



TENGERI KÖZLEKEDÉS: KÖZLEKEDÉSI ÉS BIZTONSÁGI SZABÁLYOK

Az uniós irányelvek és rendeletek az utóbbi években jelentősen javították a tengeri közlekedés biztonsági normáit. A javulásokat elsősorban az Erika és a Prestige katasztrófája nyomán elfogadott három jogalkotási csomag okozta.

JOGALAP ÉS CÉLKITŰZÉSEK

A jogalap az Európai Unió működéséről szóló szerződés VI. címe, különösen a 91. cikk (1) bekezdésének c) pontja, valamint a 100. cikk (2) bekezdése. A tengeri közlekedéspolitikai alapvető célja az utasok és a személyzet tagjai, valamint a tengeri környezet és a part menti területek védelmét szolgáló, biztonságos tengeri közlekedés. A tengeri közlekedés globális dimenziójára való tekintettel az IMO (Nemzetközi Tengerészeti Szervezet) egységes nemzetközi előírásokat dolgoz ki. A legfontosabb nemzetközi megállapodások közé tartozik a hajókról történő szennyezés megelőzéséről szóló nemzetközi egyezmény (MARPOL), az „Életbiztonság a tengeren” tárgyú nemzetközi egyezmény (SOLAS) és a tengerészek képzéséről, képesítéséről és az őrszolgálat ellátásáról szóló nemzetközi egyezmény (STCW). Az uniós tengeri közlekedési politika egyik legfőbb célja e nemzetközi egyezmények mielőbbi beillesztése az uniós jogba, uniós szinten egyéb intézkedések elfogadására is sor kerül.

EREDMÉNYEK

A. Képzés és képesítések

A tengerészek képzésének minimumszintjéről szóló, 1994. november 22-i [94/58/EK irányelv](#) az 1978. évi SCTW-egyezményt ültette át az uniós jogba. Az egyezmény jelentős módosításon esett át 1995-ben, majd 2010-ben is, az uniós irányelv megfelelő módosításait vonva maga után, amelynek legutóbbi változata a 2012. november 21-i [2012/35/EU irányelv](#). Ez az irányelv rögzíti a tengerészek képesítésének megszerzéséhez szükséges képzési és jártassági követelményekkel kapcsolatos szabályokat, továbbá a szabályozott szakirányú képzéseket. Az irányelv továbbá tárgyalja a tengerészek képzésére, a legénység tagjai közötti kommunikációra, valamint a legénység tanúsítványainak ellenőrzésére (a kikötő szerint illetékes állam általi ellenőrzésre) vonatkozó tagállami előírásokat. Az irányelv továbbá a képesítések hamisítása elleni szigorúbb intézkedéseket, a fizikai alkalmasság tekintetében szigorúbb normákat, valamint naprakésszé tett biztonsági képzést is magában foglal.

A [COM\(2016\)0082](#) bizottsági javaslat hatályon kívül fogja helyezni a [96/50/EK tanácsi irányelvet](#) és a [91/672/EGK tanácsi irányelvet](#), és átmeneti intézkedések fokozatos megvalósításával a szakmai képesítésre vonatkozó követelményeket a hajóvezetők szintjén túl az Unión belüli belvízi hajózásban dolgozó összes munkatársra kiterjeszti. A módosított irányelv elő fogja írni a fedélzeti személyzet tagjai és a vészhelyzeti eljárásokért felelős személyek számára, hogy rendelkezzenek a képesítésüket igazoló bizonyítványokkal. A

kockázatot jelentő körülmények között hajózó hajóvezetőknek külön engedéllyel kell rendelkezniük, és kiegészítő ismeretek meglétét kell igazolniuk. Ezt a javaslatot a TRAN bizottságban 2016. november 10-én megszavazták, és az intézményközi tárgyalások eredményeként megszülető megállapodásról előreláthatólag a 2017. novemberi plenáris ülésen szavaznak.

B. Tengerészeti felszerelések

A fedélzeti felszerelésekről szóló, 1996. december 20-i [96/98/EK irányelv](#) célja, hogy a kereskedelmi hajók tengerészeti felszereléseire vonatkozóan biztosítsa a SOLAS-egyezmény egységes alkalmazását, és kötelezően érvényesítse az egyezményen alapuló IMO-határozatokat. A [96/98/EK irányelvet](#) a [2012/32/EU irányelv](#) úgy módosította, hogy az A. melléklet helyébe a nemzetközi egyezmények legfrissebb módosításai és az alkalmazandó vizsgálati előírások léptek. A tengerészeti felszerelésekről szóló, 2014. július 23-i [2014/90/EU irányelv](#) megerősítette a vonatkozó szabályok végrehajtását és betartásuk ellenőrzését.

C. Biztonság a hajókon és a kikötői létesítményekben

Az IMO 2002. évi diplomáciai konferenciáján elfogadták az ISPS-szabályzatot (hajók és kikötői létesítmények nemzetközi biztonsági szabályzata), valamint a különféle nemzetközi megállapodások módosításait. A szabályzat célja a hajók és kikötői létesítmények védelmének fokozása volt. A 2004. március 31-i [725/2004/EK rendelet](#) az említett IMO-határozatok egységes értelmezésének és végrehajtásának biztosítására irányul. A Tanács által 2014. június 24-én elfogadott határozattal hatályba lépett európai uniós tengerhajózási biztonsági stratégia olyan politikai és stratégiai intézkedés, amely az összes vonatkozó nemzetközi, uniós és nemzeti eszköz révén lehetővé teszi a tengerbiztonság előtt álló kihívások hatékony kezelését.

D. Az utasszállító hajók biztonsága és a hajófelügyelet

Az 1994. november 22-i [94/57/EK irányelv](#) közös szabályokat és szabványokat állapít meg a hajófelügyeleti és hajóvizsgáló szervezetek, továbbá a tengerészeti hatóságok (hajóosztályozó társaságok) vonatkozó tevékenységei tekintetében. A két európai uniós kikötő között menetrend szerinti szolgáltatásokat végző hajók biztonságával a 2009. május 6-i [2009/45/EK irányelv](#) foglalkozik, amely egységes szerkezetbe foglalta és átdolgozta a [98/18/EK irányelv](#) által a személyszállító hajók biztonsága tekintetében bevezetett szabályokat és normákat. A személyhajókon utazó személyek nyilvántartásáról szóló, 1998. június 18-i [98/41/EK irányelv](#) lehetővé tette az utasok számának ellenőrzését, és ilyen módon baleset esetén hatékonyabban végrehajthatók a mentési műveletek.

2016-ban a Bizottság három jogalkotási javaslatot terjesztett elő, amelyekről a TRAN bizottság 2017. április 11-én, a plenáris ülés pedig 2017. október 4-én szavazott. A [2009/45/EK irányelvet](#) módosító első javaslat – a [COM\(2016\)0369](#) – hivatott a személyszállító hajókra vonatkozó biztonsági szabályokat és normákat tisztázni és egyszerűsíteni, hogy azokat könnyebben lehessen naprakészé tenni, nyomon követni és érvényesíteni. A módosítások tartalmazzák a következetlen és pontatlan hivatkozások kiküszöbölését, a különféle hajótípusokra vonatkozó új fogalom meghatározást, az egyenértékű anyag fogalmának pontosítását, a 24 méternél rövidebb hajók kizárását és a tengeri területek fogalom meghatározásainak egyszerűsítését. Az átláthatóság fokozása és a mentességekkel, az egyenértékűséggel és a kiegészítő biztonsági intézkedésekkel kapcsolatos értesítés megkönnyítése érdekében a Bizottság adatbázist hoz létre. A második javaslat – [COM\(2016\)0370](#) – a személyszállító hajók fedélzetén utazó utasok és személyzet számbavételével és nyilvántartásával kapcsolatos jelenlegi előírások aktualizálásával és pontosításával fogja módosítani a [98/41/EK irányelvet](#). A módosítások a hajón tartózkodó személyek állampolgárságával kapcsolatos információk bevezetése érdekében

tartalmazzák a „kikötői terület” meghatározásának aktualizálását, az utasok és a személyzet listájának a társaságok általi tárolására vonatkozó előírás helyett pedig az információkat az egyablakos nemzeti rendszerben tárolják. A harmadik javaslat – [COM\(2016\)0371](#) – célja, hogy a [2009/16/EK irányelv](#) módosításával, valamint az [1999/35/EK irányelv](#) hatályon kívül helyezésével egyszerűbbé tegye a személyhajók biztonságára vonatkozó jelenlegi uniós szabályozást. A javaslat a ro-ro komphajók és a gyorsjáratú vízi járművek esetében aktualizálja és pontosítja a hatályos vizsgálati követelményeket. A javaslatban szereplő pontok többek között tartalmazzák a vizsgálati jelentésekkel, az indulási tilalmakkal, a fellebbezésekkel, a költségekkel, az ellenőrzési adatbázissal és a szankciókkal kapcsolatos rendelkezések összhangba hozását. A javaslat a menetrend szerinti közlekedés megkezdése előtti, a hajók ellenőrzésén alapuló ellenőrzési rendszerről rendelkezik, amelyet összevonhatnak a hajóra irányuló, a lobogó szerinti állam általi éves szemlével. 2017. október 23-án a Tanács jóváhagyta a Bizottság mindhárom jogalkotási javaslatról szóló szavazását.

E. Az Erika- és a Prestige-katasztrófák utáni fejlemények

Az Erika (1999) és a Prestige (2002) tartályhajók balesetét követően az EU tengeri biztonsági előírásait ismét jelentősen szigorították.

1. Az „Erika I” csomag

A 2001. december 19-i [2001/105/EK irányelv](#) megszigorította és standardizálta a [94/57/EK irányelvben](#) a hajófelügyeleti és hajóvizsgáló szervezetekre vonatkozóan megállapított jogi rendelkezéseket (lásd az előző részt). Az irányelv a bizonyított gondatlanság esetére felelősségi rendszert vezetett be. A 2001. december 19-i [2001/106/EK irányelv](#) az egyes potenciálisan veszélyes hajók esetében kötelezővé tette a kikötő szerint illetékes állam által végzett ellenőrzést, és bevezetett egy feketelistát olyan hajók számára, amelyek uniós kikötőkbe való vissza lehet utasítani.

A 2002. február 18-i [417/2002/EK rendelet](#) megállapított egy, az egyhéjazatú tartályhajók forgalomból való kivonására és azok biztonságosabb, kettős héjazatú hajókkal történő felváltására vonatkozó ütemtervet. A Prestige tartályhajó katasztrófáját követően a 2003. július 22-i [1726/2003/EK rendelet](#) szigorúbb határidőket szabott. A kettős héjazatú vagy azzal egyenértékű szerkezeti megoldással rendelkező egyhéjazatú olajszállító tartályhajók gyorsított bevezetéséről szóló, 2012. június 13-i [530/2012/EU rendelet](#) pedig hatályon kívül helyezte a [417/2002/EK rendeletet](#), valamint megelőzött bizonyos, az IMO-szabályok értelmében esetlegesen elérhető mentességeket. Rögzítette továbbá, hogy kizárólag kettős héjazatú hajók szállíthatnak nehézőlajtermékeket EU-tagállamok lobogója alatt, továbbá a lobogótól függetlenül kitiltott a tagállamok joghatósága alá tartozó kikötőkből, tengeri terminálokból és horgonyzóhelyekről minden egyhéjazatú olajszállító hajót.

2. Az „Erika II” csomag

A 2002. június 27-i [2002/59/EK irányelv](#) a közösségi hajóforgalomra vonatkozó megfigyelő és információs rendszert hozott létre (SafeSeaNet). A tagállami kikötőbe befutni szándékozó hajó üzemben tartójának előzetesen különféle információkat kell az illetékes kikötői hatóság rendelkezésére bocsátania, különösen a veszélyes vagy szennyező rakományokkal kapcsolatban. Az irányelv előírta a hajók automatikus azonosító rendszerrel (AIS), továbbá útiadat-rögzítő rendszerekkel (VDR-rendszerrel vagy „fekete dobozzal”) való kötelező felszerelését is. Az irányelv értelmében a tagállamok hatóságai rossz időjárási viszonyok esetén megtilthatják a hajók kifutását. A 2002. június 27-i [1406/2002/EK rendelet](#) létrehozta az Európai Tengerészeti Biztonsági Ügynökséget (EMSA). Az EMSA feladata, hogy tudományos és műszaki tanácsot nyújtson a tagállamok és a Bizottság számára, és ellenőrizze a tengeri biztonságra vonatkozó jogszabályok végrehajtását. Hatáskörét azóta jelentősen bővítették,

és az kiterjed a szennyezések felügyeletére (és a tagállamok kérése esetén az operatív segítségnyújtásra) és a műholdas megfigyelési rendszerekre is. A 2013. január 15-i [100/2013/EU rendelet](#) módosította az EMSA-rendeletet, világossá téve az EMSA fő és kiegészítő feladatait, emellett részletezte a tagállamok és a Bizottság közötti együttműködés elősegítésében betöltendő szerepét a következők révén:

- a hajók globális, nagy hatósugarú azonosítási és nyomon követési rendszere (LRIT) európai adatközpontjának és az Unió tengeri információcsere-rendszerének (SafeSeaNet) fejlesztése és üzemeltetése;
- földmegfigyelési és a hajók helyzetére vonatkozó releváns adatok szolgáltatása az illetékes nemzeti hatóságoknak és az érintett uniós szerveknek; valamint
- operatív támogatás nyújtása a tagállamoknak a súlyos balesetekhez kapcsolódó vizsgálatokban.

3. A harmadik tengeri biztonsági csomag és a kikötő szerint illetékes állam általi ellenőrzés Intenzív tárgyalásokat követően a Parlament és a Tanács 2008 decemberében megállapodásra jutott egy harmadik jogalkotási csomagot illetően, amely két rendeletet és hat irányelvet tartalmaz:

- a kikötő szerint illetékes állam általi ellenőrzésről szóló irányelv (a 2009. április 23-i [2009/16/EK irányelv](#)) átdolgozása azzal a céllal, hogy a kockázati profiloktól függő új felügyeleti mechanizmusokon keresztül biztosítsák a kockázatot jelentő hajók hatékonyabb és gyakoribb ellenőrzését; a 2009/16/EK irányelv az uniós jog hatálya alá vonja (az 1982 óta fennálló) Párizsi Memorandum keretében kidolgozott eljárásokat, eszközöket és elvégzett munkát;
- a lobogó szerinti állammal szembeni követelményekről szóló, 2009. április 23-i [2009/21/EK irányelv](#), amelynek célja, hogy lehetővé tegye a nemzetközi előírásoknak a valamely tagállam lobogója alatt hajózó hajók által történő betartásának hatékonyabb felügyeletét;
- a közösségi hajóforgalomra vonatkozó megfigyelő és információs rendszer (SafeSeaNet) létrehozásáról szóló irányelvet módosító, 2009. április 23-i [2009/17/EK irányelv](#), amelynek célja többek között a tengeren veszélybe került hajók vészhelyzeti kikötése tekintetében a jogi keretfeltételek javítása és a SafeSeaNet további kiterjesztése;
- a hajófelügyeleti és hajóvizsgáló szervezetek közös szabályairól és szabványairól szóló, 2009. április 23-i [391/2009/EK rendelet](#) és a [2009/15/EK irányelv](#), amelynek célja az egész világon hajózó flotta vizsgálati és tanúsítási eljárásaiban még meglévő hiányosságok megszüntetése;
- a tengeri szállítási ágazatban bekövetkező balesetek kivizsgálására irányadó alapelvek megállapításáról szóló, 2009. április 23-i [2009/18/EK irányelv](#), amely szabványos elveket állapít meg a valamelyik tagállam lobogója alatt közlekedő hajókkal kapcsolatos és a tagállamok parti tengerén vagy belvizein történt tengeri balesetek és rendkívüli események tengeren történő kivizsgálására vonatkozóan; továbbá létrehozott egy, a vizsgálatok eredményeinek közös felhasználására szolgáló rendszert, az ESMA, a Bizottság és a tagállamok közötti, úgynevezett állandó együttműködési keretet;
- a tengeri utasszállítók baleseti felelősségéről szóló, 2009. április 23-i [392/2009/EK rendelet](#) (amely a 2002. évi jegyzőkönyv által módosított, a tengeri utas- és poggyászszállításról szóló, 1974. évi athéni egyezményen alapszik);

- a 2009. április 23-i [2009/20/EK irányelv](#) célja, hogy meghatározza azokat a feltételeket, amelyek mellett a hajótulajdonosok tengeri biztosítási kárigényre vonatkozó biztosítását a kikötő szerint illetékes állam ellenőrizheti (az 1996. évi jegyzőkönyvvel módosított, a tengeri követelésekkel összefüggő felelősség korlátozásáról szóló, 1976. évi egyezmény szerinti korlátozásnak megfelelő tengeri biztosítási kárigényekre terjed ki).

AZ EURÓPAI PARLAMENT SZEREPE

A Parlament mindig is támogatta a tengeri közlekedés biztonságával kapcsolatos kezdeményezéseket, valamint hozzájárult a szóban forgó területen tett előrelépésekhez. A két „Erika” tengerbiztonsági csomag elnyerte az Európai Parlament támogatását, véglegesítésük – fontos javítások beillesztésével – gyorsan megtörtént. A Parlament szorgalmazta továbbá az európai parti őrség létrehozását, a környezetvédelmi szempontból érzékeny és navigációs szempontból nehéz tengeri övezetekben a révkalauzolás, valamint egy, a tagállamokban a tengeri veszélyhelyzetek kezelésére vonatkozó világos döntéshozatali és irányítási struktúra létrehozását – többek között a vész kikötő vagy menedékhely kötelező kijelölésére vonatkozóan.

A közösségi hajóforgalomra vonatkozó megfigyelő és információs rendszer létrehozásáról szóló [irányelv](#) (SafeSeaNet) [felülvizsgálatának](#) részeként a Parlament elérte, hogy a tagállamok legyenek kötelesek kijelölni azt a megfelelő hatóságot, amely saját felelősségi körén belül intézkedéseket hozhat a balesetek megelőzése érdekében, illetve eldöntheti, hogy melyik kikötőnek kell befogadnia a segítségre szoruló hajót.

A menedékhelyekre vonatkozó jogszabályi keret – amelynek kialakítására az EP korábban már többször felszólított – elengedhetetlen feltétele a tengeri közlekedés nagyobb biztonságának. Az első csomagtól – különösen a tengeri biztonság megerősítésével foglalkozó ideiglenes bizottsága (MARE) működésének köszönhetően (2004-ben) – a harmadik tengeri biztonsági csomag elfogadásáig tartó időszakban a Parlament volt tehát a hajózás biztonságosabbá válását eredményező látható fejlemények hajtóereje.

Az EMSA-ra vonatkozó [állásfoglalásában](#) a Parlament kérte az ügynökség tevékenységének kiterjesztését. Különösen arra tett ajánlást, hogy a forgalom megfigyelő rendszer hozzájáruljon a határok nélküli európai tengeri térség megteremtéséhez, ami lehetővé tenné az áruk és személyek tagállamok közötti, a közúti közlekedésnél nem több alaki követelményt támasztó tengeri szállítását. A Parlament és a Tanács az EMSA-nak a hajók által okozott szennyezéssel és az olaj- és gázipari létesítmények által okozott tengerszennyezéssel kapcsolatos válaszintézkedésekhez kötődő tevékenységeinek többéves finanszírozásáról szóló, 2014. július 23-i [911/2014/EU rendelet](#) elfogadásával hozzájárult ahhoz, hogy az ügynökség a 2014. január 1. és 2020. december 31. közötti időszakban 160,5 millió eurós pénzügyi kerethez jusson.

[Christina Ratcliff](#)
11/2017