



EURÓPAI
BIZOTTSÁG

Brüsszel, 2021.3.18.
COM(2021) 127 final

2021/0066 (NLE)

Javaslat

A TANÁCS HATÁROZATA

a Nemzetközi Tengerészeti Szervezetben a Tengerészeti Biztonsági Bizottság 103. ülésén és a Tengerikörnyezet-védelmi Bizottság 76. ülésén a tengerészek képzéséről, képesítéséről és az őrszolgálat ellátásáról szóló nemzetközi egyezményt, az ömlesztettáru-szállító hajók és az olajszállító tartályhajók vizsgálatakor alkalmazandó kiterjesztett ellenőrzési programról szóló nemzetközi szabályzatot, a Tűzbiztonsági rendszerek nemzetközi szabályzatát és a hajókon alkalmazott ártalmas antivegetatív bevonatrendszerek ellenőrzéséről szóló nemzetközi egyezményt érintő módosítások elfogadása tekintetében az Európai Unió nevében képviselendő álláspontról

INDOKOLÁS

1. A JAVASLAT TÁRGYA

E javaslat tárgya a Nemzetközi Tengerészeti Szervezet Tengerészeti Biztonsági Bizottságának 2021. május 5–14. között virtuálisan megrendezésre kerülő 103. ülésén (MSC 103) és a Nemzetközi Tengerészeti Szervezet Tengerikörnyezet-védelmi Bizottságának 2021. június 7–17. között virtuálisan megrendezésre kerülő 76. ülésén (MEPC 76) az Unió nevében képviselendő álláspontot megállapító határozat. A Tengerészeti Biztonsági Bizottság 103. ülésén a tervek szerint a következők tekintetében kerül sor módosítások elfogadására:

- a tengerészek képzéséről, képesítéséről és az őrszolgálat ellátásáról szóló nemzetközi egyezmény (STCW-egyezmény),
- az ömlesztettáru-szállító hajók és az olajszállító tartályhajók vizsgálatokor alkalmazandó kiterjesztett ellenőrzési programról szóló nemzetközi szabályzat (ESP-szabályzat),
- a Tűzbiztonsági rendszerek nemzetközi szabályzata (FSS Code).

A Tengerikörnyezet-védelmi Bizottság 76. ülésén a tervek szerint a következő tekintetében kerül sor módosítások elfogadására:

- a hajókon alkalmazott ártalmas antivegetatív bevonatrendszerek ellenőrzéséről szóló egyezmény (AFS-egyezmény).

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 az együttműködéshez a nemzetközi kereskedelmi hajózást érintő bármely technikai kérdéshez kapcsolódó szabályozási és gyakorlati kérdésekben. 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.

Az egyezménynek valamennyi tagállam 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-án lépett hatályba. Az Unió nem részes fele a MARPOL-egyezménynek.

Az 1980. május 25-én hatályba lépett „Életbiztonság a tengeren” tárgyú 1974. évi nemzetközi egyezménynek (SOLAS-egyezmény) valamennyi tagállam részes fele. 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 alacsony lobbanáspontú folyékony tüzelőanyagot használó hajók számára. A szabályzat minden olyan területre kiter, amely különös mérlegelést igényel a gáz vagy az alacsony lobbanáspontú

folyékony tüzelőanyagok tekintetében, továbbá meghatározza a tüzelőanyagként gázt használó hajtóművek 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 egy igazságos, hatékony, egységesen elfogadott és alkalmazott szabályozási keret kialakítása a hajózási ágazat számára.

Az IMO-ban való tagság valamennyi állam előtt nyitva áll, és az IMO-nak valamennyi uniós tagállam a tagja. Az EU és az IMO közötti kapcsolatok elsősorban a Kormányközi Tengerészeti Tanácsadó Szervezet (IMCO) és az Európai Közösségek Bizottsága között 1974-ben létrejött, a felek kölcsönös érdeklődésére számot tartó kérdésekben való együttműködésről és összefogásról szóló megállapodáson alapulnak.

Az IMO Tengerészeti Biztonsági Bizottsága, amelynek munkájában a szervezet valamennyi tagja részt vesz, évente legalább egyszer ülésezik. Ülése során a bizottság az olyan, a szervezet hatáskörébe tartozó témákról 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 kérdéssről.

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

2.3. Az IMO Tengerészeti Biztonsági Bizottságának tervezett jogi aktusai

Az MSC 2021. május 5–14. között megtartandó 103. ülésén az STCW-egyezmény és -szabályzat, az ESP-szabályzat, a Tűzbiztonsági rendszerek szabályzata, a SOLAS-egyezmény III. fejezete és az LSA-szabályzat tekintetében kell módosításokat elfogadni.

Az STCW-egyezmény 1/1. szabályának tervezett módosításai a „nagyfeszültség” fogalommeghatározásának beillesztésére, az STCW-szabályzat A-1/1. szakaszának

módosítása pedig a „végrehajtási szint” fogalmának oly módon történő módosítására irányul, hogy az magában foglalja az „elektrotechnikus tisztet” is.

A 2011. évi ESP-szabályzat B. melléklete A. részének 2. mellékletét érintő tervezett módosítások célja, hogy az első, megújítási célú szemlén a kettős héjazatú olajszállító tartályhajók vastagságának mérését a gyanús területekre korlátozzák.

A Tűzbiztonsági rendszerek szabályzatának (FSS) 9. fejezetét érintő tervezett módosítások célja tisztázni, hogy a teherhajókon és a személyszállító hajók kabinerkélyein elhelyezett, egyedileg azonosítható tűzérzékelő rendszereket esetében elfogadható a kevésbé összetett és költséges, szakaszonkénti azonosításon alapuló hibafeltárás alkalmazása.

2.4. Az IMO Tengerikörnyezet-védelmi Bizottságának tervezett jogi aktusa

2021. június 10–17. között 76. ülésén az MEPC az AFS-egyezményt érintő módosításokat tervez elfogadni. A tervezett módosítások célja a cibutrinna a tiltott lerakódásgátló anyagok jegyzékébe való felvétele. Erre a módosításra uniós kezdeményezés eredményeként kerül sor.

3. AZ UNIÓ ÁLTAL KÉPVISELENDŐ ÁLLÁSPONT

3.1. A tengerészek képzéséről, képesítéséről és az őrszolgálat ellátásáról szóló nemzetközi egyezmény módosításai

Az emberi tényezőkkel, a képesítéssel és az őrszolgálat ellátásával foglalkozó albizottság 2019. április 29. és május 3. között Londonban tartott 6. ülésén (HTW 6) az albizottság elfogadta az ITF azon javaslatot tartalmazó kérését, hogy az STCW-szabályzat A-I/1. szakaszában (Fogalommeghatározások és pontosítások), az „operatív szint” meghatározásában kerüljön pontosításra az „elektrotechnikus tiszt” feladatainak operatív szintje, valamint hogy a szakaszba kerüljön be a „nagyfeszültség” fogalmának új meghatározása.

Az albizottság ezt követően megállapodott a „nagyfeszültség” fogalommeghatározásnak az STCW I/1. szabályába illesztendő tervezetéről, amelyet a HTW 6/13 7. melléklete tartalmaz, és amelyet elfogadás céljából jóváhagyásra be kell nyújtani az MSC 102. ülésére. Az albizottság egyetértett továbbá az STCW-szabályzat A-I/1. szakaszának azon módosítástervezetével, amely szerint az „elektrotechnikus tisztet” bele kell foglalni az „operatív szint” meghatározásába, amely módosítás annak a következménye, hogy ez a feladatkör a 2010. évi manilai módosítások részeként bekerült a HTW 6/13 8. mellékletébe, és jóváhagyás céljából az MSC 102. ülése elé terjesztették.

Az MSC 102. ülése jóváhagyta a módosításokat, és az ülésről készült jelentés (MSC 102/24) 13.9. és 13.10. pontja értelmében a módosításokat előreláthatólag az MSC 103. ülésén elfogadják.

Az Uniónak támogatnia kell ezeket a módosításokat, mivel azok egyértelművé teszik az „elektrotechnikai tiszt” feladatainak operatív szintjét, és bevezetik a „nagyfeszültség” kifejezés közös meghatározását.

3.2. Az ömlesztettáru-szállító hajók és az olajszállító tartályhajók vizsgálatokor alkalmazandó kiterjesztett ellenőrzési programról szóló nemzetközi szabályzat (ESP-szabályzat) módosítása

A hajók tervezésével és építésével foglalkozó albizottság a 7. ülésén megvizsgálta az IACS arra irányuló, tanulmányon alapuló javaslatát, hogy módosítsák a 2011. évi ESP-szabályzat B. melléklete A. részének az MSC.461(101) határozattal módosított 2. mellékletét, és a módosítás értelmében a kettős héjazatú olajszállító tartályhajók első, megújítási célú szemléje

során a vastagság mérésekor elegendő legyen csak a gyanús területeket figyelembe venni. Rövid megbeszélést követően az albizottság megállapodott abban, hogy a 2011. évi ESP-szabályzatot érintő, a 7. mellékletben foglalt módosítástervezeteket jóváhagyás és azt követő elfogadás céljából az MSC 102. ülése elé terjeszti.

Az MSC 102. ülése jóváhagyta a módosításokat, és az ülésről készült jelentés (MSC 102/24) 17.24. pontja értelmében a módosításokat előreláthatólag az MSC 103. ülésén el fogják fogadni. Ez a kérdés már szerepelt a Tengerészeti Biztonsági Bizottság 102. üléséről szóló informális uniós dokumentumban.

Az Uniónak támogatnia kell ezeket a módosításokat, mivel azok lehetővé teszik, hogy az IACS a kettős héjazatú olajszállító tartályhajók vastagságának mérésekor a gyanús területekre összpontosítson.

3.3. A Tűzbiztonsági rendszerek nemzetközi szabályzatának (FSS Code) módosítása

Az MSC 98. ülése az albizottság 2018–2019-es kétéves menetrendjében és az SSE 6 ideiglenes menetrendjében „A Tűzbiztonsági rendszerek nemzetközi szabályzatának 9. fejezetét érintő módosítások az egyedileg azonosítható tűzérzékelő rendszerekkel felszerelt teherhajókra és személyszállító hajók kabinerkélyeire vonatkozó, szakaszonkénti azonosításon alapuló hibafeltárási követelmények tekintetében” címmel beillesztett egy új dokumentumot, és hozzá kapcsolódóan 2020-as megvalósítási időpontot tűzött ki (MSC 98/23, 20.34. pont).

A Hajózási Rendszerekkel és Felszerelésekkel Foglalkozó Albizottság (SSE) 7. ülése – az MSC 102. ülése általi jóváhagyás céljából – jóváhagyta a Tűzbiztonsági rendszerek nemzetközi szabályzatának (FSS Code) 9. fejezetére vonatkozó módosítástervezeteket és a kapcsolódó MSC-határozattervezetet, az SSE 7/21. sz. jelentésének 3. mellékletében foglalt formában.

Az MSC 102. ülése jóváhagyta a Tűzbiztonsági rendszerek nemzetközi szabályzatának 9. fejezetét érintő módosítások tervezetét, és az ülésről készült jelentés (MSC 102/24) 19.8. pontja értelmében a módosításokat előreláthatólag az MSC 103. ülésén el fogják fogadni.

Az Uniónak támogatnia kell ezeket a módosításokat, mivel azok lehetővé teszik olyan rendszerek alkalmazását, amelyek a személyhajók esetében előírt, fokozott biztonságot nyújtó, egyedileg azonosítható tűzérzékelőket a kizárólag teherhajók és a személyszállító hajók vezetőfülkéi esetében elfogadhatónak minősített, kevésbé összetett és költséges, szakaszonkénti azonosításon alapuló hibafeltárással kombinálják.

3.4. Az antivegetatív bevonatrendszerek ellenőrzéséről szóló egyezmény módosításai

Az MEPC 71. ülése elfogadta az EU azon kérését, amelynek lényege, hogy új javaslatot terjesszenek elő a hajókon alkalmazott ártalmas antivegetatív bevonatrendszerek ellenőrzéséről szóló 2001. évi egyezmény (AFS-egyezmény) 1. mellékletének a cibutrin ellenőrzésével való kiegészítése céljából történő módosítására, és azt megvitatás céljából terjesszék a Szennyezésmegelőzési és -kezelési albizottság 5. ülése (PPR 5) elé.

Az MEPC 73. ülésének résztvevői megjegyezték, hogy miután a PPR 5 először megállapította, hogy az AFS-egyezmény 1. mellékletének a cibutrin ellenőrzésére vonatkozó, az Unió nevében a PPR 5/19 dokumentumban benyújtott eredeti javaslat, valamint a PPR 5/INF.9 dokumentumban foglalt információk megfelelnek az AFS-egyezmény 2. mellékletében foglalt követelményeknek, később kimondta, hogy indokolt a cibutrin részletesebb felülvizsgálata.

A PPR 7 keretében folytatott megbeszéléseket követően az albizottság jóváhagyta, hogy 1) az AFS-egyezmény 1. mellékletét (Az antivegetatív bevonatrendszerek ellenőrzése) érintő

módosítástervezet, amelynek értelmében a mellékletbe a 6. melléklet 1. mellékletében foglaltak szerint bekerülne a cibutrin ellenőrzése, az MEPC 75. ülése elé kerüljön megvitatás céljából, azzal a céllal, hogy a jelenleg szögletes zárójelben szereplő hatálybalépési időpontokat konkrét időpontokkal váltsák fel, majd azokat jóváhagyják; és 2) az AFS-egyezmény 4. mellékletét (Antivegetatív bevonatrendszerek szemlézési és bizonyítványkiállítási követelményei) érintő módosítástervezetet, beleértve az antivegetatív bevonatrendszerre vonatkozó nemzetközi bizonyítvány mintájának tervezett módosításait is, az MEPC 75. ülésén való megvitatás és jóváhagyás céljából.

Az MEPC 75. ülése véglegesítette az AFS-egyezmény módosításainak szövegét, és az MEPC-ülésről készült jelentés (MSC 75/18) 10.17. pontja értelmében a módosításokat előreláthatólag az MEPC 76. ülésén el fogják fogadni. Az e módosításokat támogató álláspont bekerült az MEPC 75. ülésre készült informális uniós dokumentumba.

Ez a konkrét antivegetatív anyag az EU-n belül már be van tiltva, és globális betiltására az Unió szólított fel. Az Uniónak ezért támogatnia kell ezeket a módosításokat, mivel azok globális tilalmat vezetnek be ezen anyagra vonatkozóan, és ezáltal teljesül az EU célja.

3.5. A vonatkozó uniós jogszabályok és az uniós hatáskör

3.5.1. *A tengerészek képzéséről, képezéséről és az őrszolgálat ellátásáról szóló nemzetközi egyezmény módosításai*

A 2008/106/EK irányelv¹ értelmében a tagállamoknak gondoskodniuk kell arról, hogy a tengerészek képzése legalább az STCW-egyezmény követelményeivel összhangban történjen, valamint alkalmazniuk kell az STCW-szabályzat kötelező A. részét. Az irányelv 1. cikkének (6) és (7) bekezdése, amely meghatározza az egyes hajótisztek elektromos kérdésekkel kapcsolatos felelősségét, valamint az I. melléklet I. fejezetének III/5. szabálya, amely konkrétan az alkalmassági követelményekben meghatározott képességekhez kötődő elektrotechnikai, elektronikai és a vezérléstechnikai feladatkörökre vonatkozik, e tekintetben különös jelentőséggel bír. Az MSC 103. ülésén elfogadandó módosítások, amelyek az STCW-szabályzat A. része tekintetében vezetnek be módosításokat, érintik az irányelv követelményeit.

3.5.2. *Az ömlesztettáru-szállító hajók és az olajszállító tartályhajók vizsgálatokor alkalmazandó kiterjesztett ellenőrzési programról szóló nemzetközi szabályzat módosítása*

Az 530/2012/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet² 5. és 6. cikke értelmében a 15 évnél idősebb egyhéjázatú olajszállító tartályhajók esetében kötelező az IMO állapotminősítési rendszerének (CAS) alkalmazása. Ezen alaposabb vizsgálat elvégzésének módját az ömlesztettáru-szállító hajók és a kőolajszállító tartályhajók vizsgálatokor alkalmazandó kiterjesztett ellenőrző program (ESP) határozza meg. Mivel az állapotminősítési rendszer az ESP-t alkalmazza célja elérése érdekében, az ESP keretében végzett vizsgálatok bármely módosítása, így a jelenlegi módosítások is, amelyek célja, hogy a kettős héjázatú olajszállító tartályhajók első, megújítási célú szemléje során a vastagság mérésekor csak a gyanús területeket kelljen figyelembe venni, az 530/2012/EU rendelet révén automatikusan alkalmazandó lesz.

¹ HL L 323., 2008.12.3., 33. o.

² HL L 172., 2012.6.30., 3–9. o.

3.5.3. *A Tűzbiztonsági rendszerek nemzetközi szabályzatának (FSS Code) módosítása*

A személyhajókra vonatkozó biztonsági szabályokról és követelményekről szóló 2009/45/EK irányelv³ 6. cikke (2) bekezdése a) pontjának i. alpontja a módosított SOLAS-egyezményt az A. osztályú személyhajókra vonatkoztatja. A SOLAS-egyezmény a személyhajók számára kötelezővé teszi az IGF-szabályzatot.

Ezért az FSS-szabályzatnak a Tengerészeti Biztonsági Bizottság 103. ülésén elfogadandó módosításai érintenék a 2009/45/EK irányelv révén alkalmazandó követelményeket.

3.5.4. *Az antivegetatív bevonatrendszerek ellenőrzéséről szóló egyezmény módosításai*

A biocid termékekről szóló 528/2012/EU rendelet⁴ szabályozza többek között a lerakódásgátló termékek forgalmazását és felhasználását. Számos tudományos tanulmány és az uniós szinten elvégzett szakértői értékelés eredményeit figyelembe véve a Bizottság elfogadta a 2016. január 27-i (EU) 2016/107 végrehajtási határozatot⁵, amely gyakorlatilag megtiltja a cibutrint tartalmazó lerakódásgátló festékek forgalmazását és használatát valamennyi uniós tagállamban és EGT-tagállamban. Ezért az antivegetatív bevonatrendszerekről szóló egyezmény módosításai hatással lesznek az 528/2012/EU rendeletre.

3.5.5. *Az uniós hatáskör*

Az STCW-szabályzat A. részének módosításai a 2008/106/EK irányelv alkalmazása révén érintenék az uniós jogot.

Az ESP-szabályzat módosításai az 530/2012/EU rendelet alkalmazása révén érintenék az uniós jogot.

A Tűzbiztonsági rendszerek nemzetközi szabályzatának (FSS Code) módosításai a 2009/45/EK irányelv 6. cikke (2) bekezdése a) pontja i. alpontjának alkalmazása révén érintenék az uniós jogot.

A hajókon alkalmazott ártalmas antivegetatív bevonatrendszerek ellenőrzéséről szóló nemzetközi egyezmény módosításai az 528/2012/EU rendelet alkalmazása révén érintenék 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. Alapelvek

Az Európai Unió működéséről szóló szerződés (a továbbiakban: 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”.

³ HL L 163., 2009.6.25., 1–140. o.

⁴ HL L 167., 2012.6.27., 1–123. o.

⁵ HL L 21., 2016.1.28., 81–82. o.

Az EUMSZ 218. cikkének (9) bekezdése attól függetlenül alkalmazandó, hogy az Unió tagja-e a szervnek vagy részes fele-e a megállapodásnak⁶.

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”⁷.

4.1.2. A jelen esetre történő alkalmazás

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

Az IMO e két bizottsága által elfogadandó határozatok joghatással bíró jogi aktusok. A tervezett jogi aktusok meghatározó módon befolyásolják a következő uniós jogszabályokat:

- A tengerészek képzésének minimumszintjéről szóló, 2008. november 19-i 2008/106/EU európai parlamenti és tanácsi irányelv; Ennek oka, hogy az irányelv alkalmazza az STCW-szabályzat A. részét.
- Az egyhéjazatú olajszállító tartályhajókra alkalmazandó kettős héjazatra vagy azzal egyenértékű szerkezeti megoldásra vonatkozó követelmények gyorsított bevezetéséről szóló, 2012. június 13-i 530/2012/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet. Ennek oka, hogy a rendelet értelmében az IMO állapotminősítési rendszerét (CAS) minden tizenöt évnél régebbi egyhéjazatú olajszállító tartályhajóra kötelezően alkalmazni kell. Ezen alaposabb vizsgálat elvégzésének módját az ömlesztettáru-szállító hajók és a kőolajszállító tartályhajók vizsgálatokor alkalmazandó kiterjesztett ellenőrző program (ESP) határozza meg. Mivel az állapotminősítési rendszer az ESP-t alkalmazza célja elérése érdekében, az ESP keretében végzett vizsgálatok bármely módosítása az 530/2012/EU rendelet révén automatikusan alkalmazandó.
- 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. A Tűzbiztonsági rendszerek nemzetközi szabályzatát a SOLAS-egyezmény teszi kötelezővé.
- Az biocid termékek forgalmazásáról és felhasználásáról szóló, 2012. május 22-i 528/2012/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet. Ennek oka, hogy a rendelet valamennyi uniós tagállamban és EGT-tagállamban megtiltja a cibutrint tartalmazó antivegetatív festékbevonatok forgalmazását és használatát.

Ezért amennyiben módosításra kerül:

- a tengerészek képzéséről, képesítéséről és az őrszolgálat ellátásáról szóló nemzetközi egyezmény,
- az ömlesztettáru-szállító hajók és az olajszállító tartályhajók vizsgálatokor alkalmazandó kiterjesztett ellenőrzési programról szóló nemzetközi szabályzat,
- a Tűzbiztonsági rendszerek nemzetközi szabályzata (FSS Code),

⁶ C-399/12 sz. ügy, Németország kontra Tanács (OIV), ECLI:EU:C:2014:2258, 64. pont.

⁷ C-399/12. sz. ügy, Németország kontra Tanács (OIV), ECLI:EU:C:2014:2258, 61–64. pont.

- a hajókon alkalmazott ártalmas antivegetatív bevonatrendszer ellenőrzéséről szóló nemzetközi egyezmény,

az a tengerészek képzésének minimumszintjéről szóló, 2008. november 19-i 2008/106/EU európai parlamenti és tanácsi irányelv, az egyhéjazatú olajszállító tartályhajókra alkalmazandó kettős héjazatra vagy azzal egyenértékű szerkezeti megoldásra vonatkozó követelmények gyorsított bevezetéséről szóló, 2012. június 13-i 530/2012/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet, a személyhajókra vonatkozó biztonsági szabályokról és követelményekről szóló, 2009. május 6-i 2009/45/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv, és a biocid termékek forgalmazásáról és felhasználásáról szóló, 2012. május 22-i 528/2012/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet alkalmazása révén hatással lenne az uniós jogra.

A tervezett jogi aktusok nem egészítik ki és nem módosítják a megállapodás intézményi keretét.

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

4.2. Anyagi jogalap

4.2.1. Alapelvek

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 csak járulékos jellegű, az EUMSZ 218. cikkének (9) bekezdése szerinti határozatot egyetlen anyagi jogalapra, azaz az elsődleges, illetve döntő jellegű célkitűzés vagy összetevő által megkövetelt anyagi 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 Szervezetben a Tengerészeti Biztonsági Bizottság 103. ülésén és a Tengerikörnyezet-védelmi Bizottság 76. ülésén a tengerészek képzéséről, képesítéséről és az őrszolgálat ellátásáról szóló nemzetközi egyezményt, az ömlesztettáru-szállító hajók és az olajszállító tartályhajók vizsgálatakor alkalmazandó kiterjesztett ellenőrzési programról szóló nemzetközi szabályzatot, a Tűzbiztonsági rendszerek nemzetközi szabályzatát és a hajókon alkalmazott ártalmas antivegetatív bevonatrendszerek ellenőrzéséről szóló nemzetközi egyezményt érintő módosítások elfogadása tekintetében 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) A Nemzetközi Tengerészeti Szervezetről (IMO) szóló egyezmény 1958. március 17-én lépett hatályba.
- (2) 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.
- (3) Az IMO-egyezmény 28. cikkének b) pontja értelmében a Tengerészeti Biztonsági Bizottság módosításokat fogadhat el a tengerészek képzéséről, képesítéséről és az őrszolgálat ellátásáról szóló nemzetközi egyezmény (STCW-egyezmény)¹ és az „Életbiztonság a tengeren” tárgyú nemzetközi egyezmény (SOLAS-egyezmény)² tekintetében.
- (4) Az IMO-egyezmény 38. cikkének a) pontja értelmében a Tengerikörnyezet-védelmi Bizottság módosításokat fogadhat el a hajókon alkalmazott ártalmas antivegetatív bevonatrendszerek ellenőrzéséről szóló egyezmény (AFS-egyezmény)³ tekintetében.
- (5) A Tengerészeti Biztonsági Bizottság a 2021. május 5. és 14. között tartandó 103. ülésén várhatóan módosításokat fogad el az STCW-egyezmény, az ömlesztettáru-szállító hajók és az olajszállító tartályhajók vizsgálatakor alkalmazandó kiterjesztett ellenőrzési programról szóló nemzetközi szabályzat (ESP-szabályzat) és a Tűzbiztonsági rendszerek nemzetközi szabályzata (FSS Code) tekintetében.

¹ Az STCW-egyezmény 1984. április 28-án lépett hatályba.

² A SOLAS-egyezmény 1980. május 25-én lépett hatályba.

³ Az AFS-egyezmény 2008. szeptember 17-én lépett hatályba.

- (6) 2021. június 10–17. között tartandó 76. ülésén a Tengerikörnyezet-védelmi Bizottság módosításokat készül elfogadni az AFS-egyezményhez.
- (7) Helyénvaló meghatározni a Tengerészeti Biztonsági Bizottság 103. ülésén az Unió által képviselendő álláspontot, mivel az STCW-egyezménynek, az ESP-szabályzatnak és a Tűzbiztonsági rendszerek nemzetközi szabályzatának a módosításai meghatározó módon befolyásolhatják az uniós jogot, nevezetesen a 2008/106/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv⁴, az 530/2012/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet⁵, illetve a 2009/45/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv⁶ tartalmát.
- (8) Az STCW-egyezmény STCW-szabályzatának A. részét érintő módosítások egyértelművé teszik az „elektrotechnikai tiszt” feladatainak operatív szintjét, és bevezetik a „nagyfeszültség” kifejezés közös meghatározását. Az Uniónak ezért támogatnia kell ezeket a módosításokat, mivel azok egyértelművé teszik a fedélzeten dolgozó személyek feladatait, és ezáltal egyértelműbbé teszik a különböző felelősségi köröket és feladatokat.
- (9) Az ESP-szabályzat B. melléklete A. része 2. mellékletének módosításai lehetővé tennék az ellenőrök számára, hogy a kettős héjazatú olajszállító tartályhajók vastagságának mérésekor a gyanús területekre összpontosítsanak. Az Uniónak ezért támogatnia kell ezeket a módosításokat, mivel azok növelik a tengeri biztonságot és csökkentik a balesetek esetén a kiömlés kockázatát.
- (10) Az FSS-szabályzat 9. fejezetének módosításai lehetővé tennék olyan rendszerek alkalmazását, amelyek a személyhajók esetében előírt, fokozott biztonságot nyújtó, egyedileg azonosítható tűzérzékelőket a kizárólag a teherhajók és a személyszállító hajók vezetőfülkéi esetében elfogadhatónak minősített, kevésbé összetett és költséges, szakaszonkénti azonosításon alapuló hibafeltárással kombinálják. Az Uniónak ezért támogatnia kell ezeket a módosításokat, mivel azok a fedélzeten tartózkodó személyek hatékonyabb védelmét eredményezik tűz esetén.
- (11) Helyénvaló meghatározni a Tengerikörnyezet-védelmi Bizottság 76. ülésén az Unió által képviselendő álláspontot, mivel az AFS-egyezmény 1. és 4. mellékletének módosításai meghatározó módon befolyásolhatják majd az uniós jog, nevezetesen a biocid termékek forgalmazásáról és felhasználásáról szóló, 2012. május 22-i 528/2012/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet tartalmát.
- (12) Az AFS-egyezmény 1. és 4. mellékletének módosításai biztosítanak egy az Unión belül már betiltott antivegetatív anyag, a cibutrin globális betiltását.
- (13) Az Unió álláspontját az Unió azon tagállamainak kell képviselniük közösen eljárva, amelyek tagjai az IMO Tengerészeti Biztonsági Bizottságának és Tengerikörnyezet-védelmi Bizottságának,

⁴ Az Európai Parlament és a Tanács 2008/106/EK irányelve (2008. november 19.) a tengerészek képzésének minimumszintjéről (HL L 323., 2008.12.3., 33. o.);

⁵ Az Európai Parlament és a Tanács 530/2012/EU rendelete (2012. június 13.) az egyhéjazatú olajszállító tartályhajókra alkalmazandó kettős héjazatra vagy azzal egyenértékű szerkezeti megoldásra vonatkozó követelmények gyorsított bevezetéséről (HL L 172., 2012.6.30., 3. o.).

⁶ 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.).

ELFOGADTA EZT A HATÁROZATOT:

1. cikk

A Nemzetközi Tengerészeti Szervezet (IMO) Tengerészeti Biztonsági Bizottságának 103. ülésén az Unió által képviselendő álláspont az, hogy támogatni kell a következőket:

- a) a tengerészek képzéséről, képesítéséről és az őrszolgálat ellátásáról szóló nemzetközi egyezményt érintő, az MSC 102/24. sz. IMO-dokumentum 7. és 8. mellékletében foglalt módosítások elfogadása;
- b) az ömlesztettáru-szállító hajók és az olajszállító tartályhajók vizsgálatakor alkalmazandó kiterjesztett ellenőrzési programról szóló nemzetközi szabályzatot érintő, az MSC 102/24. sz. IMO-dokumentum 15. mellékletében meghatározott módosítások elfogadása; valamint
- c) a Tűzbiztonsági rendszerek nemzetközi szabályzatát érintő, az MSC 102/24. számú IMO-dokumentum 20. mellékletében meghatározott módosítások elfogadása.

2. cikk

Az IMO Tengerikörnyezet-védelmi Bizottságának 76. ülésén az Unió nevében képviselendő álláspont az, hogy támogatni kell a hajókon alkalmazott ártalmas antivegetatív bevonatrendszerek ellenőrzéséről szóló egyezményt érintő, az MEPC 75/18. számú IMO-dokumentum 7. mellékletében meghatározott módosítások elfogadását.

3. cikk

- (1) Az 1. cikkben említett álláspontot az Unió azon tagállamai képviselik közösen eljárva, amelyek tagjai az IMO Tengerészeti Biztonsági Bizottságának.
- (2) A 2. cikkben említett álláspontot az Unió azon tagállamai képviselik közösen eljárva, amelyek tagjai az IMO Tengerikörnyezet-védelmi Bizottságának.

4. cikk

Ennek a határozatnak a tagállamok a címzettjei.

Kelt Brüsszelben, -án/-én.

*a Tanács részéről
az elnök*