Ez a dokumentum kizárólag tájékoztató jellegű, az intézmények semmiféle felelősséget nem vállalnak a tartalmáért

►**B** **AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS 2005/35/EK IRÁNYELVE**

(2005. szeptember 7.)

a hajók által okozott szennyezésről és a jogsértésekre alkalmazandó szankciók bevezetéséről

►**C2** **(EGT vonatkozású szöveg)** ◄

(HL L 255 , 30.9.2005, o. 11)

Helyesbítette:

►**C1** Helyesbítés, HL L 033 , 4.2.2006, 87. o. (35/2005)

►**C2** Helyesbítés, HL L 105 , 13.4.2006, 65. o. (35/2005)

▼B

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS 2005/35/EK IRÁNYELVE

(2005. szeptember 7.)

a hajók által okozott szennyezésről és a jogsértésekre alkalmazandó szankciók bevezetéséről

►C2 (EGT vonatkozású szöveg) ◄

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS AZ EURÓPAI UNIÓ TANÁCSA,

tekintettel az Európai Közösséget létrehozó szerződésre és különösen annak 80. cikke (2) bekezdésére,

tekintettel a Bizottság javaslatára,

tekintettel az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleményére ([1]),

a Régiók Bizottságával folytatott konzultációt követően,

a Szerződés 251. cikkében előírt eljárásnak megfelelően ([2]),

mivel:

(1) A Közösség tengeri biztonsági politikájának célja a biztonság és a környezetvédelem magas szintjének megvalósítása, és azon az egyetértésen alapul, amely értelmében a tengeri árufuvarozásban részt vevő valamennyi fél felelős annak biztosításáért, hogy a közösségi vizeken használt hajók megfeleljenek a vonatkozó szabályoknak és előírásoknak.

(2) A hajókról származó szennyező anyag-kibocsátásra vonatkozó alapvető előírások minden tagállamban a Marpol 73/78 nemzetközi egyezményen alapulnak; ugyanakkor ezeket a szabályokat nap mint nap számos, a közösségi vizeken közlekedő hajó hagyja figyelmen kívül anélkül, hogy helyreállító intézkedésekre kerülne sor.

(3) A Marpol 73/78 nemzetközi egyezmény végrehajtása terén eltérés mutatkozik a tagállamok között, ezért szükség van az egyezmény végrehajtásának közösségi szintű harmonizálására; különösen az egyes tagállamoknak a hajókról származó szennyező anyag-kibocsátás elleni szankciók alkalmazására vonatkozó gyakorlata különbözik jelentős mértékben.

(4) A visszatartó erejű intézkedések a Közösség tengeri biztonságpolitikájának szerves részét képezik, mivel biztosítják a kapcsolatot a szennyező áruk tengeri fuvarozásában részt vevő valamennyi fél felelőssége és a felelősségre vonás között; a környezet hatékony védelme érdekében e területen tehát hatékony, visszatartó erejű, és arányos szankciókra van szükség.

(5) E célból szükséges a már létező jogi rendelkezések — különösen a kérdéses jogsértés pontos meghatározásának, a kivételek eseteinek és a szankciókra vonatkozó minimumszabályok, valamint a felelősségre és a joghatóságra vonatkozó szabályok — megfelelő jogi eszközökkel történő közelítése.

(6) Ezt az irányelvet a Tanács 2005. július 12-i 2005/667/IB kerethatározatának bűncselekményekre és szankciókra vonatkozó részletes szabályozása és egyéb rendelkezései egészítik ki, a hajók általi szennyezés visszaszorítását célzó jogszabályok büntetőjogi kereteinek erősítése érdekében ([3]).

(7) Sem az olajszennyezéssel, sem pedig az egyéb veszélyes vagy káros anyagok által okozott károkkal kapcsolatban felmerülő polgári jogi felelősségre és kártérítésre vonatkozó nemzetközi rendszer nem rendelkezik olyan elegendő visszatartó erővel,

([1]) HL C 220., 2003.9.16., 72. o.
([2]) Az Európai Parlament 2004. január 13-i véleménye (HL C 92. E, 2004.4.16., 77. o.), a Tanács 2004. október 7-i közös álláspontja (HL C 25. E, 2005.2.1., 29. o.), az Európai Parlament 2005. február 23-i álláspontja (a Hivatalos Lapban még nem tették közzé). A Tanács 2005. július 12-i határozata.
([3]) Lásd e Hivatalos Lap 164 oldalát.

▼B

amely a veszélyes rakományok tengeri fuvarozásában részt vevő feleket megakadályozná a kifogásolható gyakorlatok alkalmazásában; a kívánt visszatartó erő kizárólag a tengeri környezet szennyezését okozó vagy ahhoz hozzájáruló személyekre alkalmazandó szankciók bevezetésével érhető el; a szankciókat nemcsak a hajó tulajdonosára és parancsnokára, hanem a rakomány tulajdonosára, a hajóosztályozó társaságra és bármely más érintett személyre is alkalmazni kell.

(8) A hajók általi szennyezőanyag-kibocsátást jogsértésnek kell tekinteni, amennyiben azt szándékosan, tudatos gondatlanságból vagy hanyagságból követték el. Ezek a jogsértések bűncselekménynek minősülnek az ezen irányelvet kiegészítő 2005/667/IB kerethatározat által meghatározott feltételek fennállása esetén.

(9) A hajókról származó szennyezőanyag-kibocsátás elleni szankciók nem érintik az érintett felek polgári jogi felelősségét, ezért azokra semmilyen, a polgári jogi felelősség korlátozásával vagy áthárításával kapcsolatos szabály nem vonatkozik; ezek a szankciók nem korlátozzák a szennyezés áldozatainak hatékony kártérítését sem.

(10) További hatékony együttműködésre van szükség a tagállamok között a hajókról származó szennyező anyagok kibocsátásának időben történő felderítése és az elkövetők azonosítása érdekében. Ezért a 2002. június 27-i 1406/2002/EK európai parlamenti és tanácsi rendelettel létrehozott Európai Tengerbiztonsági Ügynökség ([1]) kulcsszerepet játszik az ezen irányelv végrehajtásával kapcsolatos technikai megoldások és a technikai segítségnyújtás tagállamokkal történő együttes kidolgozásában, valamint a Bizottsághoz utalt bármilyen, ezen irányelv hatékony végrehajtását szolgáló feladat teljesítésében.

(11) A tengeri szennyezés jobb megelőzése és az ellene való küzdelem érdekében a végrehajtó hatóságok között a nemzeti parti őrségekéhez hasonló együttműködést kell létrehozni. Ezzel összefüggésben a Bizottságnak vállalnia kell egy megvalósíthatósági tanulmány elkészítését a szennyezés megelőzésével és szankcionálásával megbízott európai parti őrség felállításáról, egyértelművé téve annak költségeit és hasznát. E tanulmányt adott esetben egy európai parti őrségre tett javaslatnak kell követnie.

(12) Amennyiben egyértelmű és objektív bizonyíték áll rendelkezésre valamely jelentős kárt okozó vagy jelentős kárral fenyegető kibocsátás tekintetében, a tagállamok illetékes hatóságaikhoz fordulnak abból a célból, hogy az Egyesült Nemzetek Szervezete 1982. évi tengerjogi egyezményének 220. cikkével összhangban eljárást indítsanak.

(13) Az Európai Parlament és a Tanács 2000. november 27-i 2000/59/EK irányelve a hajókon keletkező hulladék és a rakománymaradványok fogadására alkalmas kikötői létesítményekről ([2]) és ezen irányelv végrehajtása kulcsfontosságú eszköze a hajók általi szennyezés megelőzésére hozott intézkedéseknek.

(14) Az ezen irányelv végrehajtásához szükséges intézkedéseket a Bizottságra ruházott végrehajtási hatáskörök gyakorlására vonatkozó eljárások megállapításáról szóló, 1999. június 28-i 1999/468/EK tanácsi határozattal ([3]) összhangban kell elfogadni.

(15) Mivel ezen irányelv céljait, nevezetesen a hajók által okozott szennyezés nemzetközi előírásainak a közösségi jogba való beépítését, valamint az ezek megsértése esetén alkalmazandó büntető vagy igazgatási szankciók megállapítását a tengeri fuvarozásban a biztonság és környezetvédelem magas szintjének elérése érdekében a tagállamok nem tudják kielégítően megvalósítani és ezért azok közösségi szinten jobban megvalósíthatók, a Közösség intézkedéseket hozhat a Szerződés 5. cikkében meghatározottak

([1]) HL L 208., 2002.8.5., 1. o. A legutóbb a 724/2004/EK rendelettel (HL L 129., 2004.4.29., 1. o.) módosított rendelet.
([2]) HL L 332., 2000.12.28., 81. o. A 2002/84/EK irányelvvel (HL L 324., 2002.11.29., 53. o.) módosított irányelv.
([3]) HL L 184., 1999.7.17., 23. o.

▼B

szerinti szubszidiaritás elvének megfelelően. Az e cikkben meghatározott arányosság elvének megfelelően ez az irányelv nem lépi túl az e célok eléréséhez szükséges mértéket.

(16) Ez az irányelv teljes mértékben tiszteletben tartja az Európai Unió alapjogi chartáját; a jogsértés elkövetésével gyanúsított bármely személynek joga van a tisztességes és pártatlan eljáráshoz, a szankcióknak pedig arányosaknak kell lenniük,

ELFOGADTA EZT AZ IRÁNYELVET:

1. cikk

Az irányelv célja

(1) Ezen irányelv célja a hajók által okozott szennyezésre vonatkozó nemzetközi normák közösségi jogba történő beépítése, valamint annak biztosítása, hogy a szennyezésért felelős személyeket megfelelő, a 8. cikkben említett szankcióknak vessék alá a tengeri biztonság fejlesztése, valamint a tengeri környezet hajók által okozott szennyezése elleni védelmének fokozása érdekében.

(2) Ez az irányelv nem akadályozza a tagállamokat abban, hogy a nemzetközi joggal összhangban szigorúbb intézkedéseket hozzanak a hajók által okozott szennyezéssel szemben.

2. cikk

Fogalommeghatározások

Ezen irányelv alkalmazásában:

(1) „Marpol 73/78”: a hajókról történő szennyezés megelőzéséről szóló, 1973. évi nemzetközi egyezmény és az ahhoz csatolt 1978. évi jegyzőkönyv frissített változata.

(2) „Szennyező anyagok”: a Marpol 73/78 nemzetközi egyezmény I. (olaj) és II. (ártalmas folyékony anyagok ömlesztve) mellékletének hatálya alá tartozó anyagok.

(3) „Kibocsátás”: a Marpol 73/78 2. cikkében említettek szerint a hajóról történő bármilyen kibocsátás.

(4) „Hajó”: tengeri környezetben üzemelő bármely tengerjáró vízi jármű — tekintet nélkül arra, hogy mely tagállam lobogója alá tartozik — ideértve a szárnyashajókat, a légpárnás hajókat, a tengeralattjárókat és a vízen úszó járműveket is.

3. cikk

Hatály

(1) Ez az irányelv — a nemzetközi jognak megfelelően — a szennyező anyagoknak a következő vizeken történő kibocsátására vonatkozik:

a) egy tagállam belvizei, beleértve a kikötőket is, amennyiben azokra a Marpol-rendszer alkalmazandó;

b) egy tagállam parti tengere;

c) nemzetközi hajózásra használt, az Egyesült Nemzetek Szervezetének 1982. évi tengerjogi egyezménye III. részének 2. szakaszában meghatározottaknak megfelelő tranzitátkelésre vonatkozó rendszer hatálya alá tartozó tengerszorosok amennyiben a tagállam e tengerszorosok felett joghatóságot gyakorol;

d) egy tagállam által a nemzetközi jognak megfelelően létesített kizárólagos gazdasági vagy ezzel egyenértékű övezete; és

e) a nyílt tenger.

(2) Ez az irányelv bármely hajó általi szennyezőanyag-kibocsátásra vonatkozik, tekintet nélkül arra, hogy mely tagállam lobogója alatt hajózik, kivéve a hadihajókat, a haditengerészeti kisegítő hajókat és

▼B

a tagállamok tulajdonában lévő vagy általuk üzemeltetett egyéb hajókat, amelyeket jelenleg kizárólag nemkereskedelmi állami szolgálatban használnak.

4. cikk

Jogsértések

A tagállamok biztosítják, hogy a szennyező anyagoknak a 3. cikk (1) bekezdésében említett bármely területen történő hajók általi kibocsátását jogsértésnek tekintik, amennyiben azt szándékosan, tudatos gondatlanságból vagy hanyagságból követték el. Ezek a jogsértések bűncselekménynek minősülnek az ezen irányelvet kiegészítő 2005/667/IB kerethatározat által meghatározott feltételek fennállása esetén.

5. cikk

Kivételek

(1) Nem tekintendő jogsértésnek a szennyező anyagoknak valamely, a 3. cikk (1) bekezdésében említett területen történő kibocsátása, amennyiben az megfelel a Marpol 73/78 I. melléklete 9., 10. szabályában, 11. szabályának a) vagy c) pontjában, illetve a II. melléklete 5. szabályában, vagy 6. szabályának a) vagy c) pontjában meghatározott feltételeknek.

(2) Nem tekintendő a tulajdonos, a parancsnok, vagy a parancsnok felelőssége alatt eljáró személyzet részéről jogsértésnek a szennyező anyagoknak valamely, a 3. cikk (1) bekezdésének c), d) és e) pontjában említett területen történő kibocsátása, amennyiben az megfelel a Marpol 73/78 I. melléklete 11. szabályának b) pontjában, illetve a II. melléklete 6. szabályának b) pontjában meghatározott feltételeknek.

6. cikk

A valamely tagállam kikötőjében található hajókra vonatkozó végrehajtási intézkedések

(1) Amennyiben szabálytalanságok vagy információk alapján felmerül a gyanú, hogy egy tagállam kikötőjében vagy tengeri terminálján önkéntesen tartózkodó hajó valamely, a 3. cikk (1) bekezdésében említett területen szennyező anyagot bocsátott vagy bocsát ki, e tagállam biztosítja, hogy nemzeti jogával összhangban a Nemzetközi Tengerészeti Szervezet (IMO) által elfogadott vonatkozó iránymutatások figyelembevételével elvégzi a megfelelő ellenőrzést.

(2) Amennyiben az (1) bekezdésben említett ellenőrzés olyan tényeket tár fel, amelyek a 4. cikk szerinti jogsértésre utalhatnak, az adott tagállam illetékes hatóságát, valamint a hajó lobogója szerinti tagállamot értesíteni kell.

7. cikk

Az átmenő forgalomban lévő hajókra vonatkozó, parti államok által meghozott végrehajtási intézkedések

(1) Ha szennyező anyagok feltételezett kibocsátására a 3. cikk (1) bekezdésének b), c), d), illetve e) pontjában említett területeken kerül sor, és a kibocsátással gyanúsított hajó nem köt ki a kibocsátásra vonatkozó információval rendelkező tagállam valamely kikötőjében, a következőket kell alkalmazni:

a) amennyiben a hajó a következőkben más tagállami kikötőben köt ki, az érintett tagállamok szorosan együttműködnek a 6. cikk (1) bekezdésében említett ellenőrzés, valamint az ilyen kibocsátások esetén alkalmazandó megfelelő intézkedések meghatározása során;

b) amennyiben a hajó a következőkben egy, a Közösségen kívüli állam kikötőjében köt ki, a tagállam megteszi a megfelelő intézkedéseket annak érdekében, hogy az a kikötő, ahol a hajó legközelebb kiköt, tájékoztatást kapjon a feltételezett kibocsátásról, és felkéri a kikötő szerinti államot az ilyen kibocsátásra vonatkozó megfelelő intézkedések meghozatalára.

▼B

(2) Ha egyértelmű, objektív bizonyíték áll rendelkezésre arra nézve, hogy a 3. cikk (1) bekezdésének b) vagy d) pontjában említett területeken közlekedő hajó a 3. cikk (1) bekezdésének d) pontjában említett területen olyan jogsértést követett el, amely a parton, illetve az érintett tagállam kapcsolódó érdekeltségeiben, valamint bármely, a 3. cikk (1) bekezdése b) vagy d) pontjában említett területek javaiban jelentős kárt okozó vagy jelentős kárral fenyegető kibocsátást eredményez, ez az állam figyelemmel az Egyesült Nemzetek Szervezete 1982. évi tengerjogi egyezménye XII. részének 7. szakaszára — feltéve, hogy a bizonyítékok alapján ez megalapozott — az illetékes hatóságaihoz fordul abból a célból, hogy nemzeti jogával összhangban eljárást indítson, beleértve a hajó visszatartását is.

(3) A hajó lobogója szerinti államot minden esetben értesíteni kell.

8. cikk

Szankciók

(1) A tagállamok megteszik a szükséges intézkedéseket annak érdekében, hogy a 4. cikkben említett jogsértéseket olyan hatékony, arányos és visszatartó erejű szankciókkal sújtsák, amelyek kiterjedhetnek büntető, illetve igazgatási szankciókra is.

(2) Minden tagállam megteszi a szükséges intézkedéseket annak érdekében, hogy az (1) bekezdésben említett szankciókat minden, a 4. cikk értelmében a jogsértésért felelősnek ítélt személyre alkalmazzák.

9. cikk

A nemzetközi jog betartása

A tagállamoknak ezen irányelv rendelkezéseit — az alkalmazandó nemzetközi jognak megfelelően, ideértve az Egyesült Nemzetek Szervezete 1982. évi tengerjogi egyezménye XII. részének 7. szakaszát is — a külföldi hajókkal szemben minden formai és tényleges hátrányos megkülönböztetés nélkül kell alkalmazniuk, valamint haladéktalanul értesíteniük kell a hajó lobogója szerinti államot és minden további érintett államot az ezen irányelvnek megfelelően hozott intézkedésekről.

10. cikk

Kísérő intézkedések

(1) Ezen irányelv alkalmazásában a tagállamok és a Bizottság adott esetben szorosan együttműködnek az Európai Tengerbiztonsági Ügynökséggel, valamint figyelembe véve a 2850/2000/EK határozattal ([1]) létrehozott, a véletlen és a szándékos tengerszennyezés területén történő együttműködésre vonatkozó közösségi cselekvési programot és adott esetben a 2000/59/EK irányelv végrehajtását, a következők érdekében:

a) az ezen irányelv hatékony végrehajtásához szükséges információs rendszer kidolgozása;

b) közös gyakorlat és iránymutatások kidolgozása a már nemzetközi szinten létezők alapján, különösen a következő célból:

   – az ezen irányelvet megsértő, szennyező anyagokat kibocsátó hajók megfigyelése és korai azonosítása, beleértve — adott esetben — a fedélzeti megfigyelő rendszert;

   – megbízható módszerek kidolgozása a tengerben talált szennyező anyagok eredetét képező hajó felderítésére; és

   – ezen irányelv hatékony végrehajtása.

(2) Összhangban az 1406/2002/EK rendeletben meghatározott feladataival, az Európai Tengerbiztonsági Ügynökség:

([1]) Az Európai Parlament és a Tanács 2000. december 20-i 2850/2000/EK határozata a véletlen és a szándékos tengerszennyezés területén történő együttműködés közösségi kereteinek létrehozásáról (HL L 332., 2000.12.28., 1. o.). A 787/2004/EK határozattal (HL L 138., 2004.4.30., 12. o.) módosított határozat.

▼B

a) együttműködik a tagállamokkal az ezen irányelv végrehajtását szolgáló olyan technikai megoldások és a technikai segítségnyújtás kidolgozásában, mint a szennyezések műholdas megfigyelése és ellenőrzése;

b) segíti a Bizottságot ezen irányelv végrehajtásában, adott esetben a tagállamokban tett látogatásokkal is a 1406/2002/EK rendelet 3. cikkének értelmében.

11. cikk

Megvalósíthatósági tanulmány

A tengeri szennyezés jobb megelőzése és az ellene való küzdelem érdekében a végrehajtó hatóságok között a nemzeti parti őrségekhez hasonló együttműködést kell létrehozni. Ezzel összefüggésben a Bizottság 2006 vége előtt benyújt az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak egy megvalósíthatósági tanulmányt szennyezés megelőzésére és szankcionálására létrehozott európai parti őrség felállításáról, egyértelművé téve annak költségeit és hasznát.

12. cikk

Jelentés

A tagállamok háromévente jelentést nyújtanak be a Bizottságnak ezen irányelvnek az illetékes hatóságok általi végrehajtásáról. A Bizottság e jelentések alapján közösségi jelentést nyújt be az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak. Ebben a jelentésben a Bizottság többek között értékeli az irányelv alkalmazási területe felülvizsgálatának vagy kiterjesztésének szükségességét. A jelentés beszámol a tagállamok vonatkozó ítélkezési gyakorlatának alakulásáról és fontolóra veszi egy, a vonatkozó ítélkezési gyakorlatot tartalmazó, nyilvános adatbázis létrehozását.

13. cikk

Bizottsági eljárás

(1) A Bizottság munkáját a 2002. november 5-i 2099/2002/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet ([1]) 3. cikke által létrehozott, a tengeri közlekedés biztonságával és a hajókról történő szennyezés megelőzésével foglalkozó bizottság (COSS) segíti.

(2) Amennyiben hivatkozás történik erre a cikkre, az 1999/468/EK határozat 5. és 7. cikkét az említett határozat 8. cikkének rendelkezéseire figyelemmel kell alkalmazni.

Az 1999/468/EK határozat 5. cikkének (6) bekezdésében megállapított időszak egy hónap.

14. cikk

Tájékoztatás

A Bizottság rendszeresen tájékoztatja a 2850/2000/EK határozat 4. cikke értelmében létrehozott bizottságot minden, a tengeri környezet szennyezéssel szembeni fellépéssel kapcsolatban javasolt intézkedésről vagy egyéb vonatkozó tevékenységről.

15. cikk

Módosítási eljárás

A 2099/2002/EK rendelet 5. cikkével összhangban és az ezen irányelv 13. cikkében említett eljárásnak megfelelően a COSS kizárhatja a Marpol 73/78 módosításait ezen irányelv hatálya alól.

([1]) HL L 324., 2002.11.29., 1. o. A 415/2004/EK bizottsági rendelettel (HL L 68., 2004.3.6., 10. o.) módosított rendelet.

▼B

16. cikk

Végrehajtás

▼C1

A tagállamok 2007. április 1-ig hatályba léptetik azokat a törvényi, rendeleti vagy közigazgatási rendelkezéseket, amelyek szükségesek ahhoz, hogy ennek az irányelvnek megfeleljenek, és erről haladéktalanul tájékoztatják a Bizottságot.

▼B

Amikor a tagállamok elfogadják ezeket a rendelkezéseket, azokban hivatkozni kell erre az irányelvre, vagy azokhoz hivatalos kihirdetésük alkalmával ilyen hivatkozást kell fűzni. A hivatkozás módját a tagállamok határozzák meg.

17. cikk

Hatálybalépés

Ez az irányelv az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* való kihirdetését követő napon lép hatályba.

18. cikk

Címzettek

Ennek az irányelvnek a tagállamok a címzettjei.

▼B

MELLÉKLET

A 2. cikk (2) bekezdésében említett olaj és más ártalmas folyékony anyagok kibocsátására vonatkozó Marpol 73/78 szabályok hivatkozási célú összefoglalása

I. rész: Olaj (Marpol 73/78, I. melléklet)

A Marpol 73/78 I. mellékletének alkalmazásában „olaj" kőolaj bármilyen formában, beleértve a nyersolajat, a fűtőolajat, az olajiszapot, a kőolaj-maradékot és a finomított termékeket (a Marpol 73/78 II. melléklete rendelkezéseinek hatálya alá tartozó petrolkémiai termékek kivételével), „olajos keverék" pedig bármilyen olajtartalmú keverék.

A Marpol 73/78 I. melléklete vonatkozó rendelkezéseinek kivonata:

9. szabály: Az olajkibocsátás ellenőrzése

(1) E melléklet 10. és 11. szabályának és e szabály (2) bekezdésének rendelkezéseire figyelemmel tilos bármely, az e melléklet hatálya alá tartozó hajóból olajat vagy olajos keveréket a tengerbe bocsátani, kivéve ha az alábbi feltételek mindegyike teljesül:

a) olajszállító tartályhajó esetében, kivéve az e bekezdés b) albekezdése által meghatározott eseteket:

i. a tartályhajó nem különleges körzetben tartózkodik;

ii. a tartályhajó a legközelebbi szárazföldtől több, mint 50 tengeri mérföldre tartózkodik;

iii. a tartályhajó menetben lévő hajó;

iv. az olajkibocsátás pillanatnyi mértéke tengeri mérföldenként nem haladja meg a 30 litert;

v. a tengerbe bocsátott olaj teljes mennyisége már meglévő tartályhajók esetén nem haladja meg azon szállítmány teljes értékének az 1/15000 részét, amelyből a maradvány származik, új tartályhajók esetén pedig nem haladja meg azon szállítmány teljes értékének az 1/30000 részét, amelyből a maradvány származik; és

vi. a tartályhajón az olajkibocsátás-ellenőrző és szabályozó rendszer, valamint az e melléklet 15. szabályában előírt raktéri szennyvíztartály-berendezés működik.

b) 400 tonna vagy annál nagyobb bruttó űrtartalmú hajóból — amennyiben az nem olajszállító tartályhajó — és a géptéri fenékárokból — kivéve a rakományszivattyú-tér fenékárkait —, feltéve hogy az nem keveredett rakományolaj-maradvánnyal:

i. a hajó nem különleges körzetben tartózkodik;

ii. a hajó menetben lévő hajó;

iii. a kibocsátott folyadék olajtartalma hígítás nélkül nem haladja meg a 15 ppm értéket; és

iv. a hajón működnek az e melléklet 16. szabályában előírt [ellenőrző, szabályozó és szűrő berendezések].

(2) A 400 tonna bruttó űrtartalomnál kisebb nem olajszállító tartályhajók esetében, amíg a különleges körzeten kívül tartózkodnak, a [hajó lobogója szerinti állam] hatósága biztosítja, hogy amennyire gyakorlatilag lehetséges és ésszerű, olyan berendezésekkel legyenek ellátva, amelyek lehetővé teszik az olajmaradványoknak a fedélzeten történő tárolását, illetve a befogadó berendezésekbe vagy a tengerbe történő kiürítését, ezen szabály (1) bekezdés b) pontja követelményeinek megfelelően.

(3) […]

(4) E szabály (1) bekezdésének rendelkezései nem vonatkoznak a tiszta vagy elkülönített ballaszt vagy az olyan fel nem dolgozott olajos keverékek kibocsátására, amelyek olajtartalma hígítás nélkül nem haladja meg a 15 ppm értéket, és amely nem a rakományszivattyú-tér fenékárkából származik, valamint amely nem keveredett olajrakomány-maradványokkal.

(5) A tengerbe kibocsátott anyag nem tartalmazhat sem a tengeri környezetre veszélyes mennyiségű vagy töménységű vegyi anyagokat vagy egyéb anyagokat, sem az e szabályban meghatározott kibocsátási feltételek megkerülésére alkalmazott vegyi anyagokat vagy egyéb anyagokat.

(6) Az e szabály (1), (2) és (4) bekezdése értelmében a tengerbe ki nem bocsátható olajmaradványokat a hajón kell tartani, vagy befogadó berendezésekbe kell kiüríteni.

(7) […]

▼B

10. szabály: A különleges körzetekben üzemelő hajókból származó szennyezés megelőzésének módszerei

(1) E melléklet alkalmazásában különleges körzetek a Földközi-tenger körzete, a Balti-tenger körzete, a Fekete-tenger körzete, a Vörös-tenger körzete, az „Öblök körzete", az Ádeni-öböl körzete, az Antarktisz körzete és az északnyugat-európai tengerek, [a későbbiekben meghatározottak és behatároltak szerint]

(2) E melléklet 11. szabályának rendelkezéseire is figyelemmel:

a) Tilos bármilyen olajat vagy olajos keveréket bármilyen olajszállító tartályhajóról és bármely 400 tonna vagy annál nagyobb bruttó űrtartalmú nem olajszállító tartályhajóról a tengerbe kibocsátani, amíg a hajó különleges körzetben tartózkodik. […]

b) […] Tilos bármilyen olajat vagy olajos keveréket a tengerbe kibocsátani a 400 tonna bruttó űrtartalmúnál kisebb, nem olajszállító tartályhajóról, amíg a hajó különleges körzetben tartózkodik, kivéve ha a kiürített folyadék olajtartalma hígítás nélkül nem haladja meg a 15 ppm értéket.

(3) a) E szabály (2) bekezdésének rendelkezései nem vonatkoznak a tiszta vagy elkülönített ballaszt kibocsátására.

b) E szabály (2) bekezdése a) albekezdésének rendelkezései nem vonatkoznak a gépterek tisztított fenékvízének kibocsátására, amennyiben az alábbi feltételek mindegyike teljesül:

i. a fenékvíz nem a rakományszivattyú-tér fenékárkából származik;

ii. a fenékvíz nem keveredett olajrakomány-maradvánnyal;

iii. a hajó menetben lévő hajó;

iv. a kibocsátott folyadék olajtartalma hígítás nélkül nem haladja meg a 15 ppm értéket;

v. a hajón olajszűrő berendezés működik, amely megfelel az e melléklet 16. szabálya (5) bekezdésének; és

vi. a szűrőrendszer olyan leállító készülékkel rendelkezik, amely biztosítja a kibocsátás automatikus leállítását, ha a kibocsátott folyadék olajtartalma meghaladja a 15 ppm értéket.

(4) a) A tengerbe kibocsátott anyag nem tartalmazhat sem a tengeri környezetre veszélyes mennyiségű vagy töménységű vegyi anyagokat vagy egyéb anyagokat, sem az e szabályban meghatározott kibocsátási feltételek megkerülésére alkalmazott vegyi anyagokat vagy egyéb anyagokat.

b) Az e szabály (2) vagy (3) bekezdése értelmében a tengerbe ki nem bocsátható olajmaradványokat a hajón kell tartani, vagy befogadó berendezésekbe kell kiüríteni.

(5) E szabály egyetlen rendelkezése sem tilthatja meg, hogy egy menetben lévő hajó, ha útjának csak egy részén érint különleges körzetet, az e melléklet 9. szabályával összhangban a különleges körzeten kívül szennyező anyagot bocsásson ki.

(6) […]

(7) […]

(8) […]

11. szabály: Kivételek

E melléklet 9. és 10. szabályát az alábbiakra nem kell alkalmazni:

a) olaj vagy olajos keverék kibocsátása a tengerbe a hajó biztonságának megőrzése vagy a tengeren való életmentés céljából; vagy

b) a hajót vagy berendezését ért kárból származó olaj vagy olajos keverék kibocsátása a tengerbe:

i. amennyiben a kár bekövetkezte vagy a kibocsátás észlelése után minden indokolt óvintézkedést megtettek a kibocsátás megelőzése vagy minimálisra csökkentése érdekében; és

ii. kivéve, ha a tulajdonos vagy a parancsnok károkozási szándékkal, vagy tudatos gondatlansággal és abban a tudatban cselekedett, hogy feltehetően káreset következik be; illetve

c) a [hajó lobogója szerinti állam] hatósága jóváhagyásával olyan olajtartalmú anyagoknak a tengerbe történő kibocsátása, amennyiben az egy adott szennyezés leküzdése céljából, a szennyezésből származó kár minimalizálása érdekében történik. Minden ilyen kibocsátáshoz szükséges annak a kormánynak a jóváhagyása, amelynek felségterületén a kibocsátás a tervek szerint bekövetkezik.

▼B

II. rész: Ártalmas folyékony anyagok (MARPOL 73/78 II. melléklet)

A Marpol 73/78 II. melléklet vonatkozó rendelkezéseinek kivonata:

3. szabály: Ártalmas folyékony anyagok osztályozása és jegyzéke

(1) E melléklet szabályainak értelmezésében az ártalmas folyékony anyagokat az alábbi négy osztályba kell besorolni:

a) „A” osztály: Azok az ártalmas folyékony anyagok, amelyek tartálytisztítási vagy kiballasztolási műveletek következtében a tengerbe kibocsátva komoly veszélyt jelentenének mind a tengeri erőforrásokra, mind az emberi egészségre, vagy súlyos kárt okoznának a tengeri környezet üdülési vagy egyéb jogszerű célokra való felhasználásában, és ezért a szennyezések magakadályozását célzó szigorú intézkedések alkalmazását teszik szükségessé.

b) „B” osztály: Azok az ártalmas folyékony anyagok, amelyek tartálytisztítási vagy kiballasztolási műveletek következtében a tengerbe kibocsátva veszélyt jelentenének mind a tengeri erőforrásokra, mind az emberi egészségre, vagy kárt okoznának a tengeri környezet üdülési vagy egyéb jogszerű célokra való felhasználásában, és ezért különleges környezetvédelmi intézkedések alkalmazását indokolják.

c) „C” osztály: Azok az ártalmas folyékony anyagok, amelyek tartálytisztítási vagy kiballasztolási műveletek következtében a tengerbe kibocsátva kisebb veszélyt jelentenének mind a tengeri erőforrásokra, mind az emberi egészségre, vagy kisebb kárt okoznának a tengeri környezet üdülési vagy egyéb jogszerű célokra való felhasználásában, és ezért különleges üzemeltetési feltételek betartását indokolják.

d) „D” osztály: Azok az ártalmas folyékony anyagok, melyek tartálytisztítási vagy kiballasztolási műveletek következtében a tengerbe kibocsátva érzékelhető veszélyt jelentenének mind a tengeri erőforrásokra, mind az emberi egészségre, vagy minimális kárt okoznának a tengeri környezet üdülési vagy egyéb jogszerű célokra való felhasználásában, és ezért bizonyos figyelmet igényelnek az üzemelési feltételek betartásában.

(2) […]

(3) […]

(4) […]

[Az anyagok osztályozására vonatkozó további iránymutatásokat, ideértve az osztályozott anyagok jegyzékét, a 3. szabály (2)—(4) bekezdése és a 4. szabály, valamint a Marpol 73/78 II. melléklet függelékei tartalmazzák.]

5. szabály: Ártalmas folyékony anyagok kibocsátása

„A”, „B” és „C” osztályba besorolt anyagok a különleges körzeteken kívül, és „D” osztályba besorolt anyagok minden körzetben

E melléklet 6. szabályának […] rendelkezéseire figyelemmel,

(1) Tilos a tengerbe kibocsátani az e mellékletben a 3. szabály (1) bekezdésének a) pontja szerinti „A” osztályba besorolt, vagy ideiglenesen ilyen osztályba besoroltként minősített anyagokat, illetve az ilyen anyagokat tartalmazó ballasztvizet, tartálymosási termékeket vagy egyéb maradványanyagokat és keverékeket. Az ilyen anyagokat vagy keverékeket tartalmazó tartályok kimosásakor keletkező maradványanyagokat megfelelő befogadó berendezésbe kell kibocsátani mindaddig, amíg a befogadó tartályba ömlő anyag koncentrációszintje el nem éri a 0,1 vagy annál alacsonyabb súlyszázalékértéket, és a tartály ki nem ürül, a fehér- vagy sárgafoszfor kivételével, amelyek esetében a maradványanyag koncentrációszintjének nem szabad 0,01 súlyszázaléknál magasabb értékűnek lennie. Ezt követően a tartályba betöltött víz a tengerbe kibocsátható abban az esetben, ha az alábbi feltételek mindegyike teljesül:

a) a hajó menetben lévő hajó, és önjáró hajó esetén legalább 7 csomó, nem önjáró hajó esetén legalább 4 csomó sebességgel halad;

b) a kibocsátásra a vízvonal alatti részen kerül sor, és figyelembe kell venni a tengervízszívó nyílások helyét; és

c) a kibocsátás a legközelebbi szárazföldtől mért legalább 12 tengeri mérföldnyi távolságra és legalább 25 méter mélységű vízbe történik.

(2) Tilos a tengerbe kibocsátani az e mellékletben a 3. szabály (1) bekezdésének b) pontja szerinti „B” osztályba besorolt, vagy ideiglenesen ilyen osztályba besoroltként minősített anyagokat, illetve az ilyen anyagokat tartalmazó ballasztvizet, tartálymosási termékeket vagy egyéb maradványanyagokat és keverékeket, kivéve, ha az alábbi feltételek mindegyike teljesül:

a) a hajó menetben lévő hajó, és önjáró hajó esetén legalább 7 csomó, nem önjáró hajó esetén legalább 4 csomó sebességgel halad;

▼B

b) a kibocsátási eljárásokat és berendezéseket a [hajó lobogója szerinti állam] hatósága jóváhagyta. Ezen eljárások és szabályozások az [IMO] által kidolgozott szabványokon alapulnak és biztosítják, hogy a kibocsátott anyag koncentrációja és kifolyási sebessége olyan, hogy a hajó mögötti sodorvonalban az anyag koncentrációja nem haladja meg az 1 ppm értéket;

c) az egy tartályból és az ahhoz tartozó csőrendszerből kibocsátott rakomány legnagyobb mennyisége nem haladja meg az ezen bekezdés b) albekezdésében említett eljárással összhangban jóváhagyott maximális mennyiséget, ami semmilyen körülmények között sem haladhatja meg az 1 köbmétert vagy a tartály köbméterben meghatározott befogadóképessége 1/3000-ét, attól függően, hogy melyik mennyiség a nagyobb;

d) a kibocsátásra a vízvonal alatti részen kerül sor, és figyelembe kell venni a tengervízszívó nyílások helyét; és

e) a kibocsátás a legközelebbi szárazföldtől mért legalább 12 tengeri mérföldnyi távolságra és legalább 25 méter mélységű vízbe történik.

(3) Tilos a tengerbe kibocsátani az e mellékletben a 3. szabály (1) bekezdésének c) pontja szerinti „C” osztályba besorolt, vagy ideiglenesen ilyen osztályba besoroltként minősített anyagokat, illetve az ilyen anyagokat tartalmazó ballasztvizet, tartálymosási termékeket vagy egyéb maradványanyagokat és keverékeket, kivéve, ha az alábbi feltételek mindegyike teljesül:

a) a hajó menetben lévő hajó, és önjáró hajó esetén legalább 7 csomó, nem önjáró hajó esetén legalább 4 csomó sebességgel halad;

b) a kibocsátási eljárásokat és berendezéseket a [hajó lobogója szerinti állam] hatósága jóváhagyta. Ezen eljárások és berendezések az [IMO] által kidolgozott szabványokon alapulnak és biztosítják, hogy a szennyvíz koncentrációja és kifolyási sebessége olyan, hogy a hajó törzsvégének sodrásában az anyag koncentrációja nem haladja meg a 10 ppm értéket;

c) az egy tartályból és az ahhoz tartozó csőrendszerből kibocsátott rakomány legnagyobb mennyisége nem haladja meg az ezen bekezdés b) pontjában említett eljárással összhangban jóváhagyott maximális mennyiséget, ami semmilyen körülmények között sem haladhatja meg a 3 köbmétert vagy a tartály köbméterben meghatározott befogadóképességének 1/1000-ét, attól függően, hogy melyik mennyiség a nagyobb;

d) a kibocsátásra a vízvonal alatti részen kerül sor, és figyelembe kell venni a tengervízszívó nyílások helyét; és

e) a kibocsátás a legközelebbi szárazföldtől mért legalább 12 tengeri mérföldnyi távolságra és legalább 25 méter mélységű vízbe történik.

(4) Tilos a tengerbe kibocsátani az e mellékletben a 3. szabály (1) bekezdésének d) pontja szerinti „D” osztályba besorolt, vagy ideiglenesen ilyen osztályba besoroltként minősített anyagokat, illetve az ilyen anyagokat tartalmazó ballasztvizet, tartálymosási termékeket vagy egyéb maradványanyagokat és keverékeket, kivéve ha az alábbi feltételek mindegyike teljesül:

a) a hajó menetben lévő hajó, és önjáró hajó esetén legalább 7 csomó, nem önjáró hajó esetén legalább 4 csomó sebességgel halad;

b) az ilyen keverékek koncentrációja nem nagyobb, mint az anyag egy része a tíz rész vízben; és

c) a kibocsátásra a legközelebbi szárazföldtől mért legalább 12 tengeri mérföldnyi távolságra kerül sor.

(5) A rakományok maradványanyagainak a tartályból történő eltávolítására [a hajó lobogója szerinti állam] hatósága által jóváhagyott szellőztető eljárások alkalmazhatók. Az ilyen eljárások az [IMO] által kidolgozott szabványokon alapulnak. A tartályba ezt követően betöltött víz tisztának minősül és arra nem vonatkozik e szabály (1), (2), (3) vagy (4) bekezdése.

(6) Tilos a tengerbe kibocsátani az e mellékletben a 4. szabály (1) bekezdése szerinti osztályokba be nem sorolt, vagy ideiglenesen ilyen osztályokba besoroltként nem minősített anyagokat, illetve az ilyen anyagokat tartalmazó ballasztvizet, tartálymosási termékeket vagy egyéb maradványanyagokat és keverékeket.

„A”, „B” és „C” osztályba besorolt anyagok a különleges körzetekben [a Marpol 73/78 II. melléklet 1. szabályában meghatározottak szerint, ideértve a Balti-tengert is]

[…] és az e melléklet 6. szabályának rendelkezéseire figyelemmel,

(7) Tilos a tengerbe kibocsátani az e mellékletben a 3. szabály (1) bekezdésének a) pontja szerint „A” osztályba besorolt, vagy ideiglenesen ilyen osztályba besoroltként minősített anyagokat, valamint az ilyen anyagokat tartalmazó ballasztvizet, tartálymosási termékeket vagy egyéb maradványanyagokat és keverékeket. Az ilyen anyagokat vagy keverékeket tartalmazó tartályok kimosásakor, a maradványanyagokat a különleges körzetet határoló államok

▼B

által, ennek a mellékletnek a 7. szabályában foglalt előírások szerint rendelkezésre bocsátandó, befogadó berendezésbe kell kibocsátani mindaddig, amíg a befogadó tartályba ömlő anyag koncentrációszintje el nem éri a 0,05 vagy annál alacsonyabb súlyszázalékértéket, és amíg a tartály ki nem ürül, a fehér- vagy sárgafoszfor kivételével, amelyek esetében a maradványanyag koncentrációszintje 0,005 súlyszázalék. A tartályba ezt követően betöltött víz a tengerbe kibocsátható, amennyiben az alábbi feltételek mindegyike teljesül:

a) a hajó menetben lévő hajó, és önjáró hajó esetén legalább 7 csomó, nem önjáró hajó esetén legalább 4 csomó sebességgel halad;

b) a kibocsátásra a vízvonal alatti részen kerül sor, és figyelembe kell venni a tengervízszívó nyílások helyét; és

c) a kibocsátásra a legközelebbi szárazföldtől mért legalább 12 tengeri mérföldnyi távolságra és legalább 25 méter mélységű vízbe történik.

(8) Tilos a tengerbe kibocsátani az ebben a mellékletben a 3. szabály (1) bekezdésének b) pontja szerinti „B” osztályba besorolt, vagy ideiglenesen ilyen osztályba besoroltként minősített anyagokat, illetve az ilyen anyagokat tartalmazó ballasztvizet, tartálymosási termékeket vagy egyéb maradványanyagokat és keverékeket, kivéve ha az alábbi feltételek mindegyike teljesül:

a) a tartályt [a hajó lobogója szerinti állam] hatósága által jóváhagyott eljárásának megfelelően és az [IMO] által kidolgozott szabványok alapján előmosták és az előmosásból származó tartálymosási anyagokat befogadó berendezésbe kibocsátották;

b) a hajó menetben lévő hajó, és önjáró hajó esetén legalább 7 csomó, nem önjáró hajó esetén legalább 4 csomó sebességgel halad;

c) a kibocsátási és mosási eljárásokat és berendezéseket a [hajó lobogója szerinti állam] hatósága jóváhagyta. Ezen eljárások és berendezések az [IMO] által kidolgozott szabványokon alapulnak és biztosítják, hogy a kibocsátás koncentrációja és a kiürítés üteme olyan legyen, hogy a hajó mögötti sodorvonalban az anyag koncentrációja nem haladja meg az 1 ppm értéket;

d) a kibocsátásra a vízvonal alatti részen kerül sor, és figyelembe kell venni a tengervízszívó nyílások helyét; és

e) a kibocsátásra a legközelebbi szárazföldtől mért legalább 12 tengeri mérföldnyi távolságra és legalább 25 méter mélységű vízbe történik.

(9) Tilos a tengerbe kibocsátani az e mellékletben a 3. szabály (1) bekezdésének c) pontja szerinti „C” osztályba besorolt, vagy ideiglenesen ilyen osztályba besoroltként minősített anyagokat, illetve az ilyen anyagokat tartalmazó ballasztvizet, tartálymosási termékeket vagy egyéb maradványanyagokat és keverékeket, kivéve ha az alábbi feltételek mindegyike teljesül:

a) a hajó menetben lévő hajó, és önjáró hajó esetén legalább 7 csomó, nem önjáró hajó esetén legalább 4 csomó sebességgel halad;

b) a kibocsátási eljárásokat és berendezéseket a [hajó lobogója szerinti állam] hatósága jóváhagyta. Ezen eljárások és berendezések az [IMO] által kidolgozott szabványokon alapulnak és biztosítják, hogy a kibocsátás koncentrációja és a kiürítés üteme olyan legyen, hogy a hajó mögötti sodorvonalban az anyag koncentrációja nem haladja meg az 1 ppm értéket;

c) az egy tartályból és az ahhoz tartozó csőrendszerből kibocsátott rakomány legnagyobb mennyisége nem haladja meg az ezen bekezdés b) albekezdésében említett eljárással összhangban jóváhagyott maximális mennyiséget, ami semmilyen körülmények között sem haladhatja meg az 1 köbmétert vagy a tartály köbméterben meghatározott befogadóképessége 1/3000-ét, attól függően, hogy melyik mennyiség a nagyobb;

d) a kibocsátásra a vízvonal alatti részen kerül sor, és figyelembe kell venni a tengervízszívó nyílások helyét; és

e) a kibocsátásra a legközelebbi szárazföldtől mért legalább 12 tengeri mérföldnyi távolságra és legalább 25 méter mélységű vízbe történik.

(10) A rakománymaradványnak a tartályból történő eltávolítására [a hajó lobogója szerinti állam] hatósága által jóváhagyott szellőztető eljárások alkalmazhatók. Az ilyen eljárások az [IMO] által kidolgozott szabványokon alapulnak. A tartályba ezt követően betöltött víz tisztának minősül, és arra nem vonatkozik e szabály (7), (8) vagy (9) bekezdése.

(11) Tilos a tengerbe kibocsátani az e mellékletben a 4. szabály (1) bekezdése szerinti osztályokba be nem sorolt, vagy ideiglenesen ilyen osztályokba besoroltként nem minősített anyagokat, illetve az ilyen anyagokat tartalmazó ballasztvizet, tartálymosási termékeket vagy egyéb maradványanyagokat és keverékeket.

▼B

(12) Ennek a szabálynak semmilyen rendelkezése nem tilthatja meg, hogy egy hajó „B” vagy „C” osztályba besorolt rakományából maradványanyagokat a hajón visszatartson és azokat ennek a szabálynak a (2) és (3) bekezdéseinek megfelelően a különleges körzeten kívül a tengerbe kibocsássa.

6. szabály: Kivételek

E melléklet 5. szabálya nem alkalmazandó az alábbiakra:

a) ártalmas folyékony anyagoknak vagy ilyen anyagokat tartalmazó keverékeknek kibocsátása a tengerbe, a hajó biztonságának megőrzése vagy a tengeren való életmentés céljából; illetve

b) a hajót vagy berendezését ért kárból származó ártalmas folyékony anyagoknak vagy ilyen anyagokat tartalmazó keveréknek kibocsátása a tengerbe:

   i. amennyiben a kár bekövetkezte vagy a kibocsátás észlelése után minden indokolt óvintézkedést megtettek a kibocsátás megelőzése vagy minimálisra csökkentése érdekében; és

   ii. kivéve, ha a tulajdonos vagy a parancsnok károkozási szándékkal, illetve tudatos gondatlansággal és abban a tudatban cselekedett, hogy valószínűleg káreset következik be; illetve

c) a [hajó lobogója szerinti állam] hatósága jóváhagyásával ártalmas folyékony anyagoknak vagy ilyen anyagokat tartalmazó keverékeknek a tengerbe történő kibocsátása, amennyiben az egy adott szennyezés leküzdése céljából, a szennyezésből származó kár minimalizálása érdekében történik. Minden ilyen kibocsátáshoz szükséges annak a kormánynak a jóváhagyása, amelynek felségterületén a kibocsátás a tervek szerint bekövetkezik.