



Brüsszel, 2016. november 11.
(OR. en)

Intézményközi referenciaszám:
2016/0170 (COD)

13785/16
ADD 2

MAR 277
CODEC 1543

JELENTÉS

Küldi:	a Tanács Főtitkársága
Címzett:	az Állandó Képviselők Bizottsága (I. rész)
Előző dok. sz.:	13381/16 MAR 263 CODEC 1462
Biz. dok. sz.:	9953/16 MAR 160 CODEC 846
Tárgy:	<i>A Tanács 2016. december 1-i ülésének (Közlekedés, Távközlés és Energia) előkészítése</i> Javaslat – Az Európai Parlament és a Tanács irányelve a személyhajókra vonatkozó biztonsági szabályokról és követelményekről szóló 2009/45/EK irányelv módosításáról – Általános megközelítés = <i>Németország és Írország nyilatkozata</i>

Mellékelten továbbítjuk a delegációk számára Németországnak és Írországnak az Állandó Képviselők Bizottsága és a Tanács jegyzőkönyvében rögzítendő nyilatkozatát.

Írország és Németország nyilatkozata a személyhajókra vonatkozó biztonsági szabályokról és követelményekről szóló 2009/45/EK irányelv módosításáról szóló európai parlamenti és tanácsi irányelvjavaslatról

Vitorlás hajók

A személyhajókra vonatkozó biztonsági szabályokról és követelményekről szóló 2009/45/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv kinyilvánított célja a biztonság magas szintjének megvalósítása, valamint a kereskedelmi akadályok elhárítása a személyhajókra és a belföldi úton közlekedő vízi járművekre vonatkozó, megfelelő szintű, összehangolt biztonsági követelmények megállapításával.

Írország és Németország ugyanakkor úgy véli, hogy a REFIT-javaslattal nem valósulnak meg ezek a célok. Ennek oka, hogy e REFIT-eljárással a vitorlás hajók kikerülnek az irányelv hatálya alól, ezáltal megszűnnek az összehangolt biztonsági követelmények, és ennek következtében új akadályok gördülnek a kereskedelem elé. A vitorlás hajók biztonsága továbbra is fontos biztonsági probléma. Több ilyen hajó is nagy nyilvánosságot kapó, rendkívül súlyos tengeri balesetet szenvedett, így például a közelmúltban az „Astrid” vitorlás iskolahajó, amely Írország partjainál süllyedt el. A hősiességnek köszönhetően szerencsére a hajó fedélzetén lévő összes fiatal utast és a hajó teljes személyzetét sikerült megmenteni. Írország tengeri baleseteket kivizsgáló testülete (Marine Casualty Investigation Board) közzétette jelentését e balesetről, és mindenkit arra ösztönzünk, olvassa el, hogy lássa, milyen közel kerültünk egy súlyos tengeri tragédiához. A jelentés számos komoly, e hajótípushoz kapcsolódó biztonsági problémára mutatott rá, amit vegyük figyelembe arra vonatkozóan, hogy sürgősen foglalkoznunk kell az ilyen – sok fiatal szállító – hajók biztonságosságának kérdésével. Megjegyzendő az is, hogy az „Astrid” vitorlással akkor történt a baleset, amikor működött a motorja, ezért úgy véljük, semmi nem indokolja a REFIT-javaslatban az arra irányuló próbálkozásokat, hogy különbséget tegyünk a vitorlával és motorral felszerelt, valamint a csak motorral felszerelt hajók között, mivel köztudott, hogy ezek az úgynevezett vitorlás hajók általában akkor is igen hosszú ideig használják a motorjukat, amikor vitorlával haladnak. Az európai polgárok nem fogják elnézni nekünk az ilyen hajókkal előforduló tragédiákat.

Ezen túlmenően Írország és Németország hangsúlyozza, hogy ha a vitorlás hajók kikerülnek az irányelv hatálya alól, azzal új akadályok gördülnek használatuk elé az Unióban, mivel a jelenlegi összehangolt követelményeket egymástól eltérő nemzeti előírások váltják fel. Ez káros hatással lesz az ilyen hajók kulturális rendezvényeken (pl. a klasszikus vitorlázatú iskolahajók versenyein) való használatára. Emellett kedvezőtlenül fogja befolyásolni az ilyen hajók forgalmazásának és értékesítésének piacát is.

Meg kell jegyezni azt is, hogy az ilyen motorral felszerelt vitorlás hajók a Nemzetközi Tengerészeti Szervezet SOLAS-egyezményének hatálya alá tartoznak, és az uniós tagállamok közötti nemzetközi hajóutakat illetően nemzetközi személyhajó-biztonsági bizonyítvánnyal kell rendelkezniük. Ez a REFIT-módosítások elfogadásával sem változik meg. Mivel az ilyen vitorlás hajók a SOLAS-egyezmény hatálya alá tartoznak, alkalmazni kell a kikötő szerint illetékes állam általi ellenőrzésről szóló 2009/16/EK irányelvet, továbbá ezen irányelv szerint ellenőrizni és rögzíteni kell őket a Thetis-rendszerben. Semmit sem nyerünk tehát azzal, ha e hajók kikerülnek a REFIT-irányelv hatálya alól, mivel ezzel csökkenne a tengerészeti biztonság és új akadályok gördülnének az ilyen hajók kereskedelme elé.