjában és a III. mellékletében érdemes lenne feltüntetni, hogy a menetrend szerinti átkelés során, szolgáltatás közben végzett ellenőrzésről van szó. Különösen a nagyon rövid távú tengeri utak kapcsán kellene fontolóra venni a szolgáltatás közben végzett ellenőrzés gyakorlati szempontjait, valamint az átkelés során rendelkezésre álló korlátozott időtartamot.

5.6. Bár egyértelműen a 2009/16/EK irányelvnek a hiányosságok orvoslásáról és a hajó visszatartásáról szóló 19. cikke ihlette, a javasolt új irányelvnek meg kell határoznia, hogy „az ezen irányelv értelmében végzett ellenőrzések során mindent meg kell tenni a hajó indokolatlan visszatartásának vagy feltartóztatásának elkerülése érdekében”.

5.7. Mivel a ro-ro komphajókat és gyorsjáratú személyszállító vízi járműveket a javasolt új irányelv 2. cikke külön-külön határozza meg, az EGSZB az egyértelműség érdekében javasolja, hogy minden esetben és kizárólagosan mint „ro-ro komphajó és gyorsjáratú személyszállító vízi jármű” hivatkozzanak ezekre. A javaslat (6) preambulumbekkezdését ennek megfelelően kell módosítani.

Kelt Brüsszelben, 2016. október 19-én.

az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság
elnöke
Georges DASSIS