EURÓPAI
BIZOTTSÁG

Brüsszel, 2020.2.17.
COM(2020) 58 final

2020/0026 (NLE)

Javaslat

A TANÁCS HATÁROZATA

a Nemzetközi Tengerészeti Szervezetben a Tengerikörnyezet-védelmi Bizottság 75. ülésén és a Tengerészeti Biztonsági Bizottság 102. ülésén a hajókról történő szennyezés megelőzéséről szóló nemzetközi egyezmény VI. mellékletét, az „Életbiztonság a tengeren” tárgyú nemzetközi egyezmény II-1. fejezetét, valamint a gázokat vagy más alacsony lobbanáspontú tüzelőanyagokat használó hajók biztonságáról szóló nemzetközi szabályzatot érintő módosítások elfogadása kapcsán az Európai Unió nevében képviselendő álláspontról

INDOKOLÁS

1. A JAVASLAT TÁRGYA

Ez a javaslat a Nemzetközi Tengerészeti Szervezet (IMO) Tengerikörnyezet-védelmi Bizottságának 2020. március 30. és április 3. között Londonban megrendezésre kerülő 75. ülésén (MEPC 75) és a Nemzetközi Tengerészeti Szervezet Tengerészeti Biztonsági Bizottságának 2020. május 13–22. között Londonban tartandó 102. ülésén (MSC 102) a MARPOL-egyezmény VI. mellékletének a 0,50 %-os kéntartalomra vonatkozó szabály következetes alkalmazásával összefüggésben tervezett módosításai kapcsán, a SOLAS-egyezmény II-1. fejezete A-1. részének a vontatáshoz és kikötéshez használt berendezésekről szóló 3-8. szabályát, B-1. részének az s_i valószínűségi tényező kiszámításáról szóló 7-2. szabályát és B-2.–B-4. részét a vízmentesség tekintetében érintő, tervezett módosításai kapcsán, illetve a gázokat vagy más alacsony lobbanáspontú tüzelőanyagokat használó hajók biztonságáról szóló nemzetközi szabályzat (IGF-szabályzat) A-1. és B-1. részének módosítása kapcsán az Unió nevében képviselendő álláspontot megállapító határozatra vonatkozik.

2. A JAVASLAT HÁTTERE

2.1. A Nemzetközi Tengerészeti Szervezet létrehozásáról szóló egyezmény

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

Az egyezmény 1958. március 17-én lépett hatályba.

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, valamint a szóban forgó egyezmény VI. mellékletének, amely 2005. május 18-a óta jogerős. Az Unió nem részes fele a MARPOL-egyezménynek.

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

A SOLAS-egyezmény kötelezővé tette a gázokat vagy más alacsony lobbanáspontú tüzelőanyagokat használó hajók biztonságáról szóló nemzetközi szabályzatot (IGF-szabályzat), melynek célja, hogy nemzetközi szabványt határozzon meg a gázt vagy az alacsony lobbanáspontú folyékony tüzelőanyagot használó hajók számára. A szabályzat minden olyan területre kitér, amely különös mérlegelést igényel a gáz vagy az alacsony lobbanáspontú folyékony tüzelőanyag 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 felelős globális hatóság. A szervezet legfőbb feladata egy 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 a tagja. Az Európai Bizottság 1974 óta megfigyelői státusszal rendelkezik a Nemzetközi Tengerészeti Szervezetben (IMO), ami a Kormányközi Tengerészeti Tanácsadó Szervezet (IMCO) és az Európai Közösségek Bizottsága közötti, a felek kölcsönös érdeklődésére számot tartó kérdésekben való együttműködésről és összefogásról szóló megállapodáson alapul.

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 a levegőbe történő kibocsátások, 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 kisegítő testületeinek határozatait a tagok többségének támogatásával kell elfogadni.

Az IMO Tengerészeti Biztonsági Bizottsága munkájában szintén részt vesz a szervezet valamennyi tagja, és ez a bizottság is évente legalább egyszer ülésezik. Ülései során olyan, a szervezet hatáskörébe tartozó témákat tárgyal, 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 eljárások és követelmények, a hidrográfiai tájékoztatás, a hajónaplók és navigációs feljegyzések, a tengeri baleseteket érintő vizsgálatok, a segítségnyújtás és mentés; valamint minden más, a tengeri biztonságot közvetlenül érintő kérdést.

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 többségével kell elfogadni.

2.3. Az IMO Tengerikörnyezet-védelmi Bizottságának tervezett jogi aktusa

A Tengerikörnyezet-védelmi Bizottság 2020. március 30. és április 3. között tartandó 75. ülésén (MEPC 75) módosításokat tervez elfogadni a MARPOL-egyezmény VI. mellékletéhez, amelyek a hajók fedélzetén használt fűtőolajok kéntartalmára vonatkozó 0,50 %-os határérték alkalmazásához kapcsolódnak. A MARPOL-egyezmény

VI. mellékletének tervezett módosításai a 0,50 %-os kéntartalomra vonatkozó szabály következetes alkalmazását hivatottak támogatni.

2008-ban az IMO állásfoglalást fogadott el a MARPOL-egyezmény VI. mellékletében szereplő, a hajókról történő levegőszennyezés megelőzésével foglalkozó szabályok módosításáról. A MARPOL-egyezmény módosított VI. melléklete 2010. július 1-jén lépett hatályba, és többek között szigorúbb korlátozásokat vezetett be a kéntartalom tekintetében mind a SO_x-kibocsátás-ellenőrzési területeken, mind az azokon kívüli tengeri területeken.

A MARPOL-egyezmény VI. mellékletének 2020. január 1-jén hatályba lépett 14.1.3. szabályában meghatározott, a bunkerolajra vonatkozó előírások szigorú végrehajtása fontos elem a 0,50 %-os kéntartalomra vonatkozó globális szabály következetes alkalmazásának és hatékony érvényesítésének elősegítésében. A MARPOL-egyezmény VI. melléklete tervezett módosításainak célja a 14.1.3. szabály hatékony végrehajtásának biztosítása, hogy az emberi egészség és a tengeri környezet védelme érdekében jelentősen csökkenjen a légszennyező SO_x- és részecske-kibocsátás a légkörbe.

2.4. Az IMO Tengerészeti Biztonsági Bizottságának tervezett jogi aktusa

A Tengerészeti Biztonsági Bizottság 2020. május 13–22. között tartandó 102. ülésén (MSC 102) módosításokat tervez elfogadni az „Életbiztonság a tengeren” tárgyú nemzetközi egyezmény (SOLAS-egyezmény), illetve a gázokat vagy más alacsony lobbanáspontú tüzelőanyagokat használó hajók biztonságáról szóló nemzetközi szabályzat (IGF-szabályzat) 11. szabályának tekintetében.

A SOLAS-egyezmény II-1. fejezete A-1. része 3-8. szabályának tervezett módosításai a biztonságos vontatás és kikötés érdekét szolgálják. A SOLAS-egyezmény II-1. fejezete B., B-1. és B-2–B-4. részeire vonatkozó módosítások célja összhangot biztosítani a vízmentesség tekintetében. Általánosságban nem minden hajótípus van felszerelve a kérdéses indikátorokkal (a kormánylapát, a propeller, a tolóerő, a bukdácsoló lengés és a működési mód jelzése).

A gázokat vagy más alacsony lobbanáspontú tüzelőanyagokat használó hajók biztonságáról szóló nemzetközi szabályzat (IGF-szabályzat) 11. szabályának 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 VI. mellékletében található szabályok módosításai

A Tengerikörnyezet-védelmi Bizottság 2017. július 3–7. között Londonban tartott 71. ülésén (MEPC 71) jóváhagyott egy, a MARPOL-egyezmény VI. melléklete 14.1.3. szabályának egységes végrehajtásáról szóló dokumentumot, amelyet felvettek a Szennyezésmegelőzési és -kezelési Albizottság 2018–2019-es időszakra vonatkozó kétéves ütemtervébe, valamint a Szennyezésmegelőzési és -kezelési Albizottság 5. ülésének (PPR 5) ideiglenes napirendjébe a 2019-ben való elfogadása reményében.

A PPR 5 során, amely 2018. február 5. és 9. között került megrendezésre Londonban, kidolgozták a MARPOL-egyezmény VI. melléklete 14. szabályának módosítására irányuló tervezetet a hajók fedélzetén belső égésű motorokban meghajtás vagy üzemeltetés céljára használható, az előírásoknak meg nem felelő bunkerolaj szállításának tilalma érdekében. A Tengerikörnyezet-védelmi Bizottság 72. ülésén (MEPC 72), amely 2018. április 9. és 13.

között zajlott Londonban, kisebb módosításokkal jóváhagyta a MARPOL-egyezmény VI. mellékletét érintő módosítások tervezetét.

A MARPOL-egyezmény VI. melléklete 14.1.3. szabályának következetes végrehajtásával foglalkozó ülésszakok közötti találkozóra 2018. július 9–13. között került sor Londonban. Az Európai Unió benyújtotta az ISWG-AP 1/3/2. sz. dokumentumot, amelyben módosításokat javasolt a 14. és a 18. szabályra vonatkozóan.

A MEPC 73 során elfogadták az MEPC.305 (73) állásfoglalással jóváhagyott módosításokat. A MEPC 73 során hozott határozat alapján ezeket a módosításokat 2019. szeptember 1-jén elfogadottnak kell tekinteni, hatályba pedig 2020. március 1-jén lépnek.

A PPR 6 során, amely 2019. február 18. és 22. között került megrendezésre Londonban, kidolgozták az alábbi módosításokra irányuló tervezetet:

– az egyezmény alkalmazásáról szóló 1. szabály;

– a „fűtőolaj kéntartalma”, az „alacsony lobbanáspontú tüzelőanyag”, a „MARPOL szállított minta”, a „használat közbeni minta” és a „fedélzeti minta” fogalmát meghatározó 2. szabály;

– a MARPOL VI. melléklete szerinti fűtőolaj-minta használat közbeni és fedélzeti mintavételezésére és vizsgálatára vonatkozó 14. szabály;

– a hitelesítési eljárásra vonatkozó 18. szabály;

– az IAPP-tanúsítvány kiegészítéséről szóló I. függelék a fűtőolaj-mintavételi pontra vonatkozóan, valamint

– a VI. függelék a MARPOL-egyezmény VI. melléklete szerinti fűtőolaj-mintákra vonatkozó tüzelőanyag-ellenőrzési eljárás tekintetében.

A PPR 6 ülést követően az említett módosításokat a MEPC 74 felé továbbították, ahol azokkal kapcsolatban egyetértés született, majd a módosítások elfogadás céljából a MEPC 75 napirendjére kerültek.

A MARPOL-egyezmény VI. melléklete 1., 2., 14., 18., 20. és 21. szabályának, valamint I. és VI. függelékének módosításait az IMO MEPC 75/3. sz. dokumentuma tartalmazza. Az MEPC 74. üléséről készült jelentés (MEPC 74/18. sz. dokumentum) 5.116. pontja szerint a módosítások várhatóan az MEPC 75. ülésén kerülnek elfogadásra.

A 2016/802/EK irányelv megerősített végrehajtási rendelkezéseinek fényében az Uniónak támogatnia kell ezeket a módosításokat, mivel azok tükrözik a tengeri hajózásban használatos tüzelőanyagok kéntartalmára vonatkozó 0,50 %-os határérték globális, határozott és egyértelmű betartatásának szükségességét. Ezzel a lépéssel biztosítani lehet a kén-oxid-kibocsátás hatékony csökkentését, megelőzve annak az emberi egészségre és az ökoszisztémákra gyakorolt káros hatásait, valamint el lehet kerülni a versenytorzulást az ágazaton belül.

3.2. Az „Életbiztonság a tengeren” tárgyú nemzetközi egyezmény (SOLAS) II-1. fejezetének módosításai

3.2.1. A SOLAS-egyezmény II-1. fejezete A-1. része vontatási és kikötési berendezésekről szóló 3-8. szabályának módosításai

A biztonságos kikötés kérdését az EU előre nem tervezett, új pontként vetette fel az MSC 95. ülésén (MSC 95/19/2), és az MSC elfogadta azt. Az MSC szintén elfogadta a megrongálódott vagy elhasználódott kikötőkötelek karbantartásának és cseréjének figyelembevételére vonatkozó japán javaslatot (MSC 95/19/13. sz. dokumentum). Ezt követően a Hajótervezési

és -építési Albizottság (SDC) mind egy munkacsoportban, mind pedig egy, Dánia és Japán által koordinált kapcsolattartó csoportban megvizsgálta a kérdést. Az SDC hatodik ülésén (SDC 6) véglegesítették a SOLAS-egyezmény módosításainak tervezetét, valamint a kapcsolódó iránymutatásokat és útmutatásokat. A Tengerészeti Biztonsági Bizottság 101. ülésén (MSC 101) ezt követően megvizsgálta az SDC ülésének eredményeit, nevezetesen:

– a SOLAS-egyezmény II-1. fejezete A-1. része 3-8. szabályának módosításait;

– a kikötési berendezések kialakítására, valamint a biztonságos kikötéshez szükséges megfelelő felszereltség és alkatrészek kiválasztására vonatkozó iránymutatásokat;

– a kikötéshez használt berendezések, köztük a kötelek ellenőrzésére és karbantartására vonatkozó iránymutatásokat, valamint

– a fedélzeti vontatási és kikötési berendezésekre vonatkozó felülvizsgált útmutatót és a kapcsolódó MSC körlevél tervezetét (MSC.1/Circ.1175/Rev.1), továbbá

– valamennyi kapcsolódó MSC körlevél-tervezetet.

Az MSC 101 jóváhagyta az MSC 101/24/Add.1. sz. jelentésének 25. mellékletében szereplő SOLAS-módosítás-tervezeteket. A kapcsolódó iránymutatásokat és útmutatásokat a Tengerészeti Biztonsági Bizottság 101. ülésén elvben jóváhagyták, és végső jóváhagyásukra a SOLAS-egyezmény módosítástervezeteinek elfogadásával összefüggésben sor kerülni. Az MSC 101. üléséről készült jelentés (MSC 101/24) 12.2-9. pontja szerint a SOLAS-egyezmény módosításai, valamint a kapcsolódó iránymutatások és útmutatások várhatóan a Tengerészeti Biztonsági Bizottság 102. ülésén kerülnek elfogadásra és jóváhagyásra.

A SOLAS-egyezmény és a kapcsolódó iránymutatások, útmutatások módosításai, valamint a Tengerészeti Biztonsági Bizottság körlevelei biztosítják a jelenlegi kikötési szabályok átfogó korszerűsítését. Megfelelnek az eredeti uniós javaslat szándékának, ezért az Uniónak támogatnia kell a SOLAS-egyezmény módosításainak elfogadását és a kapcsolódó jogi aktusok jóváhagyását.

3.2.2. Vízmentesség – összhang a SOLAS-egyezmény II-1. fejezetének B., B-1. és B-2.–B-4. részei között

Az MSC 96. ülésén megállapodott arról, hogy felveszi a bizottság 2018–2019-es időszakra vonatkozó kétéves ütemtervébe a SOLAS-egyezmény II-1. fejezete B-2.–B.4. részének felülvizsgálatáról szóló javaslatot annak érdekében, hogy a vízmentesség tekintetében összhangot lehessen teremteni a B. és a B-1. részben foglaltakkal, valamint hogy az SDC-albizottságot jelöli ki koordináló szervként.

Az SDC 6 véglegesítette a SOLAS-egyezmény módosítástervezetét, és továbbította azt az MSC 101-nek. A SOLAS-egyezmény II-1. fejezete B., B-1. és B-2.–B-4. részeinek módosításai az MSC 101/24/Add.1. sz. dokumentum 25. mellékletében szerepelnek.

Ami a SOLAS-egyezmény II-1. fejezete B-1. részének 7-2. szabályában szereplő s_i valószínűségi tényező kiszámítását illeti, az SDC arra a következtetésre jutott, hogy bár a SOLAS-egyezmény II-1/7-2.5. szabálya módosításainak kidolgozása nem tartozik a teljesítés körébe, a SOLAS-egyezmény módosítása a leghatékonyabb és legeredményesebb módja a SOLAS-egyezmény II-1/7-2.5.2.1. szabályában a válaszfalfedélzet feletti válaszfalakban lévő, a sérülési stabilitásra vonatkozó számítások során vízmentesnek tekintett ajtók tekintetében fennálló következetlenségek kezelésének. Az SDC 6 során megállapodtak arról, hogy a SOLAS-egyezmény II-1. fejezete B. részének egyes szakaszai között a vízmentesség tekintetében fennálló következetlenségek kiküszöbölése érdekében az MSC 101 támogatását kérik a fent említett megközelítéssel kapcsolatban. Az MSC 101 egyetértett e kérdésben (lásd

az MSC 101. üléséről készült jelentés (MSC 101/24) 12.10. pontját), és a módosításokat az MSC 101/24/Add.1. számú dokumentum 25. mellékletébe is felvette.

Az MSC 101. üléséről készült jelentés (MSC 101/24) 12.12. pontja értelmében a módosításokat előreláthatólag az MSC 102. ülésén fogják elfogadni.

Mivel a SOLAS-egyezmény II-1. fejezete B-2.–B-4. részének módosításai összhangot teremtenek a B. rész vízmentességhez kapcsolódó rendelkezéseiben, beleértve a hajók sérült stabilitására vonatkozó számítások kulcsfontosságú kérdését is, és az MSC 101 során az Unió támogatta jóváhagyásukat, az Uniónak támogatnia kell e módosítások elfogadását.

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

A Rakomány- és Konténerszállítási Albizottság ötödik ülésén (CCC 5) megállapodás született az IGF-szabályzat A-1. részének 6.7.1.1. pontjára (nyomáscsökkentő rendszerek) és 11. fejezetére (tüzelőanyag-előkészítő helyiség tűzoltó rendszerei) vonatkozó módosítástervezetekről, a CCC 5/13. sz. jelentés 2. mellékletében foglaltak szerint, az MSC 101 általi jóváhagyásra történő benyújtás céljával (a CCC 5/13. sz. jelentés 3.31. pontja). Az MSC 101 ezt követően jóváhagyta az MSC 101/24/Add.1. sz. dokumentum 14. mellékletében foglalt módosítástervezeteket. Az MSC 101. üléséről készült jelentés (MSC 101/24) 9.2. pontja értelmében a módosításokat előreláthatólag az MSC 102. ülésén fogják elfogadni.

A CCC 5 jóváhagyta továbbá az 16.3.3.5.1. pontnak az IGF-szabályzat B-1. részében szereplő, a tüzelőanyag-tartályrendszer alumíniumötvözetektől eltérő anyagainak szakítóvizsgálataira vonatkozó módosítástervezetét, a CCC 5/13. sz. jelentés 5. mellékletében foglaltak szerint, az MSC 101 általi jóváhagyásra történő benyújtás céljával (a CCC 5/13. sz. jelentés 4.14. pontja). Az MSC 101 ezt követően jóváhagyta az MSC 101/24/Add.1. jelzetű dokumentum 14. mellékletében foglalt módosításokat. Az MSC 101/24. sz. jelentés 9.3. pontja értelmében a módosításokat előreláthatólag az MSC 102. ülésén fogják elfogadni.

A 6.7.1.1. pont módosítása egyértelműbbé teszi, hogy mely tereket kell ellátni megfelelő nyomáscsökkentő rendszerrel. A 11. fejezetre vonatkozó módosítás, amelynek értelmében a tüzelőanyag-előkészítő helyiséget beépített tűzoltó rendszerrel kell felszerelni, tovább növeli a hajók biztonságát. Az MSC 101. ülésén az Unió korábban mindkét módosítás jóváhagyását támogatta. Az Uniónak ezért támogatnia kell ezen módosítások elfogadását.

3.4. A vonatkozó uniós jogszabályok és az uniós hatáskör

3.4.1. A MARPOL-egyezmény VI. mellékletének módosításai

A MARPOL-egyezmény VI. mellékletének a légszennyező SO_x-kibocsátások csökkentése érdekében hozott, a tengeri hajózásban használatos tüzelőanyagok kéntartalmának csökkentésére vonatkozó követelményeit az uniós jogban az egyes folyékony tüzelőanyagok kéntartalmának csökkentéséről szóló, 2016. május 11-i (EU) 2016/802 európai parlamenti és tanácsi irányelv hajtja végre. Ezért a MEPC 75 ülésen elfogadásra kerülő módosítások, amelyek változtatásokat vezetnének be a MARPOL-egyezmény VI. mellékletében, közvetlen hatással lesznek az irányelv követelményeire.

3.4.2. Az „Életbiztonság a tengeren” tárgyú nemzetközi egyezmény (SOLAS) II-1. fejezetének 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 az MSC 102. ülésén elfogadásra kerülő módosítások, amelyek változtatásokat vezetnének be a II-1. fejezet A. és B. részében, közvetlen hatással lesznek az irányelv követelményeire.

3.4.3. A gázokat és más alacsony lobbanáspontú tüzelőanyagokat használó hajók biztonságáról szóló nemzetközi szabályzat (IGF-szabályzat) A-1. és B-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.

Az MSC 102. ülésén várhatóan elfogadásra kerülő módosításoknak ezért – a 2009/45/EK irányelv alkalmazása révén – közvetlen hatása lesz a követelményekre.

3.4.4. Az uniós hatáskör

A MARPOL-egyezmény VI. mellékletének módosításai az egyes folyékony tüzelőanyagok kéntartalmának csökkentéséről szóló, 2016. május 11-i (EU) 2016/802 európai parlamenti és tanácsi irányelv alkalmazása révén érintenék az uniós jogot.

Az „Életbiztonság a tengeren” tárgyú nemzetközi egyezmény (SOLAS) II-1. fejezetének módosításai a 2009/45/EK irányelv alkalmazása révén érintik az uniós jogot.

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

Az Unió ezért az EUMSZ 3. cikke (2) bekezdésének utolsó mondata alapján kizárólagos hatáskörrel rendelkezik, és ennek megfelelően helyénvaló meghatározni az Unió által a fent említett módosításokat elfogadó jogi aktusokkal kapcsolatban képviselendő álláspontot.

4. JOGALAP

4.1. Eljárási jogalap

4.1.1. Általános elvek

Az Európai Unió működéséről szóló szerződés (a továbbiakban: EUMSZ) 218. cikkének (9) bekezdése határozatok elfogadásáról rendelkezik „*a megállapodásokkal létrehozott szervekben 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[1].

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

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*”[2].

4.1.2. A jelen esetre történő alkalmazás

Az IMO Tengerikörnyezet-védelmi Bizottsága és Tengerészeti Biztonsági Bizottsága egy megállapodás, nevezetesen a Nemzetközi Tengerészeti Szervezetről szóló egyezmény által létrehozott szervek.

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 egyes folyékony tüzelőanyagok kéntartalmának csökkentéséről szóló, 2016. május 11-i (EU) 2016/802 európai parlamenti és tanácsi irányelv, valamint az egyhéjazatú olajszállító tartályhajókra alkalmazandó kettős héjazatra vagy azzal egyenértékű szerkezeti megoldásra vonatkozó követelmények gyorsított bevezetéséről szóló 530/2012/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet. Ennek oka az, hogy az egyes folyékony tüzelőanyagok kéntartalmának csökkentéséről szóló, 2016. május 11-i (EU) 2016/802 európai parlamenti és tanácsi irányelv a célkitűzése elérésének eszközeként tükrözi a MARPOL-egyezmény VI. mellékletének kéntartalommal kapcsolatos követelményeit.

– A személyhajókra vonatkozó biztonsági szabályokról és követelményekről szóló 2009/45/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv. Ennek oka az, hogy a 2009/45/EK irányelv megállapítja, hogy az A. osztályú személyhajóknak maradéktalanul meg kell felelniük a módosított SOLAS-egyezmény követelményeinek.

Vagyis a MARPOL-egyezmény VI. mellékletének módosításai, a SOLAS-egyezmény módosításai és IGF-szabályzat módosításai meghatározó módon befolyásolhatják az uniós jogszabályok tartalmát, nevezetesen az egyes folyékony tüzelőanyagok kéntartalmának csökkentéséről szóló, 2016. május 11-i (EU) 2016/802 európai parlamenti és tanácsi irányelv[3], valamint a személyhajókra vonatkozó biztonsági szabályokról és követelményekről szóló, 2009. május 6-i 2009/45/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv alkalmazása révén.

A tervezett jogi aktus nem egészíti ki és nem módosítja a megállapodás 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 jellegűként azonosítható, míg a másik pusztán járulékos jellegű, az EUMSZ 218. cikkének

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

[3] A Bizottság (EU) 2015/253 végrehajtási határozata (2015. február 16.) az irányelv értelmében a mintavételezés és a jelentéstétel szabályainak meghatározásáról (HL L 41., 2015.2.17., 55–59. o.).

(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 ezért az EUMSZ 100. cikkének (2) bekezdése, összefüggésben az EUMSZ 218. cikkének (9) bekezdésével.

2020/0026 (NLE)

Javaslat

A TANÁCS HATÁROZATA

a Nemzetközi Tengerészeti Szervezetben a Tengerikörnyezet-védelmi Bizottság 75. ülésén és a Tengerészeti Biztonsági Bizottság 102. ülésén a hajókról történő szennyezés megelőzéséről szóló nemzetközi egyezmény VI. mellékletét, az „Életbiztonság a tengeren” tárgyú nemzetközi egyezmény II-1. fejezetét, valamint a gázokat vagy más alacsony lobbanáspontú tüzelőanyagokat használó hajók biztonságáról szóló nemzetközi szabályzatot érintő módosítások elfogadása kapcsán az Európai Unió nevében képviselendő álláspontról

AZ EURÓPAI UNIÓ TANÁCSA,

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

tekintettel az Európai Bizottság javaslatára, mivel:

(1) Az Unió által a tengeri közlekedési ágazatban tett intézkedéseknek a tengeri környezet és az emberi egészség védelmét, valamint a tengerbiztonság javítását kell szolgálniuk.

(2) A Nemzetközi Tengerészeti Szervezetről (IMO) szóló egyezmény 1958. március 17-én hatályba lépett.

(3) Az IMO az Egyesült Nemzeteknek a hajózás biztonságáért és védeleméért, valamint a hajók által okozott tengerszennyezés és légköri szennyezés megelőzéséért felelős szakosított ügynöksége. Az IMO-nak valamennyi uniós tagállam a tagja. Az Unió nem tagja az IMO-nak.

(4) 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.

(5) Az IMO-egyezmény 28. cikkének b) pontja értelmében a Tengerészeti Biztonsági Bizottság az IMO-egyezmény, az IMO közgyűlése vagy az IMO tanácsa által ráruházott feladatok ellátásához szükséges, és 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.

(6) A hajókról történő szennyezés megelőzéséről szóló nemzetközi egyezmény (MARPOL-egyezmény) 1983. október 2-án hatályba lépett.

(7) 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.

(8) Az „Életbiztonság a tengeren” tárgyú nemzetközi egyezmény (SOLAS-egyezmény) 1980. május 25-én hatályba lépett.

(9) A SOLAS-egyezmény VIII. cikke b) pontjának iii. alpontja értelmében az IMO Tengerészeti Biztonsági Bizottsága módosíthatja a SOLAS-egyezményt.

(10) 2020. március 30. és április 3. között tartandó 75. ülésén (MEPC 75) a Tengerikörnyezet-védelmi Bizottság módosításokat készül elfogadni a MARPOL-egyezmény VI. mellékletéhez.

(11) 2020. május 13–22-i 102. ülésén (MSC 102) a Tengerészeti Biztonsági Bizottság módosításokat készül elfogadni a SOLAS-egyezmény II-1. fejezetéhez, valamint a gázokat vagy más alacsony lobbanáspontú tüzelőanyagokat használó hajók biztonságáról szóló nemzetközi szabályzat (IGF-szabályzat) A-1. és B-1. részéhez.

(12) Helyénvaló meghatározni az Unió által a Tengerikörnyezet-védelmi Bizottság 75. ülésén képviselendő álláspontot, mivel a MARPOL-egyezmény VI. mellékletének 1., 2., 14., 18., 20. és 21. szabályát, továbbá I. és VI. függelékét érintő módosítások meghatározó módon befolyásolhatják az uniós jog, nevezetesen az (EU) 2016/802 európai parlamenti és tanácsi irányelv[1,2] tartalmát.

(13) Helyénvaló meghatározni az Unió által a MSC 102. ülésen képviselendő álláspontot, mivel a SOLAS-egyezmény II-1. fejezetének módosításai meghatározó módon fogják befolyásolni az uniós jog, nevezetesen a 2009/45/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv[3] tartalmát, és mivel az IGF-szabályzat módosításai meghatározó módon fogják befolyásolni az uniós jog, nevezetesen a személyhajókra vonatkozó biztonsági szabályokról és követelményekről szóló 2009/45/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv tartalmát.

(14) A MARPOL-egyezmény VI. mellékletének módosításai biztosítanák az 14. szabályban meghatározott, a tengeri hajózásban használatos tüzelőanyagok kéntartalmára vonatkozó 0,50 %-os határérték következetes végrehajtását. Az Uniónak támogatnia kell ezeket a módosításokat, hogy a vízi járműveken elégetésre szánt tüzelőanyagokhoz köthető kén-dioxid-kibocsátás csökkentése révén el lehessen érni a kitűzött egészségvédelmi és környezetvédelmi célokat.

(15) A SOLAS-egyezmény II-1. fejezete A-1. részének módosításai biztonságosabb kikötést tennének lehetővé a hajók számára. Az Uniónak támogatnia kell ezeket a módosításokat, mivel azok segítik a jelenlegi kikötési szabályok átfogó korszerűsítését.

(16) A SOLAS-egyezmény II-1. fejezete B., B-1., B-2–B-4. részének módosításai biztosítanák a hajók vízmentességére vonatkozó rendelkezések következetességét. Az Uniónak támogatnia kell ezeket a módosításokat, mivel azok összhangot teremtenek a B. rész vízmentességhez kapcsolódó rendelkezéseiben, beleértve a hajók sérült stabilitására vonatkozó számítások kulcsfontosságú kérdését is.

(17) Az IGF-szabályzat A-1. és B-1. részének módosításai a szabályzat alkalmazása során szerzett tapasztalatok alapján javítják a tüzelőanyagok elszigetelésének kérdését, a tűzbiztonságot és a fémes anyagok hegesztésére vonatkozó szakítóvizsgálatokat,

---

[1] Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2016/802 irányelve (2016. május 11.) az egyes folyékony tüzelőanyagok kéntartalmának csökkentéséről (HL L 132., 2016.5.21., 58. o.).

[2] A Bizottság (EU) 2015/253 végrehajtási határozata (2015. február 16.) az 1999/32/EK tanácsi irányelv értelmében a tengeri hajózásban használatos tüzelőanyagok kéntartalma tekintetében elvégzendő mintavételezés és jelentéstétel szabályainak meghatározásáról (HL L 41., 2015.2.17., 55–59. o.).

[3] 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.).

valamint a tüzelőanyag-elszigetelő rendszer roncsolásmentes vizsgálatát. Az Uniónak támogatnia kell ezeket a módosításokat, mivel azok egyértelműbbé teszik, hogy mely tereket kell megfelelő nyomáscsökkentő rendszerrel ellátni, és kiegészítő biztonsági intézkedéseket írnak elő a tüzelőanyag-előkészítő helyiségekben.

(18) Az Unió álláspontját az Unió azon tagállamai képviselik együttesen eljárva, amelyek tagjai az IMO Tengerikörnyezet-védelmi Bizottságának, illetve Tengerészeti Biztonsági Bizottságának,

ELFOGADTA EZT A HATÁROZATOT:

1. cikk

Az IMO Tengerikörnyezet-védelmi Bizottságának 75. ülésén az Unió nevében képviselendő álláspont az, hogy támogatni kell a hajókról történő szennyezés megelőzéséről szóló nemzetközi egyezmény VI. mellékletének a MEPC 75/3. számú IMO-dokumentum mellékletében meghatározott módosításait.

2. cikk

Az IMO Tengerészeti Biztonsági Bizottságának 102. ülésén az Unió által képviselendő álláspont az, hogy támogatni kell a következőket:

a) az „Életbiztonság a tengeren” tárgyú nemzetközi egyezmény II-1. fejezetét érintő, az MSC 102/3. számú IMO-dokumentum 1. mellékletében meghatározott módosítások elfogadása;

b) a gázokat vagy más alacsony lobbanáspontú tüzelőanyagokat használó hajók biztonságáról szóló nemzetközi szabályzat A-1. és B-1. részét érintő, az MSC 102/3. számú IMO-dokumentum 2. mellékletében meghatározott módosítások elfogadása.

3. cikk

(1) Az 1. cikkben említett álláspontot az Unió azon tagállamai képviselik közösen eljárva, amelyek tagjai az IMO Tengerikörnyezet-védelmi Bizottságának.

(2) A 2. cikkben említett álláspontot az Unió azon tagállamai képviselik, amelyek tagjai az IMO Tengerészeti Biztonsági Bizottságának.

4. cikk

Ennek a határozatnak a tagállamok a címzettjei.

Kelt Brüsszelben, -án/-én.

a Tanács részéről
az elnök