

**Európai Gazdasági és Szociális Bizottság vélemény – Tárgy:**

**„Javaslat európai parlamenti és tanácsi irányelvre a lobogó szerinti állammal szembeni követelmények teljesítéséről”**

COM(2005) 586 final – 2005/0236 (COD),

**„Javaslat európai parlamenti és tanácsi irányelvre a hajófelügyeleti és hajóvizsgáló szervezetek, valamint a tengerészeti hatóságok vonatkozó tevékenységeinek közös szabályairól és szabványairól”**

COM(2005) 587 final – 2005/0237 (COD),

**„Javaslat európai parlamenti és tanácsi irányelvre a kikötő szerint illetékes állam általi ellenőrzésről”**

COM(2005) 588 final – 2005/0238 (COD),

**„Javaslat európai parlamenti és tanácsi irányelvre a közösségi hajóforgalomra vonatkozó megfigyelő és információs rendszer létrehozásáról szóló 2002/59/EK irányelv módosításáról”**

COM(2005) 589 final – 2005/0239 (COD),

**„Javaslat európai parlamenti és tanácsi irányelvre a tengeri közlekedési ágazatban bekövetkező balesetek kivizsgálására irányadó alapelvek megállapításáról, valamint az 1999/35/EK és a 2002/59/EK irányelv módosításáról”**

COM(2005) 590 final – 2005/0240 (COD),

**„Javaslat európai parlamenti és tanácsi rendeletre a tengeri és belvízi utasszállítók baleseti felelősségéről”**

COM(2005) 592 final – 2005/0241 (COD),

**„Javaslat európai parlamenti és tanácsi irányelvre a hajótulajdonosok polgári jogi felelősségéről és az általuk nyújtandó pénzügyi biztosítékokról”**

COM(2005) 593 final – 2005/0242 (COD)

(2006/C 318/32)

2006. január 25-én (TEN/236), február 8-án (TEN/235), február 14-én (TEN/234 és 239), február 28-án (TEN/237) és március 15-én (TEN/233 és 238) a Tanács úgy határozott, hogy az Európai Közösséget létrehozó Szerződés 71. cikkének (1) bekezdése és 80. cikkének (2) bekezdése alapján kikéri az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleményét a fenti tárgyakban.

A bizottsági munka előkészítésével megbízott „Közlekedés, energia, infrastruktúra és információs társadalom” szekció véleményét 2006. július 18-án elfogadta. (Előadó: Daniel RETUREAU, társelőadó Dr. Anna BREDIMA-SAVOPOULOU.)

Az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság 2006. szeptember 13–14-én tartott 429. plenáris ülésén (a szeptember 13-i ülésnapon) 198 szavazattal 2 ellenében, 5 tartózkodás mellett elfogadta a következő véleményt.

## 1. Következtetések és ajánlások

1.1 Összességében az EGSZB üdvözli a tengeri közlekedés biztonsága érdekében kidolgozott harmadik „intézkedéscsomagot”, amely a tengeri balesetek és szennyezések megelőzésével és azok hatásainak a jobb kezelhetőségével konstruktív és proaktív lépés megtételét jelenti a tengeri közlekedés biztonsága további javításának az irányában. Kifejezetten támogatja a lobogó szerinti államra vonatkozó javaslatot, a kikötő szerinti állam általi ellenőrzésre vonatkozó javaslatot, a hajóosztályozó társaságok auditálásokon keresztüli felügyeletére, a balesetek kivizsgálására (veszélyben levő hajókra és menedékhelyekre), valamint a hajóforgalom figyelő rendszerre (VTM) vonatkozó javaslatot. Ezek a javaslatok tükrözik az ERIKA-I és II „csomagokról” szóló véleményében kifejtett főbb álláspontjait, javítják a közlekedési lánc különféle szempontjait és bizonyítják az EU elkötelezettségét a minőségi tengeri közlekedés iránt.

1.2 Az EGSZB aggodalmának ad hangot az IMO (Nemzetközi Tengerészeti Szervezet) athéni egyezményén alapuló személyhajó felelősségről és polgári jogi felelősségről szóló javaslatokkal kapcsolatban. Különösen a polgári jogi felelősség kérdése további vizsgálatot érdemel.

1.3 Az EGSZB megítélése szerint az IMO szerepének az elismerése a csomag pozitív elemét képezi. Ez teljes egészében összhangban van a tengeri közlekedés biztonságáról és a szennyezés-megelőzésről 1993 óta kialakított EGSZB-veleményekkel, amelyekben elismerést nyert a tengeri közlekedés biztonsága és a szennyezés-megelőzés tekintetében a nemzetközi jogi szabályozás szükségessége.

1.4 Az EGSZB javasolja, hogy az Európai Bizottság minden igyekezetével törekedjen arra, hogy a tagállamok mielőbb ratifikálják a meglévő IMO egyezményeket, és különösen a tengeri követelésekkel összefüggő felelősség korlátozásáról szóló 1996. évi egyezményt (*Convention on Limitation of Liability for Maritime*

Claims/LLMC). Ezen eszközök ratifikációja közvetlen hatást gyakorol majd a tengeri közlekedés biztonságára, a globális környezetre, a felelősségvállalásra és világszinten a szennyezéssel okozott károk megtérítésére.

1.5 Az EGSZB azt javasolja az Európai Bizottságnak, hogy zárja ki a belvízi hajózást a belvízi utasszállítók felelősségére irányuló javaslatából, és dolgozzon ki egy speciális javaslatot a NAIADES program keretében.

1.6 Az EGSZB megismétli az ERIKA-I és -II „csomagokra” válaszként korábban kifejtett kérését, hogy egy további ERIKA „csomag” kifejezettebben foglalkozzon az emberi tényező kérdésével, és sajnálkozással állapítja meg azt a tényt, hogy az ERIKA-III csomag nem foglalkozik kielégítő alapossággal az EU szintjén az emberi tényező kérdésével. A megfelelő rendelkezések kidolgozásához alapul az ILO Tengerészeti Konferenciája által 2006-ban elfogadott, a tengerészeti munka normáiról szóló egyezményt javasolja, amelyet a tagállamoknak meg kellene erősíteniük az európai és nemzetközi alapszabályok harmonizálása érdekében. Az egyezmény „ajánlások” részét (*soft law*) is kellően tekintetbe kell venni a jobb európai szabályok kidolgozásánál.

1.7 Az EGSZB úgy véli, hogy a jogalkotási folyamat javítása a jogi normák jobb alkalmazása útján történik. Ezért felhívja a figyelmet a jogszabályi rendelkezések jobb alkalmazásának szükségességére. Szorgalmazza továbbá, hogy minden érdekelt fél éberem őröködjön az új tengerbiztonsági intézkedéscsomag rendelkezéseinek végrehajtása fölött.

1.8 Az EGSZB felhívja a figyelmet, hogy növelni kell a tagállamok által a kikötő szerinti állam általi ellenőrzés céljaira kiutalt erőforrásokat; ezen túlmenően a tengerbiztonsági csomagok különféle szempontjai hatékony végrehajtásának a biztosítása érdekében felhívást intéz a kikötői felügyelők létszáma növelésének szükségességére. Felkéri az Európai Bizottságot, hogy a tagállamokkal együttműködve biztosítsa a felügyelői szakma vonzóvá tételéhez és a megfelelően képzett új munkaerő felvételéhez szükséges eszközöket.

## 2. Bevezetés

2.1 Az ERIKA (1999) és a PRESTIGE (2002) Franciaország és Spanyolország partjai közelében bekövetkezett, Európa partvonalainak a sebezhetőségére rávilágító balesete utóhatásaként az EU azonnal intézkedett egy, partjainak a tengeri balesetek és a szennyezés kockázata elleni védelmet szolgáló védelmi mechanizmus létrehozása és a kikötőit felkereső hajók biztonsági

feltételeinek javítása érdekében. Két jogszabálycsomagot fogadtak el, az úgynevezett ERIKA-I <sup>(1)</sup> (2001) és ERIKA-II <sup>(2)</sup> (2002) csomagot, amely hat jogi dokumentumot (három irányelvet és három rendeletet) tartalmaz. 2005. november 23-án az Európai Bizottság közzétette a tengeri közlekedés biztonsága érdekében kidolgozott harmadik intézkedéscsomagját, amelynek célja az európai tengeri biztonsági szabályok erősítése és a meglévő intézkedések hatékonyságának a javítása.

## 3. Az Európai Bizottság javaslatai

3.1 Az EU bővítését követően az európai flotta jelenleg a világflotta 25 %-át teszi ki. Az Európai Bizottság célja a mintafloTTává történő fejlesztés, amely biztonságos, versenyképes és környezetbarát európai tengerészeti szolgáltatást képes nyújtani.

3.2 A harmadik tengeri biztonsági csomag lehetővé teszi az európai tengeri közlekedés biztonságának hatékonyabb garantálását. Fokozottabban proaktív eljárás alkalmazását javasolja, amelynek célja az egészséges és fenntartható verseny feltételeinek helyreállítása a nemzetközi szabályokat betartó üzemeltetők számára. A csomag hét javaslatot tartalmaz, melyek a tengeri biztonsággal és a szennyezés megelőzéssel kapcsolatos közösségi jogszabályok végrehajtása során megszerzett tapasztalatokat figyelembe véve két fő intézkedési terület köré szerveződnek:

- a balesetek és a szennyezés megelőzésének javítása, illetve
- a balesetek utóhatásainak kezelése.

### 3.3 *Javaslat európai parlamenti és tanácsi irányelvre a lobogó szerinti állammal szembeni követelmények teljesítéséről*

3.3.1 Ennek a javaslatnak a célja annak biztosítása, hogy a tagállamok hatékonyan kövessék figyelemmel a lobogójukat viselő hajóknak a Nemzetközi Tengerészeti Szervezet (IMO) által javasolt nemzetközi szabványoknak való megfelelést, és ennek elérése érdekében magas minőségi követelményeknek megfelelően működő tengerészeti hajózási hatósággal rendelkezzenek. Ez a javaslat annak a biztosítására irányul, hogy a tagállamok hatékonyan és összehangoltan teljesítsék nemzetközi kötelezettségeiket.

<sup>(1)</sup> A Közösség kikötőiben és a tagállamok felségvizein történő hajózás tekintetében a hajózás biztonságára, a környezetszennyezés megelőzésére és a fedélzeti élet- és munkakörülményekre vonatkozó nemzetközi előírások végrehajtásáról (kikötő szerinti illetékes állam hatósága által végzett ellenőrzés) szóló 95/21/EK tanácsi irányelvet módosító európai parlamenti és tanácsi irányelv.

A hajófelügyeleti és hajóvizsgáló szervezetek, valamint a tengerészeti hatóságok vonatkozó tevékenységeinek közös szabályairól és szabványairól szóló 94/57/EK tanácsi irányelvet módosító európai parlamenti és tanácsi irányelv.  
A kettős héjazatú vagy azzal egyenértékű szerkezeti megoldással rendelkező egyhéjazatú olajszállító tartályhajók előírásainak gyorsított bevezetéséről szóló európai parlamenti és tanácsi rendelet (EGSZB-velemény: HL C 14., 2001.1.16.).

<sup>(2)</sup> A tengeri hajóforgalomra vonatkozó megfigyelő, ellenőrző és információs közösségi rendszer létrehozásáról szóló európai parlamenti és tanácsi rendelet.

Az európai vizek olajszennyezése miatti károk megtérítésére szolgáló alap létrehozásáról szóló európai parlamenti és tanácsi rendelet. Az Európai Tengerbiztonsági Ügynökség létrehozásáról szóló európai parlamenti és tanácsi rendelet (EGSZB-velemény: HL C 221, 2001.8.7.).

3.4 *Javaslat európai parlamenti és tanácsi irányelvre a hajófelügyeleti és hajóvizsgáló szervezetek, valamint a tengerészeti hatóságok idevonatkozó tevékenységeinek közös szabályairól és szabványairól*

3.4.1 Ennek a javaslatnak a célja a hajókat vizsgáló és bizonyítvánnyal ellátó, elismert hajóosztályozó társaságok munkájának minőségi javítása, a mulasztást elkövető társaságokkal szemben alkalmazandó szankciók rendszerének átalakítása fokozatosabb és részarányosabb pénzügyi büntetések alkalmazásának bevezetésével, és az Európai Bizottság hatásköreinek bővítése a felügyelők bármilyen lobogót viselő hajóra lépésének engedélyezésére. A hajóosztályozó társaságok által végzett munka minőségének javítását minőségellenőrző rendszer kidolgozásával kell elérni.

3.5 *Javaslat európai parlamenti és tanácsi irányelvre a kikötő szerint illetékes állam általi ellenőrzésről*

3.5.1 Ez a javaslat egy nagy horderejű reform alapelveinek alkalmazását vezeti be, célja a párizsi egyetértési megállapodáson (MOU) alapuló jelenlegi rendszer – amely szerint minden tagállamnak ellenőriznie kell a kikötőit felkereső hajók legalább 25 %-át – felváltása a minden hajó rendszeres ellenőrzését előíró közösségi célkitűzéssel, szem előtt tartva annak szükségességét, hogy a magas minőségi színvonalú hajókon végzett vizsgálatok terheit csökkenteni kell.

3.5.2 Az uniós kikötőkben tartózkodó hajók (és a hajószemélyzet munkakörülményei) ellenőrzései hatékonyságának és minőségének javítása irányában további lépések megtételére kerül sor. Az új ellenőrzési rendszer a veszélyeztetett hajókra összpontosít. Szigorúbb intézkedések alkalmazására kerül sor a szabályokat nem teljesítő hajók esetében a közösségi vizekről történő kiltásra vonatkozó rendelkezések megerősítésével.

3.6 *Javaslat európai parlamenti és tanácsi irányelvre a közösségi hajóforgalomra vonatkozó megfigyelő és információs rendszer létrehozásáról szóló 2002/59/EK irányelv módosításáról*

3.6.1 A javasolt célkitűzések között szerepel a veszélyben lévő hajók menedékhelyre történő befogadására vonatkozó jogi keret javítása. A potenciális menedékhelyek kijelölését fel kell gyorsítani, ezáltal javulni fog a döntéshozatali folyamat hatékonysága a tengeri balesetek bekövetkezése esetén. Az Európai Bizottság javasolja továbbá az összes halászhajó automatikus hajóazonosítási rendszerrel (AIS) való felszerelését is a nagy hajókkal történő összeütközések kockázatának csökkentése érdekében.

3.6.2 A SafeSeaNet közösségi információcsere-rendszer kiterjesztése az EU egészére lehetővé teszi a hajók és rakományaik mozgásának figyelemmel kísérését. A hajók tájékoztatást fognak kapni az egyes tengeri területeken fellépő jágedés veszélyéről.

3.7 *Javaslat európai parlamenti és tanácsi irányelvre a tengeri közlekedési ágazatban bekövetkező balesetek kivizsgálására irányadó alapelvek megállapításáról, valamint az 1999/35/EK és a 2002/59/EK irányelv módosításáról*

3.7.1 A tengeri biztonsági szabványok minőségét az határozza meg, hogy a baleseteket előidéző okokat hogyan elemezzük és a tanulságokat hogyan vonjuk le. Ennek a javaslatnak a célja egy összehangolt keretrendszer kidolgozása a baleseteket követő kivizsgálások lefolytatásához. A kivizsgálásokat az adott feladatnak megfelelő meghatalmazással rendelkező független szakértői testületek fogják végezni. A javaslat egyértelmű közösségi útmutatásokat nyújt és szorgalmazza az együttműködést a tengeri balesetek műszaki okainak kivizsgálásában.

3.8 *Javaslat európai parlamenti és tanácsi rendeletre a tengeri és belvízi utasszállítók baleseti felelőségéről*

3.8.1 A javaslat célja a 2002. évi athéni egyezmény még hatályba nem lépett, kizárólag nemzetközi utaztatásra vonatkozó rendelkezéseinek a közösségi jogba történő beépítése és az említett egyezmény által nyújtott védelem kiterjesztése valamennyi, az Unióban hajón szállított utasra, függetlenül attól, hogy a szállítás nemzeti tengeri forgalomban, tengeri vagy más belvízi utakon történik-e.

3.9 *Javaslat európai parlamenti és tanácsi irányelvre a hajótulajdonosok polgári jogi felelőségéről és az általuk nyújtandó pénzügyi biztosítékokról*

3.9.1 A cél annak elérése, hogy a hajótulajdonosok felelősségteljesebben végezzék tevékenységüket, és vállaljanak biztosítási kötelezettséget vagy más pénzügyi biztosítékkal nyújtsanak fedezetet a harmadik feleknek okozott károokra, illetve a tengerészek hazautaztatására is hajóelhagyás esetén.

3.9.2 Első lépésként a tagállamoknak ratifikálniuk kell az összes vonatkozó IMO-egyezményt, így a tengeri követelésekkel összefüggő felelőség korlátozásáról szóló 1996. évi egyezményt is (*Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims/LLMC*). Az 1996. évi LLMC-egyezmény szövege beépül a közösségi jogba annak biztosítása érdekében, hogy ezt az egyezményt az egész Európai Unióban teljes egészében és egységesen alkalmazzák. Második lépésként az Európai Bizottság felhatalmazást fog kérni, hogy az IMO-ban tárgyalhasson az 1996. évi jegyzőkönyv módosításáról, annak a szintnek a felülvizsgálata érdekében, amely felett a tulajdonos elveszíti a felelősége korlátozására vonatkozó jogát. Olyan állam lobogóját viselő hajók esetében, amely állam nem csatlakozott az 1996. évi LLMC-egyezményhez, súlyos gondatlanság esetén szigorúbb felelőségi rendszer alkalmazása lép életbe.

3.9.3 A tagállamok kötelesek gondoskodni arról, hogy a Közösség vizein közlekedő hajók hajótulajdonosai a hajók lobo-gójától függetlenül rendelkezzenek az említett 1996. évi LLMC-egyezményben előírt plafonérték kétszeresének megfelelő pénzügyi biztosítékkal a polgári jogi felelősség fedezetére. A hajótulajdonosoknak rendelkezniük kell pénzügyi biztosítékkal a hajójukat elhagyó tengerészek hazautaztatási költségeinek a fedezetére is. A pénzügyi biztosíték meglétét a hajó fedélzetén tartott bizonyítványok alapján kell igazolni.

#### 4. Általános megjegyzések

##### 4.1 *Javaslat európai parlamenti és tanácsi irányelvre a lobogó szerinti állammal szembeni követelmények teljesítéséről*

4.1.1 Az EGSZB támogatja ezt a javaslatot, mivel az megfelelő felelősségvállalást vár el a tagállamok részéről, és biztosítja az IMO-jogeszközök tagállamok általi betartását, köztük a kötelező IMO-jogeszközök alkalmazási szabályzatának a lobogó szerinti államokra vonatkozó rendelkezéseit és az IMO lobogó szerinti állammal kapcsolatos auditálási rendszerét.

4.1.2 Az EGSZB-t elgondolkodtatja, hogy szükség van-e a lobogó szerinti állam általi kivizsgálásról szóló 9. cikkre, amely a balesetek kivizsgálásával foglalkozik, mivel ezt a témát a tengeri közlekedés biztonsága érdekében kidolgozott 3. intézkedéscsomag ötödik javasolt eszköze bőségesen lefedi. Mindezek ellenére ez erősíti a kivizsgálások iránti igényt és a tagállamokkal szemben támasztott követelményt, hogy erre a célra bocsássonak rendelkezésre elegendő erőforrást.

4.1.3 Az EGSZB elismeri, hogy „A biztonsághoz szükséges legénység” című 10. cikk arra irányul, hogy a tagállamok gondoskodjanak arról, hogy a lobogójuk alatt közlekedő hajók megfelelő legénységgel rendelkezzenek a biztonsághoz elegendő legénység elvéről szóló A 890 (21) IMO közgyűlési határozatnak megfelelően. Ugyanakkor az EGSZB meg van győződve arról, hogy a tagállamok között az egyenlő feltételek biztosítása lényeges kérdés, és hogy az együttműködési megállapodásokról szóló 15. cikkben említett európai bizottsági jelentés elkészítését a lehető legrövidebb időn belül végre kell hajtani.

##### 4.2 *Javaslat európai parlamenti és tanácsi irányelvre a hajófelügyeleti és hajóvizsgáló szervezetek, valamint a tengerészeti hatóságok vonatkozó tevékenységeinek közös szabályairól és szabványairól*

4.2.1 A hajóosztályozó társaságok egyre növekvő mértékben felelősek és számon kérhetők a lobogó szerinti államok hatóságai által a tengeri hajózás biztonságának és a környezet védelmének magas szintű biztosításáért. Ezért az EGSZB támogatja azokat a javasolt intézkedéseket, amelyek célja a tagállamok nevében fellépő szervezetek által végzett munka minőségének a javítása, valamint az ellenőrzések és bírságok szigorítása a jelen-

legi rendszernél hatékonyabb fokozatos szankciók rendszerének bevezetésével.

4.2.2 Mivel azonban ezek a feladatkörök jelenleg fedik egymást, az EGSZB úgy véli, hogy jobban meg kellene különböztetni a jogszabályban előírt és az osztályozási feladatköröket, például azzal, hogy más-más felügyelőre bízzák azokat, akik ugyanazon szervezetben belül, vagy két különböző szervezetben tevékenykednek. Kétségtől szűkség lenne egy átmeneti időszakra, amely alatt a tagállamok és az érdekelt társaságok, illetve a hajóosztályozó társaságok közötti tárgyalások során a legjobb gyakorlatok folyamatos ösztönzésével összeállítható egy bevált gyakorlatok tára az érdekütközések elkerülése céljából.

4.2.3 A 19. cikk (3) bekezdése előírja, hogy a tagállamoknak együtt kell működniük a hajóosztályozó társaságokkal az általuk felhatalmazott elismert szervezetek szabályainak, illetve rendelkezéseinek kidolgozásában. A 16. és a 17. cikk rendelkezései ellenére az EGSZB úgy ítéli meg, hogy a hajóosztályozó társaságok számára viszonyossági követelményt kell előírni.

4.2.4 Az EGSZB üdvözli a 20. cikk rendelkezéseit az elismert szervezetekkel szemben támasztott követelmény tekintetében, amelyek értelmében ki kell kérniük egymás véleményét, és egymással együtt kell működniük a nemzetközi egyezmények egyöntetű és következetesen összefüggő alkalmazásának elérése céljából.

##### 4.3 *Javaslat európai parlamenti és tanácsi irányelvre a kikötő szerint illetékes állam általi ellenőrzésről*

4.3.1 Az EGSZB egyetért az irányelvnek az egyértelműség javítását, valamint a kikötő szerinti állam általi ellenőrzés erősítését és javítását célzó átdolgozásával. Megjegyzi, hogy az elmúlt hatéves időszak folyamán a kötelező részletes vizsgálatok hatálya alá vont hajók száma 700-ról 4000-re nőtt.

4.3.2 Az EGSZB támogatja a minőségi hajókat kevesebb vizsgálatral jutalmazó szándékot, mely ezáltal lehetővé teszi, hogy a vizsgálati ráfordítások a nagy kockázatot jelentő hajókra összpontosuljanak, illetve hogy a minőségi szabványoknak nem megfelelő hajók üzemeltetése ellehetetlenüljön az uniós kikötők felkeresésének a tilalmával. Mivel az új rendszer rendelkezései a II. mellékletbe foglalt alapelvekre épülnek, az irányelv átdolgozása egyedülálló lehetőséget teremt az új rendszer további késedelmek nélküli bevezetésére és alkalmazására.

4.3.3 Az EGSZB elégedetten állapítja meg, hogy a révkalauzok szerepe az esetleges hiányosságok korai feltárásában erősödni fog, azonban megjegyzi, hogy a kereskedelmi feladatok és vizsgálati feladatok összekeveredése nem fogja megkönnyíteni a révkalauzok helyzetét, például a nem kötelező révkalauzolászt szolgáltató társaságoknak alárendelt nyílt tengeri révkalauzok esetében.

4.3.4 Az EGSZB üdvözli továbbá, hogy az irányelv bevezeti a fedélzeti munkakörülmények vizsgálatát, mivel az emberi tényező gyakran fontos szerepet játszik a tengeri balesetek bekövetkezésében. A tengerészek fedélzeti élet- és munkakörülményeinek, valamint képzéseinek vizsgálatához növelni kell az ezen a területen szakismeretekkel rendelkező felügyelők létszámát; nehéz lenne sok esetben rövid határidőre teljesítő egyetlen felügyelőtől megkövetelni, hogy mind műszaki, mind szociális tekintetben megfelelő alapossággal végezzen el vizsgálatokat.

4.3.5 Az EGSZB örömmel fogadja a 20. cikk előírását, melynek értelmében az Európai Bizottság minden évben összeállít egy feltevélistát a hajóüzemeltetők és hajótársaságok teljesítményéről.

#### 4.4 *Javaslat európai parlamenti és tanácsi irányelvre a közösségi hajóforgalomra vonatkozó megfigyelő és információs rendszer létrehozásáról szóló 2002/59/EK irányelv módosításáról*

4.4.1 Örömteli tény, hogy az EGSZB korábban többször megismételt felhívása a veszélyben lévő hajókra vonatkozóan végezetül meghallgatásra talált (20. cikk). Ezért az EGSZB támogatja az irányelv „menedékhellyel” kapcsolatos követelményeinek növelésével és összehangolásával az irányelv erősítését célzó javaslatot<sup>(3)</sup>. A menedékhely felkeresésének engedélyezéséhez elegendő pénzügyi garancia egy P & I (védelmi és kártalanító) klubhoz való csatlakozás igazolása. Az igazolás hiánya ugyanakkor nem lehet ürügy arra, hogy megtagadják egy hajó menedékhelyre vonatkozó kérelmét.

4.4.2 Az EGSZB úgy ítéli meg, hogy a balesetek kezelésében és a veszélyben lévő hajók menedékhelyre irányításában illetékes független hatóságnak az érintett felekkel való konzultációs kötelezettségtől függetlenül össze kell vonnia a szükséges hatásköröket, sőt döntéseket is kell hoznia, illetve minden elengedhetetlenül fontos felelősséget, így a sürgősségi helyzetben meghozott döntésekkel járó esetleges pénzügyi következményeket is vállalnia kell.

4.4.3 Az EGSZB megállapítja, hogy a halászat továbbra is az egyik legsebezhetőbb tevékenységi ágazat, és üdvözli a halászhajók automatikus hajóazonosítási rendszerrel (AIS) történő felszerelését. A kis- és középvállalkozások – így a part menti halászat – számára azonban támogatásokat vagy könnyítéseket kell biztosítani felszerelésük érdekében<sup>(4)</sup>.

4.4.4 Az EGSZB támogatja azokat a rendelkezéseket is, amelyek lehetővé teszik a tagállamok számára, hogy megfelelő intézkedéseket hozhassanak azon veszélyek csökkentésére, amelyeket az Európai Unió északi részén található egyes tengeri területeken képződő jég jelenthet a közlekedés szempontjából. Ez a balti-tengeri területen megnőtt olajszállítási forgalom nagyobb kockázata miatt különösen lényeges kérdés. Ugyanakkor azonban az egyes hajóosztályozó társaságok által a jegesedésre hajlamos területeken történő hajózás esetére előírt szabá-

lyokkal kapcsolatos esetleges problémák elkerülése érdekében ésszerű lenne, ha az államok e téren egységesítenék saját szabályait.

4.4.5 Az EGSZB egyetért azzal, hogy a SafeSeaNet tengeri információcsere-rendszer megvalósítása nagymértékben hozzá fog járulni a tengeri biztonság javításához az EU vizein.

#### 4.5 *Javaslat európai parlamenti és tanácsi irányelvre a tengeri közlekedési ágazatban bekövetkező balesetek kivizsgálására irányadó alapelvek megállapításáról, valamint az 1999/35/EK és a 2002/59/EK irányelv módosításáról*

4.5.1 Az EGSZB támogatja ezt a javaslatot, mert csak a balesetek független műszaki kivizsgálása biztosítja a megfelelő intézkedések megtételét és ezáltal az újra előfordulás lehetőségének a mérséklését. Támogatja továbbá független szakértői testületek létrehozását az ilyen vizsgálatok lefolytatásának céljaira, valamint azok egyértelmű megkülönböztetését a büntetési célú vizsgálatoktól.

4.5.2 Az EGSZB üdvözli a 7. cikk közös biztonsági vizsgálatok lefolytatására vonatkozó rendelkezését.

4.5.3 Az EGSZB úgy véli, hogy a 9. cikkben a biztonsági vizsgálatokon kívül az adatok más célokra történő közlésének a tilalmát előíró rendelkezés alapvető fontosságú. Az adatok közlésére vonatkozó engedély bírósági hatáskörbe utalása aggodalomra ad okot. Következésképpen az EGSZB úgy ítéli meg, hogy jobb lenne, ha a balesetek műszaki kivizsgálása során bizonyítékokat benyújtók számára biztosítanák a mentelmi jogot, sőt a névtelenséget. Ugyanúgy, mint a légi közlekedési ágazatban, értékes hozzájárulást jelentene a jövőbeli hasonló események megelőzésének és az átláthatóságnak a biztosítása és minden lehetséges tanulság levonásának előmozdítása érdekében, ha a hajózási közlekedési ágazat képviselői és a kivizsgálásban érintett terület szervezett civil társadalmának a képviselői részt vennének a kivizsgálási eljárásban. Az Európai Bizottság szintén bölcsen elrendeli a visszajelzések szükségességét a tapasztalatok gyűjtése érdekében.

#### 4.6 *Javaslat európai parlamenti és tanácsi rendeletre a tengeri és belvízi utasszállítók baleseti felelősségéről*

4.6.1 Az EGSZB támogatja ennek a javaslatnak az alapvető célját, amely szerint baleset bekövetkezése esetén az EU szintjén minden utas számára biztosítani kell ugyanazon védelmi rendszert: korszerűsített fuvarozói felelősségi szabályok, kötelező biztosítási rendszer és kielégítő mértékű kártalanítási plafonérték alkalmazását. Ezek a védelmi szabályok minden olyan utas vonatkozásában alkalmazandók, akik menetjegyeiket Európában vásárolták meg, még abban az esetben is, ha a Közösség vizein kívüli területeken utaznak vagy harmadik ország lobbogóját viselő hajó fedélzetén tartózkodnak.

<sup>(3)</sup> A SOSREP brit rendszer bevált gyakorlatai fontos ötletforrást jelenthetnek e téren.

<sup>(4)</sup> A Tanács által június 16-án elfogadott Európai Halászati Alap lehetővé teszi a biztonsági felszerelések költségei 40 %-ának finanszírozását, ezen túlmenően további intézkedések várhatóak tagállami szinten.

4.6.2 Az EGSZB emlékeztet arra, hogy egy 2003-as határozattervezetben a tagállamok már felhívást kaptak arra, hogy 2005 vége előtt ratifikálják az athéni jegyzőkönyvet. Sajnálatos módon a ratifikálási folyamat elakadt. A jelenlegi javaslat megfelelő eszközt bocsát rendelkezésre, amely lehetővé teszi az athéni jegyzőkönyv rendelkezéseinek az EU egészében történő egységes alkalmazását. Az athéni jegyzőkönyv beépítése a közösségi jogba nem akadályozza meg a tagállamokat abban, hogy a jegyzőkönyvet a nemzetközi szintű hatályba léptetésének előmozdítása érdekében ratifikálják.

4.6.3 Az EGSZB megállapítja, hogy a 2002. évi athéni jegyzőkönyv hatálybalépésére, illetve tagállamok általi ratifikálására vonatkozó javaslat tekintetében két kérdés megoldatlan maradt. Egyrészt a háború/terrorizmus kérdése: az EGSZB felhívja a figyelmet arra, hogy az IMO állásfoglalása lehetővé teszi az államok számára, hogy a ratifikálás során fenntartással éljenek a megkövetelt biztosítási igazolásnak a háború/terrorizmus kockázatainak kizárásával történő kibocsátására vonatkozóan. Másrészt a felső határ összege: a P & I Klubok Nemzetközi Szövetsége bejelentette, hogy abban az esetben tud fedezetet nyújtani a jegyzőkönyvben előírt legmagasabb határösszegre, ha a terrorizmus problémájára megoldás születik. Alternatív javaslatok kerültek benyújtásra megvitatás céljából, és életképes megoldásokat lehetne találni nemzetközi és/vagy európai szinten. Az Európai Unió Szolidaritási Alapja (2012/2002 sz. rendelet) – melynek felülvizsgálata folyamatban van, és 2007-ben lép hatályba – elsősegélyszerű támogatást nyújt akár terrorista cselekményekből eredő katasztrófa esetén is, ez azonban nem helyettesítheti a tárgyalásos alapon kialakított megoldást – melyet az EGSZB sürgetőnek vél – az esetleges terrortámadás által okozott károk biztosítási fedezetével.

4.6.4 Az EGSZB elismeri annak a célkitűzésnek az érdemeit, amely szerint a Közösségen belüli és nemzetközi útvonalakon közlekedő hajók utasait azonos kártalanítás illeti meg. Egyes kisebb társaságok számára vagy bizonyos szolgáltatások esetén azonban ezzel kapcsolatosan nem elhanyagolható nehézségek adódhatnak.

4.6.5 A tengeri utasszállítást biztosító belföldi szolgáltatások esetében az EGSZB egy átállási (átmeneti) időszakot javasol a javaslat megvalósításában annak érdekében, hogy a negatív következményeket minimálisra lehessen csökkenteni. Ezzel elkerülhető lenne, hogy a helyi kompszolgáltatások gazdasági életképessége erőteljesen csökkenjen, ami rontaná a szigetekkel való rendszeres összeköttetések helyzetét.

4.6.6 A balesetek áldozatai, illetve azok igényjogosult hozzátartozói számára fizetendő előleggel kapcsolatban az EGSZB támogatja azokra a hajózási balesetekre vonatkozó javaslatot, amelyekre az athéni jegyzőkönyv szigorú felelősségi rendszert ír elő.

4.6.7 A fogyatékkal élőkkel és az utazás előtti tájékoztatással kapcsolatos rendelkezések az athéni jegyzőkönyvet kiegészítő, nem pedig attól eltérő rendelkezéseknek tekintendők. Hasonló

rendelkezéseket vezettek be a montreali egyezményre hivatkozva a légi utasok jogainak szabályzatában is.

4.6.8 A belvízi hajózás vonatkozásában az EGSZB úgy véli, hogy a tengeri közlekedés biztonsága érdekében kidolgozott 3. intézkedéscsomag nem veszi figyelembe a belvízi utakon biztosított közlekedés (folyamok, folyók és folyótorkolatok, csatornák, tavak) és a tengeri közlekedés (kontinens és sziget(ek) közötti összeköttetés, területi folytonosságot biztosító közszolgáltatás és nemzetközi összeköttetések) közötti különbségeket. Ezen útvonalak természete és kihasználása különböző lévén, különböző jogi rendszerre van szükség (hajózási, biztonsági, megbízhatósági, felelősségi, kötelező biztosításra vonatkozó szabályok).

#### 4.7 *Javaslat európai parlamenti és tanácsi irányelvre a hajótulajdonosok polgári jogi felelősségéről és az általuk nyújtandó pénzügyi biztosítékokról*

4.7.1 Az EGSZB támogatja, hogy a tagállamok ratifikálják az 1996. évi LLMC-jegyzőkönyvet, amely megkétszerezi az 1976. évi LLMC-jegyzőkönyvben a hajótulajdonosok számára előírt polgári jogi felelősségi szinteket. Az 1976. évi szöveg az összes tengeri kárigényt érintő horizontális egyezmény. Az EGSZB megjegyzi azonban, hogy a javaslat szerint az EU vizeire belépő minden hajónak (lobogójától függetlenül) pénzügyi felelősségi igazolással kell rendelkeznie az 1996. évi LLMC-jegyzőkönyvben előírt összeg kétszereséről.

4.7.2 Az Egyesült Nemzetek Szervezetének tengerjogi egyezménye (UNCLOS) értelmében a parti államok túlléphetnek az egyezmény rendelkezésein oly módon, hogy a kötelezettségeket csak harmadik államok olyan hajói vonatkozásában alkalmazzák, amelyek kikötőiket felkeresik. A P & I klubok bejelentették, hogy csak az 1996. évi jegyzőkönyvben meghatározott felső plafonnak megfelelő igazolásokat szándékoznak kibocsátani.

4.7.3 Fizetéseképtelenség esetén jobb, ha van biztosítás, melyhez egyértelműen meg kell határozni a felelősségi kritériumokat. A felső határ megszüntetése a súlyos gondatlansággal eljáró tulajdonosok esetében a biztosítási piac visszaesését és a csupán egyetlen hajóval rendelkező – jogilag korlátolt felelősségű társaságként működő – szállító-fuvarozó társaságok számának megnövekedését eredményezheti.

4.7.4 Az EGSZB ugyanakkor megállapítja, hogy a károk és a felelősség mértékének percepciója és értékelése sokat változott az utóbbi években; a kártalanítási összeg a megállapított közvetlen és főleg közvetett kár összegénél nagyon gyakran sokkal kevesebb, ezért szeretne javulást látni ezen a területen, és javasolja, hogy az Európai Bizottság végezze el javaslata közgazdasági elemzését. Ennek az elemzésnek meg kell vizsgálnia, hogy a felelősség korlátozásának teljes elhagyása összességében milyen gazdasági hatást fejt ki, és van-e olyan eset, ami indokolja a korlátozás szintjeinek emelését.

4.7.4.1 Az EGSZB emlékeztet az ERIKA-I és -II csomagokról szóló korábbi véleményeire, és újfent megismétli, hogy az elérendő cél az áldozatok gyors és garantált kártalanítása az elszendvedett károkért, nem pedig a vitás kérdések folytatása és a peres ügyek végtelenségig történő elhúzása. A meglévő összes IMO-egyezmény ratifikálása lehetővé tenné a megfelelőbb polgári jogi felelősségvállalást, a kötelező biztosítást, illetve a közvetlen fellépést a pontosan meghatározott követelések esetében, ahogyan az az irányelvjavaslatban szerepel.

4.7.4.2 Az EGSZB véleménye szerint a polgári jogi felelősséget egyértelmű és átlátható szabályoknak kell szabályozniuk. A tengeri jogban a „súlyos gondatlanság” (gross negligence) gyakran használt jogi fogalom a hajórakományban bekövetkezett kárral kapcsolatos peres ügyekben. A vétkesség nélküli felelősség kizárására nemzetközileg használt fogalom a „tudatos gondatlanság” (recklessness with knowledge), azaz, amikor a szállító gondatlan, bár tudja, hogy károk következhetnek be. Az EGSZB is támogatta ezt a megoldást az ERIKA-II csomagról szóló véleményében, csakhogy az olajszennyezések kérdésében. Ezért az EGSZB azt javasolja, hogy az irányelvtervezetben objektív tényezőket is tüntessenek fel annak érdekében, hogy a tagállamok és joghatóságai meg tudják határozni, mikor is teljesülnek a „súlyos gondatlanság” kritériumai. Enélkül fennáll annak a veszélye, hogy a különböző tagállamok különbözőképpen valósítják meg az irányelvet.

4.7.4.3 Az EGSZB fenntartja azon álláspontját, mely szerint a pénzügyi biztosítékról szóló igazolást inkább egy P & I klubhoz való csatlakozással kellene igazolni, semmint egy tagállam által kiállított igazolással. A P & I klubhoz való csatlakozás igazolása megfelel a javasolt eszköz célkitűzéseinek, és a P & I kluboknál lenne beszerezhető.

4.7.5 Az EGSZB úgy ítéli meg, hogy a javaslat jelenlegi formájában összeférhetetlen a környezetvédelmi felelősségről szóló 2004. április 21-i 2004/35/EK irányelvvel a környezeti károk megelőzése és helyreállítása tekintetében, amely elismerte az IMO-egyezmények, így az LLMC-egyezmény elsődleges alkalmazását. Nemzetközi jogi problémák merülhetnek fel az 1976-os és az 1996-os LLMC-t aláírt tagállamok szerződéseinek esetében.

4.7.5.1 Az EGSZB támogatja azt a javaslatot, amelynek értelmében a tengerészek magára hagyása esetére a hajóknak pénzügyi biztosítéki igazolással kell rendelkezniük, és megjegyzi, hogy az IMO-ILO munkacsoport ezen a témán dolgozik, mely nemzetközi szinten az illetékességi körébe tartozik.

4.7.6 A vegyi anyagok és a bunkerolaj elcsorgásával kapcsolatos felelősséget és kártalanítást a veszélyes és mérgező anyagokra és a bunkerolaj elcsorgására vonatkozó egyezmények szabá-

lyozzák, és azok a nemzetközi közösség konszenzusos véleményét tükrözik. Az EGSZB határozottan javasolja, hogy az Európai Bizottság minden igyekezetével törekedjen a veszélyes és mérgező anyagokra és a bunkerolajra vonatkozó egyezményeknek az uniós tagállamok általi ratifikálásán keresztül az Európai Unión belüli mielőbbi hatályba léptetésére.

## 5. Részletes megjegyzések

5.1 Az EGSZB érdeklődéssel tekint az ILO közelmúltban megtartott 94. Nemzetközi Munkaügyi Konferenciájára (tengerészeti ülészsak), amely részben kötelező érvényű rendelkezések, részben javaslatok formájában egységes tengerészeti munkaügyi egyezményt fogadott el. Az új egyezmény egyetlen egyértelmű és átfogó tengerészeti munkaügyi egyezménybe vonja össze és korszerűsíti az 1920-as évek óta elfogadott és az évek során különböző okokból módosított tengerészeti egyezményeket. Az EGSZB tudomásul veszi továbbá az Európai Bizottság arra irányuló szándékát, hogy az ILO egyezményét (a tengerészeti szabályzatot) beillessze a közösségi jogba, és támogatásáról biztosítja a társadalmi párbeszéd munkacsoportnak az egyezmény megvalósítása érdekében tett, illetve a közösségi jogba történő átültetés kérdésének legjobb módozatait kereső folyamatos erőfeszítéseit.

5.2 A tengeri közlekedés területén az emberi tényezővel kapcsolatos folyamatos aggodalmának hangot adva az EGSZB arra kéri az Európai Bizottságot, hogy prioritásként szorgalmazza az egyezmény tagállamok általi legrövidebb időn belüli ratifikálását annak érdekében, hogy harmonizált jogalap álljon rendelkezésünkre; az egyezményt annak hatálybalépése előtt a világ bruttó regisztertonna hajóterének legalább egyharmadát képviselő 30 országnak ratifikálnia kell. Az EU ezeknek a törekvéseknek az EGT-országok és az Európai Unióval gazdasági együttműködési megállapodást kötött harmadik országok általi ratifikálás előmozdításával erős lökést adhat.

5.3 A kikötő és loboogó szerint illetékes államokra vonatkozó javasolt intézkedések (törvényben előírt bizonyítványok kibocsátása, szociális vizsgálat, kiterjesztett vizsgálat, a hajók 100 %-ának vizsgálatára vonatkozó célkitűzés stb.) összesített hatását az illetékes hatóságoknak gyorsan fel kell mérniük, hogy a lehető legrövidebb időn belül megtehessek a szervezés, finanszírozás és munkaerő-felvétel terén a szükséges intézkedéseket.

5.4 Fontos, hogy az Európai Tengerbiztonsági Ügynökség a hatáskörébe tartozó kulcsfontosságú feladatok ellátásához megfelelő erőforrásokkal rendelkezzen, hogy feladatait legjobb képességeinek megfelelően láthassa el.

Brüsszel, 2006. szeptember 13.

az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság

elnöke

Anne-Marie SIGMUND