



EURÓPAI
BIZOTTSÁG

Brüsszel, 2019.3.28.
COM(2019) 159 final

2019/0087 (NLE)

Javaslat

A TANÁCS HATÁROZATA

a Nemzetközi Tengerészeti Szervezet Tengerikörnyezet-védelmi Bizottságában és Tengerészeti Biztonsági Bizottságában a hajókról történő szennyezés megelőzéséről szóló nemzetközi egyezmény II. melléklete módosításainak, az ömlesztettáru-szállító hajók és az olajszállító tartályhajók vizsgálatakor alkalmazandó kiterjesztett ellenőrzési programról szóló 2011. évi nemzetközi szabályzat módosításainak, az életmentő felszerelések nemzetközi szabályzata módosításainak, az „Életbiztonság a tengeren” tárgyú nemzetközi egyezmény függeléke C., E. és P. formanyomtatványa módosításainak, valamint a gázokat és más alacsony lobbaspontú tüzelőanyagokat használó hajók biztonságáról szóló nemzetközi szabályzat módosításainak elfogadásával kapcsolatban az Európai Unió által képviselendő álláspontról

INDOKOLÁS

1. A JAVASLAT TÁRGYA

E javaslat tárgya a Nemzetközi Tengerészeti Szervezet Tengerikörnyezet-védelmi Bizottságának 2019. május 13–17-i Londonban rendezett 74. ülésén (a továbbiakban: MEPC 74) és a Nemzetközi Tengerészeti Szervezet Tengerészeti Biztonsági Bizottságának 2019. június 5–14-i Londonban rendezett 101. ülésén (a továbbiakban: MSC 101) a MARPOL-egyezmény II. mellékletének a magas viszkozitású és/vagy magas olvadáspontú, lebegő részecskéket tartalmazó rakománymaradványokkal és tartálymosó vízzel kapcsolatos módosításainak, az ömlesztettáru-szállító hajók és az olajszállító tartályhajók vizsgálatakor alkalmazandó kiterjesztett ellenőrzési programról szóló 2011. évi nemzetközi szabályzat (ESP-szabályzat) módosításainak, az életmentő felszerelések nemzetközi szabályzata (LSA-szabályzat) 6.1.1.3. pontja módosításainak, az LSA-szabályzat 4.4.8.1. pontja módosításainak, a felszerelési jegyzék (a SOLAS-egyezmény függelékének C., E. és P. formanyomtatványa) módosításainak, valamint a gázokat és más alacsony lobbánypontú tüzelőanyagokat használó hajók biztonságáról szóló nemzetközi szabályzat (IGF-szabályzat) A. és A-1. része módosításainak tervezett elfogadásával kapcsolatban az Unió által képviselendő álláspont meghatározásáról szóló határozat.

2. A JAVASLAT HÁTTERE

2.1. A Nemzetközi Tengerészeti Szervezet (IMO) létrehozásáról szóló egyezmény

A Nemzetközi Tengerészeti Szervezet (IMO) létrehozásáról szóló egyezmény létrehozza az IMO-t, melynek célja fórumot biztosítani a kormányzatok közti együttműködés számára a nemzetközi kereskedelmi hajózást érintő bármely technikai kérdéshez kapcsolódó kormányzati szabályozás és gyakorlat területén, valamint ösztönözni a tengeri biztonsággal, a hajózás hatékonyságával, a hajókról származó tengerszennyezés megelőzésével és szabályozásával kapcsolatos lehető legszigorúbb normák általános elfogadását, az egyenlő versenyfeltételek megteremtését, továbbá a vonatkozó adminisztratív és jogi kérdések rendezését.

Az egyezmény 1958. március 17-én hatályba lépett.

Valamennyi tagállam az egyezmény részes fele.

Szintén valamennyi tagállam részes fele a hajókról történő szennyezés megelőzéséről szóló 1973. évi nemzetközi egyezménynek (a továbbiakban: MARPOL-egyezmény), amely 1983. október 2-án lépett hatályba. Az Unió nem részes fele a MARPOL-egyezménynek.

Valamennyi tagállam részes fele az „Életbiztonság a tengeren” tárgyú 1974. évi nemzetközi egyezménynek (a továbbiakban: SOLAS-egyezmény), amely 1980. május 25-én lépett hatályba. Az Unió nem részes fele a SOLAS-egyezménynek.

Az ömlesztettáru-szállító hajók és az olajszállító tartályhajók vizsgálatakor alkalmazandó kiterjesztett ellenőrzési programról szóló 2011. évi nemzetközi szabályzat (a továbbiakban: ESP-szabályzat) az egyhézazatú és kettős héjazatú ömlesztettáru-szállító hajók, valamint az egyhézazatú és kettős héjazatú olajszállító tartályhajók kiterjesztett ellenőrzési programjáról rendelkezik a SOLAS-egyezmény XI-1/2. szabályában foglalt előírásoknak megfelelően.

Az életmentő felszerelések nemzetközi szabályzata (a továbbiakban: LSA-szabályzat) nemzetközi szabványkövetelményeket határoz meg a SOLAS-egyezmény III. fejezetének hatálya alá tartozó életmentő felszerelésekre vonatkozóan, ideértve a személyi életmentő

felszereléseket, a vizuális segédeszközöket, a túlélési járműveket, a készenléti mentőcsónakokat, a vízrebocsátó berendezéseket és beszálló eszközöket, a tengeri evakuálást szolgáló rendszereket, a kötélkilövő készülékeket, valamint az általános riasztó és hangosbeszélő rendszereket.

A gázokat és más alacsony lobbanáspontú tüzelőanyagokat használó hajók biztonságáról szóló nemzetközi szabályzat (a továbbiakban: IGF-szabályzat) célja, hogy nemzetközi szabványt határozzon meg a gázt vagy alacsony lobbanáspontú egyéb tüzelő- és üzemanyagot használó hajók számára. A szabályzat minden olyan területre kiter, amely különös mérlegelést igényel a gáz vagy alacsony lobbanáspontú egyéb tüzelő- és üzemanyag tekintetében, továbbá meghatározza a tüzelőanyagként gázt használó hajtómű és kiegészítő célokat szolgáló gépek elrendezésére és telepítésére vonatkozó kritériumokat, amelyek integritása így a biztonság és a megbízhatóság tekintetében azonos lesz azzal, mint ami az új és összehasonlítható, hagyományos, tüzelőanyagként olajat használó fő- és kiegészítő gépek esetében érhető el.

2.2. A Nemzetközi Tengerészeti Szervezet

A Nemzetközi Tengerészeti Szervezet (IMO) az Egyesült Nemzeteknek a hajózás biztonságáért és védeleméért, valamint a hajók által okozott tengerszennyezés megelőzéséért felelős szakosított ügynöksége. Az IMO a nemzetközi hajózás biztonságával, védelemével és környezeti teljesítményével kapcsolatos szabványok megalkotásáért világszinten felelős hatóság. A szervezet legfőbb feladata igazságos, hatékony, egységesen elfogadott és alkalmazott szabályozási keret kialakítása a hajózási ágazat számára.

Az IMO-ban való tagság nyitva áll valamennyi állam előtt, és annak valamennyi uniós tagállam tagja. Az Európai Bizottság a Kormányközi Tengerészeti Tanácsadó Szervezet (IMCO)¹ és az Európai Községek Bizottsága közötti, a felek kölcsönös érdeklődésére számot tartó kérdésekben való együttműködésről és összefogásról szóló megállapodás alapján 1974 óta megfigyelői státusszal rendelkezik a Nemzetközi Tengerészeti Szervezetben (IMO).

Az IMO Tengerikörnyezet-védelmi Bizottsága, amelynek munkájában a szervezet valamennyi tagja részt vesz, évente legalább egyszer ülésezik. E bizottság a szervezet hatáskörébe tartozó környezetvédelmi kérdésekkel foglalkozik, így a MARPOL-egyezmény hatálya alá tartozó hajók által okozott szennyezés ellenőrzésével és megelőzésével, legyen az kőolaj, ömlesztve szállított vegyi anyag, valamint a hajókról származó szennyvíz, hulladék és egyéb kibocsátás, ideértve a légszennyező anyagok vagy üvegházhatást okozó gázok kibocsátását. Hatáskörébe tartozik még a ballasztvízkezelés, a lerakódásgátló rendszerek, a hajók újrafeldolgozása, a szennyezés elleni felkészültség és reagálás, valamint a különleges területek és a különösen érzékeny tengeri területek azonosítása.

Az IMO Tengerikörnyezet-védelmi Bizottsága hozza meg az IMO-egyezmény, az IMO közgyűlése vagy az IMO tanácsa által ráruházott feladatok ellátásához szükséges, valamint a fenti feladatkörbe tartozó bármely más, nemzetközi jogi eszköz által vagy alapján ráruházott és az IMO által elfogadott kötelezettség teljesítéséhez szükséges intézkedéseket. A Tengerikörnyezet-védelmi Bizottság és kiegészítő testületeinek határozatait a tagok többségének támogatásával kell elfogadni.

Az IMO Tengerészeti Biztonsági Bizottsága munkájában szintén részt vesz a szervezet valamennyi tagja, és az is évente legalább egyszer ülésezik. A bizottság a szervezet hatáskörébe tartozó olyan témákkal foglalkozik, mint a navigációs segédeszközök, a hajók megépítése és felszerelése, a személyzeti kérdések biztonsági vonatkozásai, az ütközések megelőzésére irányuló szabályok, a veszélyes rakományok kezelése, a tengeri biztonsági

¹ A szervezet nevét 1982-ben módosították Nemzetközi Tengerészeti Szervezetre (IMO).

eljárások és követelmények, a hidrográfiai tájékoztatás, a hajónaplók és navigációs feljegyzések, a tengeri balesetek vizsgálata, segítségnyújtás és mentés; valamint minden más, a tengeri biztonságot közvetlenül érintő kérdéssel.

Az IMO Tengerészeti Biztonsági Bizottsága hozza meg az IMO-egyezmény, az IMO közgyűlése vagy az IMO tanácsa által ráruházott feladatok ellátásához szükséges, valamint a fenti feladatkörbe tartozó bármely más, nemzetközi jogi eszköz által vagy alapján ráruházott és az IMO által elfogadott kötelezettség teljesítéséhez szükséges intézkedéseket. A Tengerészeti Biztonsági Bizottság és kisegítő testületeinek határozatait a tagok többségének támogatásával kell elfogadni.

2.3. Az IMO Tengerikörnyezet-védelmi Bizottságának tervezett jogi aktusa

2019. május 13–17-i 74. ülésén a Tengerikörnyezet-védelmi Bizottság (MEPC) a környezetre gyakorolt hatás csökkentése érdekében módosításokat tervez elfogadni a MARPOL-egyezmény II. mellékletének a magas viszkozitású és/vagy magas olvadáspontú, lebegő részecskéket tartalmazó rakománymaradványok és tartálymosó víz tekintetében. A MARPOL-egyezmény II. melléklete tervezett módosításainak célja, hogy kezelje az Északi-tenger és a Balti-tenger parti államai által az elmúlt években pl. a paraffinviasz-kibocsátás útján okozott jelentős szennyezést.

2.4. Az IMO Tengerészeti Biztonsági Bizottságának tervezett jogi aktusa

2019. június 5–14-i 101. ülésén a Tengerészeti Biztonsági Bizottság (MSC) módosításokat tervez elfogadni az ömlesztettáru-szállító hajók és az olajszállító tartályhajók vizsgálatakor alkalmazandó kiterjesztett ellenőrzési programról szóló 2011. évi nemzetközi szabályzathoz (ESP-szabályzat), az életmentő felszerelések nemzetközi szabályzatához (LSA-szabályzat), az LSA-szabályzat 4.4.8.1. pontjához, a felszerelési jegyzékhez (a SOLAS-egyezmény függelékének C., E. és P. formanyomtatványa), valamint a gázokat és más alacsony lobbanáspontú tüzelőanyagokat használó hajók biztonságáról szóló nemzetközi szabályzat (IGF-szabályzat) A. és A-1. részéhez.

- 2.4.1. *Az ESP-szabályzat tervezett módosításainak célja egyrészt a kötelező követelményeket azonosító szerkesztési változtatások végrehajtása, valamint a táblázatok és formanyomtatványok javítása. A szerkesztési változtatások mellett azonban új lényegi követelmények is bevezetésre kerülnek a módosításokkal, amelyek a Hajóosztályozó Társaságok Nemzetközi Szövetsége (IACS) Egységes Követelményeinek (UR) Z10 sorozata legújabb verziójának való megfelelést szolgálják. Az UR Z10 sorozat tárgya az olajszállító tartályhajók, ömlesztettáru-szállító hajók, vegyianyag-szállító tartályhajók, kettős héjazatú olajszállító tartályhajók és kettős héjazatú ömlesztettáru-szállító hajók hajótest-felmérése. Az IACS Egységes Követelményei olyan IACS-határozatok, amelyek a hajóosztályozó társaságok konkrét szabályaiban szereplő követelményekhez közvetlenül kapcsolódó, vagy ezek gyakorlatával érintett ügyekkel, illetve a hajóosztályozó társaságok szabályait és gyakorlatát megalapozó általános elvi kérdésekkel foglalkoznak. Az Egységes Követelményeket az IACS valamennyi tagszervezetének irányító testülete megerősíti, és azokat az IACS általános szakpolitikai csoportja jóváhagyásától számított egy éven belül be kell építeni a tagok szabályzataiba és gyakorlataiba. Az Egységes Követelmények minimumkövetelmények. Ezenkívül a módosítástervezetekben használt nyelvezet a kétértelműség és az inkonzisztencia elkerülése érdekében összhangba került az IMO-nómenklatúrával.*
- 2.4.2. *Az LSA-szabályzat tervezett módosításainak célja a hajó túlélési járműveitől eltérő kis készenléti mentőcsónakok kézi indításáról szóló 6.1.1.3. pont egységes végrehajtásának biztosítása.*
- 2.4.3. *Az LSA-szabályzat 4.4.8.1. pontját érintő módosítások arra irányulnak, hogy a két független meghajtórendszerrel rendelkező mentőcsónakok mentesüljenek azon követelmény alól, amely szerint a nyugodt tengeren való előrejutáshoz a mentőcsónakokat fel kell szerelni elegendő úszóképes evezővel és a kapcsolódó eszközökkel (evezőszeg, evezővilla vagy ezekkel azonos megoldás). Az ellenőrzések során kiderült, hogy bizonyos, két független meghajtórendszerrel rendelkező mentőcsónakokhoz nem tartozott sem evező, sem más, az igénybevételüket lehetővé tévő releváns megoldás, valamint megállapítást nyert, hogy az LSA-szabályzat és az MSC/Circ.980/Add.1 vonatkozó előírásai nem veszik figyelembe a két független meghajtórendszerrel tervezett mentőcsónakokat.*
- 2.4.4. *Az MSC 100 jóváhagyta az egységesértelmezés-tervezetet, amely szerint „Az olyan két független meghajtórendszerrel felszerelt mentőcsónakok esetében, amelyek felépítése két külön motort, tengelyvezeték, tüzelőanyag-tartályt, csőrendszert és bármilyen más kapcsolódó kiegészítő elemet tartalmaz, nem kell alkalmazni az LSA-szabályzat 4.4.8.1. pontját. Minden más tekintetben a mentőcsónaknak maradéktalanul meg kell felelnie az LSA-szabályzat 4.4.8. pontjának.”*

Az LSA-szabályzat meglévő 4.4.8.1. pontjának szövege helyébe új szöveg lép, amely igazodik az egységes értelmezés MSC 100 által jóváhagyott tervezetéhez.

- 2.4.5. *A felszerelési jegyzék (a SOLAS-egyezmény függelékének C., E. és P. formanyomtatványa) tervezett módosításainak célja, hogy egy lábjegyzet hozzáadásával módosítsa a SOLAS-egyezmény függelékében szereplő C., E. és P. formanyomtatványok 8.1. tételét annak jelzésére, hogy a felsorolt indikátorok nem mindegyike alkalmazandó minden hajóra, így azok adott esetben törölhetők. Általánosságban nem minden hajótípus van felszerelve a kérdéses indikátorokkal (a kormánylapát, a propeller, a tolóerő, a bukdácsoló lengés és a működési mód jelzése).*
- 2.4.6. *A gázokat és más alacsony lobbanáspontú tüzelőanyagokat használó hajók biztonságáról szóló nemzetközi szabályzat (IGF-szabályzat) A. és A-1. részének tervezett módosításai arra irányulnak, hogy következetesség alakuljon ki az IGF-szabályzathoz képest a tüzelőanyagként földgázt használó hajók számára előírt, meglévő követelmények tekintetében azáltal, hogy a szabályzat alkalmazása során nyert tapasztalatok alapján bevezetésre kerülnek a szükséges módosítások.*

3. AZ UNIÓ ÁLTAL KÉPVISELENDŐ ÁLLÁSPONT

3.1. A MARPOL-egyezmény II. mellékletében szereplő, a magas viszkozitású lebegő részecskéket tartalmazó tartálymosó víz kibocsátásával kapcsolatos előírások módosításai

A Tengerikörnyezet-védelmi Bizottság a 2015. május 11–15-én Londonban megrendezett 68. ülésén (MEPC 68) jóváhagyta „A MARPOL-egyezmény II. melléklete azon előírásainak felülvizsgálata, amelyek hatást gyakorolnak a magas viszkozitású, megszilárduló és nem lebomló lebegő részecskéket tartalmazó tartálymosó vízre, valamint a kapcsolódó fogalommeghatározások felülvizsgálata és módosítások előkészítése” című dokumentumot azzal a céllal, hogy annak tartalma – 2018-as teljesítési céldátummal – belekerüljön a Szennyezésmegelőzési és -kezelési Albizottság kétéves ütemtervébe.

A MARPOL-egyezmény II. mellékletét érintő módosítások tervezetét a felek a Szennyezésmegelőzési és -kezelési Albizottság 2018. február 5–9-i Londonban rendezett 5. ülésén (PPR 5) véglegesítették. 2018. október 22–26-i Londonban rendezett 73. ülésén a Tengerikörnyezet-védelmi Bizottság (MEPC) – a MEPC 74. ülésén történő elfogadásuk céljával – jóváhagyta a MARPOL-egyezmény II. mellékletét érintő módosítások tervezetét.

A MARPOL-egyezmény II. mellékletét érintő módosítások tervezetét a MEPC 73/19. sz. IMO-dokumentum 13. melléklete tartalmazza. A MEPC 73. üléséről készült jelentés (MEPC 73/19. sz. dokumentum) 11.12. pontja szerint a módosítások várhatóan a MEPC 74. ülésén kerülnek elfogadásra.

3.2. Az ömlesztettáru-szállító hajók és az olajszállító tartályhajók vizsgálatakor alkalmazandó kiterjesztett ellenőrzési programról szóló 2011. évi nemzetközi szabályzat (ESP-szabályzat) módosításai

A Hajótervezési és -építési Albizottság 2018. január 22–26-án Londonban megtartott 5. ülése (SDC 5) során emlékeztetett arra, hogy 2017. február 13–17-i Londonban rendezett 4. ülése (SDC 4) során a szóban forgó albizottság felhatalmazta a Hajóosztályozó Társaságok Nemzetközi Szövetségét (IACS) és a titkárságot a 2011. évi ESP-szabályzat abból a célból történő elemzésére, hogy szerkesztési változtatásokat javasoljon az összes kötelező követelmény azonosítása, valamint a táblázatok és formanyomtatványok formázásának javítása érdekében, valamint hogy az eredményekről jelentést nyújtson be az SDC 5 során való megvitatásuk érdekében.

Az SDC 5 alkalmával a résztvevők egyetértettek abban, hogy a 2011. évi ESP-szabályzatban a jelenleg a lábjegyzetekben szereplő lényegi rendelkezéseket egy átdolgozás keretében bele kell foglalni a főszövegbe. Az SDC 5 során ezenkívül megegyezés született az ESP-szabályzatban található táblázatok és formanyomtatványok formázásának javításáról. Az SDC 5 végül megállapodott abban is, hogy a 2011. évi ESP-szabályzat szerkesztési változtatásait az IACS által javasolt, az Egységes Követelmények (UR) Z10 sorozata legújabb frissítéseinek megfelelő új lényegi módosításokkal együtt végezzék el.

Az SDC 5 támogatta, hogy a 2011. évi ESP-szabályzat módosításainak tervezetét a Tengerészeti Biztonsági Bizottság 2018. május 16–25-i Londonban rendezett 99. ülése (MSC 99) elé terjesszék abban a reményben, hogy a Tengerészeti Biztonsági Bizottság 100. ülése (MSC 100) elfogadja azokat, és a módosítások 2020. július 1-jén hatályba léphetnek.

Az MSC 99 áttekintette a 2011. évi ESP-szabályzat módosításainak az SDC 5 által a szabályzat rendszeres frissítésének végrehajtására vonatkozó eljárásnak megfelelően elkészített tervezetét és jóváhagyta a 2011. évi ESP-szabályzat módosításainak tervezetét azzal a céllal, hogy azt majd az MSC 100 fogja elfogadni.

A 2018. december 3–7-én Londonban megrendezett MSC 100 áttekintette a módosítások tervezetét és a javasolt változtatásokat, és megállapította, hogy a módosítástervezetek nyelvezete nem felel meg az IMO-nómenklatúrájának, vagyis annak, hogy a nómenklatúrában „kell/köteles” szerepel a kötelező erőt kifejező kijelentő mód helyett, ami kedvezőtlenül befolyásolhatja az IMO-rendelkezések jövőbeni alakulását, mivel az kétértelműséghez és inkonzisztenciához vezethet. Ezenkívül az ülésen megállapítást nyert, hogy a 2011. évi ESP-szabályzatot érintő módosítástervezetnek figyelembe kell vennie az ESP-szabályzat egységes szerkezetbe foglalt szövegtervezetét, amely jelenleg készül a Hajótervezési és -építési Albizottság keretében.

A megbeszélések után az MSC 100 úgy határozott, hogy felfüggeszti a 2011. évi ESP-szabályzat egységes szerkezetbe foglalt szövegtervezetének elfogadását azzal a céllal, hogy elkészítik a 2011. évi ESP-szabályzat módosításainak felülvizsgált tervezetét, amely szövegváltozatban a kötelező erőt kifejező kijelentő mód helyett a „kell/köteles” szavak szerepelnek, és ezt a felülvizsgált tervezetet az MSC 101-nek nyújtják majd be elfogadásra.

Ez a pont belekerült az (EU) 2018/1601 tanácsi határozatba². Az említett tanácsi határozat 3. cikkének (3) bekezdése szerint a 2011. évi ESP-szabályzat kérdéses módosításaival kapcsolatban az Unió által képviselendő álláspont kisebb változtatásai a Tanács további határozata nélkül is elfogadhatók. Az ESP-szabályzat módosításait érintő változtatások azonban nem tekinthetők kis mértékűnek, ezért ez a pont ismét belekerült az Európai Unió által a Nemzetközi Tengerészeti Szervezetben a Tengerészeti Biztonsági Bizottság 101. ülésén képviselendő álláspontból szóló jelen tanácsi határozatjavaslatba.

A 2011. évi ESP-szabályzat módosítására vonatkozó állásfoglalás-tervezetet az MSC 100. üléséről készült jelentés [X] melléklete [(MSC 100/XX/Add.X)] tartalmazza. Az MSC 100. üléséről készült jelentés [(MSC 100/XX)] [10.20] pontja szerint a módosítások várhatóan az MSC 101. ülésén kerülnek elfogadásra.

² A Tanács (EU) 2018/1601 határozata (2018. október 15.) a Nemzetközi Tengerészeti Szervezetben (IMO) a Tengerikörnyezet-védelmi Bizottság 73. ülésén és a Tengerészeti Biztonsági Bizottság 100. ülésén a hajókról történő szennyezés megelőzéséről szóló nemzetközi egyezmény VI. melléklete 14. szabályának módosítása, illetve az ömlesztettáru-szállító hajók és az olajszállító tartályhajók vizsgálatokor alkalmazandó kiterjesztett ellenőrzési programról szóló 2011. évi nemzetközi szabályzat módosítása kapcsán az Európai Unió által képviselendő álláspontból, HL L 267., 2018.10.25., 6. o.).

3.3. Az életmentő felszerelések nemzetközi szabályzata (LSA-szabályzat) 6.1.1.3. pontjának módosítása

A Tengerészeti Biztonsági Bizottság 2016. május 11–20-án Londonban megtartott 96. ülésén (MSC 96) megállapodás született arról, hogy az „Az LSA-szabályzat 6.1.1.3. pontjának egységes végrehajtása” című új dokumentum tartalma – 2017-es teljesítési céldátummal – belekerüljön az albizottság 2016–2017-es kétéves menetrendjébe és az SSE 4 ideiglenes napirendjébe. Az említett új dokumentum célja, hogy továbbfejlessze az LSA-szabályzat 6.1.1.3. pontjának módosításait annak érdekében, hogy könnyebbé váljon az említett pont egységes végrehajtása, és konkrétan azzal a céllal, hogy lehetővé váljon a hajó túlélési járműveitől eltérő készenléti mentőcsónakok indítására szolgáló, kézi vezérlésű berendezések használata.

A Hajózási Rendszerekkel és Felszerelésekkel Foglalkozó Albizottság 2017. március 20–24-i Londonban rendezett 4. ülésén (SSE 4), valamint a Hajózási Rendszerekkel és Felszerelésekkel Foglalkozó Albizottság 2018. március 12–16-i Londonban rendezett 5. ülésén (SSE 5) megvitatásra kerültek az LSA-szabályzat módosítástervezete által jelentett veszélyekkel kapcsolatos aggályok annak engedélyezését illetően, hogy egy készenléti mentőcsónakot anélkül bocsássonak vízre a helyéről, hogy az oda beosztott személyzet annak a fedélzetén tartózkodik, továbbá megvitták a módosítások alkalmazásának hatályával kapcsolatos nézeteket is.

A Tengerészeti Biztonsági Bizottság 2018. december 3–7-én Londonban megtartott 100. ülésén (MSC 100) megállapodás született arról, hogy – az MSC 101-en való elfogadás céljából – az MSC jóváhagyja az LSA-szabályzat módosításainak tervezetét. Ettől a határozattól eltérve az MSC felkérte a Hajózási Rendszerekkel és Felszerelésekkel Foglalkozó Albizottságot, hogy a 2019. március 4–8-án Londonban megrendezett 6. ülésén vegye fontolóra a módosítások tervezetével kapcsolatosan továbbra is fennálló aggályokat annak érdekében, hogy a módosítások elfogadása előtt tájékoztatást nyújtson ezekről az MSC 101 számára.

Az LSA-szabályzat 6.1.1.3. pontjának módosításaira vonatkozó tervezetet az MSC 100. üléséről készült jelentés [x] melléklete [(MSC 100/xx/Add.x)] tartalmazza. Az MSC 100. üléséről készült jelentés [(MSC 100/xx)] [9.6] pontja szerint a módosítások várhatóan az MSC 101. ülésén kerülnek elfogadásra.

3.4. Az életmentő felszerelések nemzetközi szabályzata (LSA-szabályzat) 4.4.8.1. pontjának módosításai

A Hajózási Rendszerekkel és Felszerelésekkel Foglalkozó Albizottság 2018. március 12–16-i Londonban rendezett ötödik ülésén (SSE 5) az Unió sikerrel tett javaslatot az életmentő felszerelések nemzetközi szabályzata (LSA-szabályzat) 4.4.8.1. pontjának egységes értelmezésére (UI), valamint az életmentő felszerelések értékelésnek és vizsgálati jegyzőkönyveinek standardizált formanyomtatványaira (MSC/Circ.980/Add.1, 4.4.1.2. pont). Az MSC 100 jóváhagyta az egységes értelmezés tervezetét, és elfogadta az LSA-szabályzat 4.4.8.1. pontjának további módosításait is, amelyek a szabályzat előírásai és az egységes értelmezés közötti konzisztenciát hivatottak megteremteni.

Az életmentő felszerelések nemzetközi szabályzatának (LSA-szabályzat) 4.4.8.1. pontját érintő módosításokat az MSC 100. üléséről készült jelentés [x] melléklete [(MSC 100/xx/Add.x)] tartalmazza. Az MSC 100. üléséről készült jelentés [(MSC 100/xx)] [9.23] pontja szerint az LSA-szabályzat módosításai várhatóan az MSC 101. ülésén kerülnek elfogadásra.

3.5. A felszerelési jegyzék (a SOLAS-egyezmény függelékének C., E. és P. formanyomtatványa) módosításai

A Tengerészeti Biztonsági Bizottság 2018. december 3–7-én Londonban megtartott 100. ülésén (MSC 100) megállapodás született arról, hogy az MSC fontolóra veszi a felszerelési jegyzék (a SOLAS-egyezmény függelékének C., E. és P. formanyomtatványa) módosításait, szem előtt tartva azt, hogy kisebb javításokat/kérdéseket a bizottságok is megvitathatnak az „Egyéb” napirendi pont alatt. A kérdés áttekintését követően az MSC 100 elfogadta a javasolt módosítások tervezetét azzal a céllal, hogy azokat a Tengerészeti Biztonsági Bizottság 101. ülése (MSC 101) elfogadja.

A felszerelési jegyzék (a SOLAS-egyezmény függelékének C., E. és P. formanyomtatványa) módosításaira vonatkozó tervezet az MSC 100. üléséről készült jelentés [x] melléklete [(MSC 100/xx/Add.x)] tartalmazza. Az MSC 100. üléséről készült jelentés [(MSC 100/xx)] [9.30] pontja szerint a módosítások várhatóan az MSC 101. ülésén kerülnek elfogadásra.

3.6. A gázokat és más alacsony lobbanáspontú tüzelőanyagokat használó hajók biztonságáról szóló nemzetközi szabályzat (IGF-szabályzat) A. és A-1. részének módosításai

A Rakomány- és Konténerszállítási Albizottság 2017. szeptember 11–15-i Londonban rendezett negyedik ülésén (CCC 4) újra megalakult az alacsony lobbanáspontú tüzelőanyagokat használó hajók biztonságára vonatkozó műszaki rendelkezések kialakításával foglalkozó munkacsoportot annak érdekében, hogy az folytassa az IGF-szabályzat tüzelőanyag-cellák tekintetében történő módosításainak tervezetére, valamint a tüzelőanyagként metil-/etil-alkoholt használó hajók biztonságára vonatkozó műszaki rendelkezéstervezetek kialakítására irányuló munkát. A CCC 4 jóváhagyta az IGF-szabályzat A. és A-1. részének a munkacsoport által elkészített, földgázspecifikus előírásokat tartalmazó módosítástervezetét, és felkérte a Tengerészeti Biztonsági Bizottságot, hogy 2018. május 16–25-én Londonban megtartott 99. ülésén (MSC 99) hagyja jóvá a módosításokat annak érdekében, hogy azokat majd a Tengerészeti Biztonsági Bizottság 100. ülése (MSC 100) elfogadja.

Az MSC 99 áttekintette a gázokat és más alacsony lobbanáspontú tüzelőanyagokat használó hajók biztonságáról szóló nemzetközi szabályzat (IGF-szabályzat) A. és A-1. részének módosításait érintő tervezetet és a hozzá kapcsolódó további észrevételeket, ideértve egy arra vonatkozó javaslatot is, amely szerint a szövegbe egy, a gépházon kívüli, folyékony tüzelőanyagot tartalmazó csövek szivárgása elleni védelmet biztosító alternatív megoldást is be kell illeszteni. A vitát követően az MSC 99 úgy határozott, hogy felfüggeszti az IGF-szabályzat A. és A-1. részének módosításaira vonatkozó tervezet jóváhagyását, és utasította a Rakomány- és Konténerszállítási Albizottság 2018. szeptember 10–14-i Londonban rendezett ötödik ülését (CCC 5) arra, hogy vitassa meg újra a 9.5.6. szabály módosításainak a tervezetét, és annak eredményéről sürgősen tegyen jelentést az MSC 100-nak.

A CCC 5 áttekintette az IGF-szabályzat 9.5.6. szabálya módosításainak a tervezetét, és megállapodott abban, hogy a 9.5.6. szabály esetében nincs szükség további változtatásokra. A CCC 5 így megállapodott arról, hogy felkéri a 2018. december 3–7-i Londonban rendezett MSC 100-at, hogy sürgősen hagyja jóvá az IGF-szabályzat A. és A-1. részének módosításaira vonatkozó, a CCC 4/12. sz. dokumentum 1. mellékletében foglalt tervezetet azzal a céllal, hogy a Tengerészeti Biztonsági Bizottság 101. ülése (MSC 101) később elfogadhassa a tervezetet.

Az MSC 100 nem értett egyet a CCC 5-tel abban, hogy a 9.5.6. szabály esetében a szivárgás elleni védelem alternatív megoldása tekintetében nincs szükség további változtatásokra. Ugyanakkor megoszlottak a nézetek azt illetően, hogy a szabályba bele kell-e foglalni kiegészítő szöveget annak érdekében, hogy alkalmazhatók legyenek a folyékony tüzelőanyagot szállító csövek szivárgásának észlelésével kapcsolatos előírások. Az MSC 100 megállapodott a CCC 4 által elkészített szövegről, és jóváhagyta az IGF-szabályzat A. és A-1. részének módosításait azzal a céllal, hogy azokat az MSC 101 elfogadja, de megjegyezte, hogy az elfogadás szakaszában még lesz lehetőség további javaslatok benyújtására.

A gázokat és más alacsony lobbanáspontú tüzelőanyagokat használó hajók biztonságáról szóló nemzetközi szabályzat (IGF-szabályzat) A. és A-1. részének módosításaira vonatkozó tervezetet az MSC 100. üléséről készült jelentés [x] melléklete [(MSC 100/xx/Add.x)] tartalmazza. Az MSC 100. üléséről készült jelentés [(MSC 100/xx)] [11.5] pontja szerint a módosítások várhatóan az MSC 101. ülésén kerülnek elfogadásra.

3.7. A vonatkozó uniós jogszabályok és az uniós hatáskör

3.7.1. A MARPOL-egyezmény II. mellékletében található szabályok módosításai

A hajók által okozott szennyezésről és a szennyezéssel elkövetett jogsértésekre alkalmazandó, büntetőjogi szankciókat is magukban foglaló szankciók bevezetéséről szóló 2005/35/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv az uniós jogba foglalja a hajók által okozott szennyezésre vonatkozó nemzetközi szabványokat, és törekszik annak biztosítására, hogy az illegális kibocsátásért felelős személyekre megfelelő szankciókat rójanak ki. Az irányelv a szennyező anyagokat a MARPOL-egyezmény I. és II. mellékletének hatálya alá tartozó anyagokként határozza meg. Ezen túlmenően a hajókon keletkező hulladék és a rakománymaradványok fogadására alkalmas kikötői létesítményekről szóló 2000/59/EK irányelv előírja a tagállamok számára, hogy a hajók szükségtelen feltartóztatása nélkül biztosítsák a kikötőiket általában használó hajók igényeinek megfelelő kikötői befogadólétesítmények hozzáférhetőségét, továbbá előírja a hajók számára, hogy a rakománymaradványokra is kiterjedő hulladékukat indulás előtt adják le ezeknek a létesítményeknek azzal a végső céllal, hogy csökkenjen a hajók által a tengeren kibocsátott hulladékok mennyisége. A II. melléklet szerinti tartálymosó víz ezen irányelv értelmében rakománymaradványnak minősül. A 2000/59/EK irányelv azt is előírja a hajók számára, hogy előzetesen értesítsék a következő kikötőt minden olyan hulladékról és rakománymaradványról, amelyet le kívánnak adni, és arról, hogy mit fognak a fedélzeten tartani, továbbá a rendelkezésre álló tárolókapacitásról.

Ezért azok az MSC 101. ülésén elfogadandó módosítások, amelyek változtatásokat vezetnének be a MARPOL-egyezmény II. mellékletében a magas viszkozitású és/vagy magas olvadáspontú, lebegő részecskéket tartalmazó rakománymaradványok és tartálymosó víz tekintetében, a hajók által okozott szennyezésről és a szennyezéssel elkövetett jogsértésekre alkalmazandó, büntetőjogi szankciókat is magukban foglaló szankciók bevezetéséről szóló 2005/35/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv és a hajókon keletkező hulladék és a rakománymaradványok fogadására alkalmas kikötői létesítményekről szóló 2000/59/EK irányelv alkalmazásán keresztül érintik az uniós jogot.

3.7.2. Az ömlesztettáru-szállító hajók és az olajszállító tartályhajók vizsgálatokor alkalmazandó kiterjesztett ellenőrzési programról szóló 2011. évi nemzetközi szabályzat (ESP-szabályzat) módosításai

Az egyhéjázatú olajszállító tartályhajókra alkalmazandó kettős héjazatra vagy azzal egyenértékű szerkezeti megoldásra vonatkozó követelmények gyorsított bevezetéséről szóló 530/2012/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet célja a rendelet 3. cikkében

meghatározott 73/78 MARPOL-jegyzőkönyv kettős héjazatra vagy azzal egyenértékű szerkezeti megoldásra vonatkozó követelményeinek gyorsított bevezetése, valamint a tagállami kikötőkbe tartó vagy azokból kifutó egyhéjazatú olajszállító tartályhajókban a nehézőlaj szállításának tilalma.

Az 530/2012/EU rendelet értelmében minden tizenöt évnél régebbi egyhéjazatú olajszállító tartályhajóra alkalmazni kell az IMO állapotminősítési rendszerét (CAS). Az 5. cikk értelmében az ilyen tartályhajóknak meg kell felelniük a CAS-nak, amelyet a 6. cikk a 2002. október 11-i 99(48) MEPC-határozattal és a 2003. december 4-i 112(50) MEPC-határozattal módosított 2001. április 27-i 94(46) MEPC-határozattal elfogadott állapotminősítési rendszerként határoz meg. Az ömlesztettáru-szállító hajók és az olajszállító tartályhajók vizsgálatokor alkalmazandó kiterjesztett ellenőrzési program (ESP) az alaposabb állapotminősítés elvégzésének módját írja elő. Mivel a CAS az ESP-t alkalmazza célja elérése érdekében, az ESP szerinti vizsgálatok bármely módosítása az 530/2012/EU rendelet révén közvetlenül és automatikusan alkalmazandó.

Az MSC 101-en elfogadandó módosítások, amelyek változtatásokat vezetnének be az ESP-szabályzatban, a kettős héjazatú vagy azzal egyenértékű szerkezeti megoldással rendelkező egyhéjazatú olajszállító tartályhajók gyorsított bevezetéséről szóló 530/2012/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet alkalmazása révén érintik az uniós jogot.

3.7.3. Az LSA-szabályzat 6.1.1.3. pontjának módosításai

A tengerészeti felszerelésekre vonatkozó tervezési, gyártási és teljesítménykövetelményekről és vizsgálati előírásokról, valamint az (EU) 2017/306 bizottsági végrehajtási rendelet hatályon kívül helyezéséről szóló, 2018. május 15-i (EU) 2018/773 bizottsági végrehajtási rendelet rendelkezik a vízrebocsátó berendezésekről és a csörlőkről. Az említett végrehajtási rendelet a MED/1.21, 1.23, 1.24 és 1.25 tételekkel összefüggésben, a vízrebocsátó berendezések tekintetében hivatkozik az LSA-szabályzatra és az MSC.81(70) sz. határozatra. Ezek a felszerelések tehát a tengerészeti felszerelésekről és a 96/98/EK tanácsi irányelv hatályon kívül helyezéséről szóló, 2014. július 23-i 2014/90/EU európai parlamenti és tanácsi irányelv hatálya alá tartoznak.

A Tengerészeti Biztonsági Bizottság 101. ülésén elfogadandó, az LSA-szabályzatot módosító rendelkezések ezért a 2014/90/EU irányelv és az (EU) 2018/778 végrehajtási rendelet alkalmazása révén érintik az uniós jogot.

3.7.4. Az LSA-szabályzat 4.4.8.1. pontjának módosításai

A tengerészeti felszerelésekre vonatkozó tervezési, gyártási és teljesítménykövetelményekről és vizsgálati előírásokról, valamint az (EU) 2017/306 bizottsági végrehajtási rendelet hatályon kívül helyezéséről szóló, 2018. május 15-i (EU) 2018/773 bizottsági végrehajtási rendelet rendelkezik a mentőcsónakokról. Az említett végrehajtási rendelet a MED/1.7 tétellel összefüggésben hivatkozik az LSA-szabályzatra és az MSC/Circular 980 sz. határozatra. Ezek a felszerelések tehát a tengerészeti felszerelésekről és a 96/98/EK tanácsi irányelv hatályon kívül helyezéséről szóló, 2014. július 23-i 2014/90/EU európai parlamenti és tanácsi irányelv hatálya alá tartoznak.

A Tengerészeti Biztonsági Bizottság 101. ülésén elfogadandó, az LSA-szabályzatot módosító rendelkezések ezért a 2014/90/EU irányelv és az (EU) 2018/778 végrehajtási rendelet alkalmazása révén érintik az uniós jogot.

3.7.5. A felszerelési jegyzék (a SOLAS-egyezmény függelékének C., E. és P. formanyomtatványa) módosításai

A személyhajókra vonatkozó biztonsági szabályokról és követelményekről szóló 2009/45/EK irányelv 6. cikke (2) bekezdése a) pontjának i. alpontja a módosított SOLAS-egyezményt az A. osztályú személyhajókra vonatkoztatja.

Ezért a várhatóan az MSC 101. ülésén elfogadásra kerülő, a felszerelési jegyzéket érintő módosítások, a 2009/45/EK irányelv alkalmazása révén érintik az uniós jogot.

3.7.6. A gázokat és más alacsony lobbanáspontú tüzelőanyagokat használó hajók biztonságáról szóló nemzetközi szabályzat (IGF-szabályzat) A. és A-1. részének módosításai

A személyhajókra vonatkozó biztonsági szabályokról és követelményekről szóló 2009/45/EK irányelv 6. cikke (2) bekezdése a) pontjának i. alpontja a módosított SOLAS-egyezményt az A. osztályú személyhajókra vonatkoztatja. A SOLAS-egyezmény kötelezővé teszi az IGF-szabályzatot a személyhajók számára. Ezenkívül az alternatív üzemanyagok infrastruktúrájának kiépítéséről szóló, 2014. október 22-i 2014/94/EU európai parlamenti és tanácsi irányelv előírja a tagállamok számára annak biztosítását, hogy 2025 végétől a tengerjáró hajókat fogadó uniós törzskikötőkben rendelkezésre álljon cseppfolyósított földgáz (LNG). Az uniós tagállamok nemzeti szakpolitikai kereteket alakítottak ki az alternatív tüzelőanyagok és a kapcsolódó infrastruktúra piacának fejlesztésére, melyekben különös figyelmet kaptak a tengerjáró hajók LNG-töltőállomásainak ösztönzésére és fejlesztésére hivatott különböző támogató intézkedések és kezdeményezések.

A Tengerészeti Biztonsági Bizottság 101. ülésén elfogadandó, az LSA-szabályzatot módosító rendelkezések ezért a 2009/45/EK irányelv és a 2014/94/EU irányelv alkalmazása révén érintik az uniós jogot.

3.7.7. Az uniós hatáskör

A MARPOL-egyezmény II. mellékletének a magas viszkozitású és/vagy magas olvadáspontú, lebegő részecskéket tartalmazó rakománymaradványokkal és tartálymosó vízzel kapcsolatos módosításai a 2005/35/EK irányelv és a 2000/59/EK irányelv alkalmazása révén érintik az uniós jogot.

A 2011. évi ESP-szabályzat módosításai a kettős héjazatú vagy azzal egyenértékű szerkezeti megoldással rendelkező egyhéjazatú olajszállító tartályhajók gyorsított bevezetéséről szóló 530/2012/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet alkalmazása révén érintik az uniós jogot.

Az életmentő felszerelések nemzetközi szabályzata (LSA-szabályzat) 6.1.1.3. pontjának módosításai a 2014/90/EU irányelv és az (EU) 2018/778 végrehajtási rendelet alkalmazása révén érintik az uniós jogot.

Az LSA-szabályzat 4.4.8.1. pontja egységes értelmezésének módosításai a 2014/90/EU irányelv és az (EU) 2018/778 végrehajtási rendelet alkalmazása révén érintik az uniós jogot.

A felszerelési jegyzék (a SOLAS-egyezmény függelékének C., E. és P. formanyomtatványa) módosításai a 2009/45/EK irányelv alkalmazása révén érintik az uniós jogot.

A gázokat és más alacsony lobbanáspontú tüzelőanyagokat használó hajók biztonságáról szóló nemzetközi szabályzat (IGF-szabályzat) A. és A-1. részének módosításai a 2009/45/EK irányelv és a 2014/94/EU irányelv alkalmazása révén alkalmazása révén érintik az uniós jogot.

4. JOGALAP

4.1. Eljárási jogalap

4.1.1. Általános elvek

Az Európai Unió működéséről szóló szerződés (EUMSZ) 218. cikkének (9) bekezdése határozatok elfogadásáról rendelkezik „a megállapodásokkal létrehozott szervezetben az Unió által képviselendő álláspontok kialakítására vonatkozóan, amennyiben az ilyen szervnek joghatással bíró jogi aktust kell elfogadnia, kivéve a megállapodás intézményi kereteit kiegészítő vagy módosító jogi aktusokat”.

Az EUMSZ 218. cikkének (9) bekezdése attól függetlenül alkalmazandó, hogy az Unió tagja-e a szervnek vagy részes fele-e a megállapodásnak.³

A „joghatással bíró jogi aktus” fogalmába beletartoznak a nemzetközi jognak a kérdéses szervet szabályozó szabályai szerint joghatással bíró jogi aktusok. Ezenfelül a fogalom magában foglalja azokat az eszközöket is, melyek a nemzetközi jog szerint nem bírnak kötelező erővel, de „meghatározó módon befolyásolják az uniós jogalkotó által elfogadott szabályozás tartalmát”.⁴

4.1.2. A jelen esetre történő alkalmazás

Az IMO Tengerikörnyezet-védelmi Bizottságát és Tengerészeti Biztonsági Bizottságát egy megállapodás, nevezetesen a Nemzetközi Tengerészeti Szervezetről szóló egyezmény hozta létre.

Az IMO Tengerikörnyezet-védelmi Bizottsága és Tengerészeti Biztonsági Bizottsága által elfogadandó jogi aktusok joghatással bíró jogi aktusok. A tervezett jogi aktusok meghatározó módon befolyásolják a következő uniós jogszabályokat:

- Az Európai Parlament és a Tanács 2005/35/EK irányelve a hajók által okozott szennyezésről és a jogsértésekre alkalmazandó szankciók bevezetéséről és a 2000/59/EK irányelv a hajókon keletkező hulladék és a rakománymaradványok fogadására alkalmas kikötői létesítményekről. Ennek oka, hogy a 2005/35/EK irányelv a szennyező anyagokat a MARPOL-egyezmény I. és II. mellékletének hatálya alá tartozó anyagokként határozza meg. Ezenkívül a 2000/59/EU irányelv előírja a tagállamok számára, hogy biztosítsák a kikötőiket általában használó hajók igényeinek megfelelő kikötői befogadólétesítmények hozzáférhetőségét azzal a végső céllal, hogy csökkenjen a hajók által a tengeren kibocsátott hulladékok mennyisége, és ezáltal javuljon a tengeri környezet védelme.
- Az Európai Parlament és a Tanács 530/2012/EU rendelete az egyhéjazatú olajszállító tartályhajókra alkalmazandó kettős héjazatra vagy azzal egyenértékű szerkezeti megoldásra vonatkozó követelmények gyorsított bevezetéséről. Ennek oka, hogy az 530/2012/EU rendelet előírja az IMO állapotminősítési rendszerének (CAS) alkalmazását, a CAS pedig az ESP-t használja céljának eléréséhez.
- A Bizottság (EU) 2018/773 végrehajtási rendelete (2018. május 15.) a tengerészeti felszerelésekre vonatkozó tervezési, gyártási és teljesítménykövetelményekről és vizsgálati előírásokról, valamint az (EU) 2017/306 bizottsági végrehajtási rendelet hatályon kívül helyezéséről, valamint az Európai Parlament és a Tanács 2014/90/EU irányelve (2014. július 23.) a tengerészeti felszerelésekről és a 96/98/EK tanácsi

³ C-399/12 sz. ügy, Németország kontra Tanács (OIV), ECLI:EU:C:2014:2258, 64. pont.

⁴ C-399/12. sz. ügy, Németország kontra Tanács (OIV), ECLI:EU:C:2014:2258, 61–64. pont.

irányelv hatályon kívül helyezéséről. Ennek oka, hogy az (EU) 2018/773 végrehajtási rendelet az LSA-szabályzatra hivatkozik a vízrebocsátó berendezések tekintetében, és ezért az ilyen típusú berendezések a 2014/90/EU irányelv hatálya alá tartoznak.

- Az Európai Parlament és a Tanács 2009/45/EK irányelve a személyhajókra vonatkozó biztonsági szabályokról és követelményekről. Ennek oka, hogy a 2009/45/EK irányelv megállapítja, hogy az A. osztályú személyhajóknak maradéktalanul meg kell felelniük a módosított SOLAS-egyezmény követelményeinek.
- Az Európai Parlament és a Tanács 2009/45/EK irányelve a személyhajókra vonatkozó biztonsági szabályokról és követelményekről, valamint az Európai Parlament és a Tanács 2014/94/EU irányelve az alternatív üzemanyagok infrastruktúrájának kiépítéséről. Ennek oka, hogy a 2009/45/EK irányelv szerint az A. osztályú személyhajóknak maradéktalanul meg kell felelniük a módosított SOLAS-egyezmény követelményeinek, valamint hogy a 2014/94/EU irányelv előírja a tagállamok számára annak biztosítását, hogy 2025 végétől a tengerjáró hajókat fogadó uniós törzskikötőkben rendelkezésre álljon LNG.

A tervezett jogi aktusok nem egészítik ki és nem módosítják az egyezmény intézményi keretét.

Ezért a javasolt határozat eljárási jogalapja az EUMSZ 218. cikkének (9) bekezdése.

4.2. Anyagi jogalap

4.2.1. Általános elvek

Az EUMSZ 218. cikkének (9) bekezdése szerinti határozat anyagi jogalapja elsősorban azon tervezett jogi aktus célkitűzésétől és tartalmától függ, amellyel kapcsolatban az Unió által képviselendő álláspont meghatározásra kerül. Amennyiben a tervezett jogi aktus kettős célkitűzést követ, vagy két összetevőből áll, és ezek egyike elsődlegesként vagy döntő jellegüként azonosítható, míg a másik pusztán járulékos jellegű, az EUMSZ 218. cikkének (9) bekezdése szerinti határozatot egyetlen jogalapra, azaz az elsődleges, illetve döntő jellegű célkitűzés vagy összetevő által megkövetelt jogalapra kell alapítani.

4.2.2. A jelen esetre történő alkalmazás

A tervezett jogi aktus elsődleges célkitűzése és tartalma a tengeri szállítással kapcsolatos. Ezért a javasolt határozat anyagi jogalapja az EUMSZ 100. cikkének (2) bekezdése.

4.3. Következtetés

A javasolt határozat jogalapja az EUMSZ 100. cikkének (2) bekezdése, összefüggésben az EUMSZ 218. cikkének (9) bekezdésével.

Javaslat

A TANÁCS HATÁROZATA

a Nemzetközi Tengerészeti Szervezet Tengerikörnyezet-védelmi Bizottságában és Tengerészeti Biztonsági Bizottságában a hajókról történő szennyezés megelőzéséről szóló nemzetközi egyezmény II. melléklete módosításainak, az ömlesztettáru-szállító hajók és az olajszállító tartályhajók vizsgálatakor alkalmazandó kiterjesztett ellenőrzési programról szóló 2011. évi nemzetközi szabályzat módosításainak, az életmentő felszerelések nemzetközi szabályzata módosításainak, az „Életbiztonság a tengeren” tárgyú nemzetközi egyezmény függeléke C., E. és P. formanyomtatványa módosításainak, valamint a gázokat és más alacsony lobbanáspontú tüzelőanyagokat használó hajók biztonságáról szóló nemzetközi szabályzat módosításainak elfogadásával kapcsolatban az Európai Unió által képviselendő álláspontról

AZ EURÓPAI UNIÓ TANÁCSA,

tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződésre és különösen annak 100. cikke (2) bekezdésére, összefüggésben 218. cikkének (9) bekezdésével,

tekintettel az Európai Bizottság javaslatára,

mivel:

- (1) Az Unió által a tengeri közlekedési ágazatban tett intézkedéseknek a tengeri környezet védelmét és a tengerbiztonság javítását kell szolgálniuk.
- (2) A Nemzetközi Tengerészeti Szervezetről (IMO) szóló egyezmény 1958. március 17-én hatályba lépett. Az IMO az Egyesült Nemzeteknek a hajózás biztonságáért és védeleméért, valamint a hajók által okozott tengerszennyezés és légköri szennyezés megelőzéséért felelős szakosított ügynöksége.
- (3) Az IMO-egyezmény 38. cikkének a) pontja értelmében a Tengerikörnyezet-védelmi Bizottság olyan feladatokat lát el, amelyeket a hajókról származó tengerszennyezés megelőzéséről és ellenőrzéséről szóló nemzetközi egyezmények az IMO-ra ruháznak, különösen rendeletek vagy egyéb rendelkezések elfogadása és módosítása kapcsán.
- (4) Az IMO-egyezmény 28. cikkének b) pontja szerinti a Tengerészeti Biztonsági Bizottság az IMO-egyezmény, az IMO közgyűlése vagy az IMO tanácsa által ráruházott feladatok ellátásához szükséges, vagy bármely más, az említett cikk által meghatározott feladatkörbe tartozó, más nemzetközi jogi eszköz által vagy alapján ráruházott és az IMO által elfogadott kötelezettség teljesítéséhez szükséges intézkedéseket hozza meg.
- (5) A hajókról történő szennyezés megelőzéséről szóló nemzetközi egyezmény (MARPOL-egyezmény) 1983. október 2-án hatályba lépett.
- (6) A MARPOL-egyezmény 16. cikke (2) bekezdésének c) pontja értelmében a szóban forgó egyezmény módosításait a megfelelő szerv – ebben az esetben a Tengerikörnyezet-védelmi Bizottság – fogadhatja el.

- (7) Az „Életbiztonság a tengeren” tárgyú nemzetközi egyezmény (a továbbiakban: SOLAS-egyezmény) 1980. május 25-én hatályba lépett.
- (8) A SOLAS-egyezmény VIII. cikke b) pontjának iii. alpontja értelmében az IMO Tengerészeti Biztonsági Bizottsága módosíthatja a SOLAS-egyezményt.
- (9) 2019. május 13–17-i 74. ülésén a Tengerikörnyezet-védelmi Bizottság (MEPC) a MARPOL-egyezmény II. mellékletének módosításait tervezi elfogadni.
- (10) 2019. június 5–14-i 101. ülésén a Tengerészeti Biztonsági Bizottság (MSC) módosításokat tervez elfogadni az ömlesztettáru-szállító hajók és az olajszállító tartályhajók vizsgálatokor alkalmazandó kiterjesztett ellenőrzési programról szóló 2011. évi nemzetközi szabályzathoz (a továbbiakban: a 2011. évi ESP-szabályzat), az életmentő felszerelések nemzetközi szabályzatához (a továbbiakban: LSA-szabályzat), a felszerelési jegyzékhez (a SOLAS-egyezmény függelékének C., E. és P. formanyomtatványa), valamint a gázokat és más alacsony lobbaspontú tüzelőanyagokat használó hajók biztonságáról szóló nemzetközi szabályzat (a továbbiakban: IGF-szabályzat) A. és A-1. részéhez.
- (11) Helyénvaló meghatározni az Unió által a MEPC 74. ülésén képviselendő álláspontot, mivel a MARPOL-egyezmény II. mellékletének módosításai meghatározó módon fogják befolyásolni az uniós jog, nevezetesen a 2005/35/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv⁵ és a 2000/59/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv⁶ tartalmát.
- (12) Helyénvaló meghatározni az Unió által az MSC 101. ülésén képviselendő álláspontot, mivel a 2011. évi ESP-szabályzat módosításai meghatározó módon fogják befolyásolni az uniós szabályozás, nevezetesen az 530/2012/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet⁷ tartalmát, mivel a LSA-szabályzat módosításai meghatározó módon fogják befolyásolni uniós szabályozás, nevezetesen az (EU) 2018/773 bizottsági végrehajtási rendelet⁸ és a 2014/90/EU európai parlamenti és tanácsi irányelv⁹ tartalmát, mivel a SOLAS-egyezmény módosításai meghatározó módon fogják befolyásolni uniós szabályozás, nevezetesen a 2009/45/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv¹⁰ tartalmát, valamint mivel az IGF-szabályzat módosításai meghatározó módon fogják befolyásolni uniós szabályozás, nevezetesen a személyhajókra vonatkozó biztonsági szabályokról és követelményekről szóló

⁵ Az Európai Parlament és a Tanács 2005/36/EK irányelve (2005. szeptember 7.) a szakmai képezések elismeréséről (HL L 255., 2005.9.30., 22. o.).

⁶ Az Európai Parlament és a Tanács 2000/59/EK irányelve (2000. november 27.) a hajókon keletkező hulladék és a rakománymaradványok fogadására alkalmas kikötői létesítményekről (HL L 332., 2000.12.28., 81. o.).

⁷ Az Európai Parlament és a Tanács 530/2012/EU rendelete (2012. június 13.) az egyhéjázatú olajszállító tartályhajókra alkalmazandó kettős héjazatra vagy azzal egyenértékű szerkezeti megoldásra vonatkozó követelmények gyorsított bevezetéséről (HL L 172., 2012.6.30., 3. o.).

⁸ A Bizottság (EU) 2018/773 végrehajtási rendelete (2018. május 15.) a tengerészeti felszerelésekre vonatkozó tervezési, gyártási és teljesítménykövetelményekről és vizsgálati előírásokról, valamint az (EU) 2017/306 bizottsági végrehajtási rendelet hatályon kívül helyezéséről (HL L 133., 2018.5.30., 1. o.).

⁹ Az Európai Parlament és a Tanács 2014/90/EU irányelve (2014. július 23.) a tengerészeti felszerelésekről és a 96/98/EK tanácsi irányelv hatályon kívül helyezéséről (HL L 257., 2014.8.28., 146. o.).

¹⁰ Az Európai Parlament és a Tanács 2009/45/EK irányelve (2009. május 6.) a személyhajókra vonatkozó biztonsági szabályokról és követelményekről (HL L 163., 2009.6.25., 1. o.).

2009/45/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv és a 2014/94/EU európai parlamenti és tanácsi irányelv¹¹ tartalmát.

- (13) A MARPOL-egyezmény II. mellékletének módosításai a magas viszkozitású és/vagy magas olvadáspontú, lebegő részecskéket tartalmazó rakománymaradványok és tartálymosó víz által a környezetre gyakorolt hatás csökkentését hivatottak biztosítani.
- (14) A 2011. évi ESP-szabályzat módosításai között egyaránt szerepelnek szerkesztési változtatások az összes kötelező követelmény azonosítása, valamint a táblázatok és formanyomtatványok formázásának javítása érdekében, valamint új lényegi követelmények, amelyek a Hajóosztályozó Társaságok Nemzetközi Szövetsége Egységes Követelményeinek Z10 sorozata legújabb verziójának való megfelelést szolgálják.
- (15) Az LSA-szabályzat módosításai a nem a hajó túlélési járművei közé tartozó kis készenléti mentőcsónakok kézi indításáról szóló 6.1.1.3. pont egységes végrehajtását hivatottak biztosítani.
- (16) Az LSA-szabályzat 4.4.8.1. pontjának módosításai a két független meghajtórendszerrel rendelkező mentőcsónakok azon követelmény alól történő mentesítését hivatottak biztosítani, amely szerint a nyugodt tengeren való előrejutáshoz a mentőcsónakokat fel kell szerelni elegendő úszóképes evezővel és a kapcsolódó eszközökkel.
- (17) A SOLAS-egyezmény függeléke felszerelési jegyzékre vonatkozó C., E. és P. formanyomtatványa 8.1. tételének módosításai egyértelműséget hivatottak biztosítani azt a tényt illetően, hogy a felsorolt indikátorok nem mindegyike alkalmazandó minden hajóra, így azok adott esetben törölhetők.
- (18) Az IGF-szabályzat A. és A-1. részének tervezett módosításai következetességet hivatottak biztosítani a tüzelőanyagként földgázt használó hajók számára előírt, meglévő követelmények tekintetében azáltal, hogy a szabályzat alkalmazása során nyert tapasztalatok alapján bevezetik a szükséges módosításokat.
- (19) Az Unió álláspontját az Unió azon tagállamai képviselik az Unió érdekében együttesen eljárva, amelyek tagjai az IMO Tengerikörnyezet-védelmi Bizottságának, illetve Tengerészeti Biztonsági Bizottságának,

ELFOGADTA EZT A HATÁROZATOT:

1. cikk

Az IMO Tengerikörnyezet-védelmi Bizottságának 74. ülésén az Unió által képviselendő álláspont az, hogy támogatni kell a hajókról történő szennyezés megelőzéséről szóló nemzetközi egyezmény II. mellékletének a magas viszkozitású, lebegő részecskéket tartalmazó tartálymosó víz kibocsátásával kapcsolatos előírások tekintetében történő, a MEPC 73/19/add.1. számú IMO-dokumentum 13. mellékletében meghatározott módosításait.

¹¹ Az Európai Parlament és a Tanács 2014/94/EU irányelve (2014. október 22.) az alternatív üzemanyagok infrastruktúrájának kiépítéséről (HL L 307., 2014.10.28., 1. o.).

2. cikk

Az IMO Tengerészeti Biztonsági Bizottságának 101. ülésén az Unió által képviselendő álláspont az, hogy támogatni kell a következőket:

- a) az ömlesztettáru-szállító hajók és az olajszállító tartályhajók vizsgálatakor alkalmazandó kiterjesztett ellenőrzési programról szóló 2011. évi nemzetközi szabályzatot érintő, az [MSC 100/XX/Add.X] sz. IMO-dokumentum [X] mellékletében meghatározott módosítások elfogadása;
- b) az LSA-szabályzat 6.1.1.3. pontját érintő, az [MSC 100/XX/Add.X] sz. IMO-dokumentum [X] mellékletében meghatározott módosítások elfogadása;
- c) az LSA-szabályzat 4.4.8.1. pontját érintő, az [MSC 100/XX/Add.X] sz. IMO-dokumentum [X] mellékletében meghatározott módosítások elfogadása;
- d) a SOLAS-egyezmény függeléke felszerelési jegyzékre vonatkozó C., E. és P. formanyomtatványának 8.1. tételét érintő, az [MSC 100/XX/Add.X] sz. IMO-dokumentum [X] mellékletében meghatározott módosítások elfogadása;
- e) az IGF-szabályzat A. és A-1. részét érintő, az [MSC 100/XX/Add.X] sz. IMO-dokumentum [X] mellékletében meghatározott módosítások elfogadása.

3. cikk

- (1) Az 1. cikkben említett álláspontot az Unió azon tagállamai képviselik együttesen eljárva, amelyek tagjai az IMO-nak.
- (2) A 2. cikkben említett álláspontot az Unió azon tagállamai képviselik együttesen eljárva, amelyek tagjai az IMO-nak.
- (3) Az 1. és a 2. cikkben említett álláspontokat érintő kisebb változtatások a Tanács további határozata nélkül is elfogadhatók.

4. cikk

Ez a határozat az elfogadásának napján lép hatályba.

Kelt Brüsszelben, -án/-én.

*a Tanács részéről
az elnök*