



Az Európai Unió
Tanácsa

Brüsszel, 2018. szeptember 14.
(OR. en)

12103/18

**Intézményközi referenciaszám:
2018/0325 (NLE)**

**MAR 118
OMI 48
ENV 593**

JAVASLAT

Küldi:	az Európai Bizottság főtitkára részéről Jordi AYET PUIGARNAU igazgató
Az átvétel dátuma:	2018. szeptember 13.
Címzett:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, az Európai Unió Tanácsának főtitkára
Biz. dok. sz.:	COM(2018) 624 final
Tárgy:	Javaslat – A TANÁCS HATÁROZATA a Nemzetközi Tengerészeti Szervezet (IMO) Tengerikörnyezet-védelmi Bizottságában és Tengerészeti Biztonsági Bizottságában a hajókról történő szennyezés megelőzéséről szóló nemzetközi egyezmény VI. melléklete 14.1. 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 nevében képviselendő álláspontról

Mellékelten továbbítjuk a delegációknak a COM(2018) 624 final számú dokumentumot.

Melléklet: COM(2018) 624 final



EURÓPAI
BIZOTTSÁG

Brüsszel, 2018.9.13.
COM(2018) 624 final

2018/0325 (NLE)

Javaslat

A TANÁCS HATÁROZATA

a Nemzetközi Tengerészeti Szervezet (IMO) Tengerikörnyezet-védelmi Bizottságában és Tengerészeti Biztonsági Bizottságában a hajókról történő szennyezés megelőzéséről szóló nemzetközi egyezmény VI. melléklete 14.1. szabályának módosítása, illetve az ömlesztettáru-szállító hajók és az olajszállító tartályhajók vizsgálatakor alkalmazandó kiterjesztett ellenőrzési programról szóló 2011. évi nemzetközi szabályzat módosítása kapcsán az Európai Unió nevében képviselendő álláspontról

INDOKOLÁS

1. A JAVASLAT TÁRGYA

Ez a javaslat a Nemzetközi Tengerészeti Szervezet (IMO) Tengerikörnyezet-védelmi Bizottságának 73. ülésén és a Nemzetközi Tengerészeti Szervezet Tengerészeti Biztonsági Bizottságának 100. ülésén a MARPOL-egyezmény VI. melléklete 14. szabályának tervezett módosítása kapcsán, illetve az ömlesztettáru-szállító hajók és az olajszállító tartályhajók vizsgálatokor alkalmazandó kiterjesztett ellenőrzési programról szóló 2011. évi nemzetközi szabályzat (ESP-szabályzat) módosítása kapcsán az Unió nevében képviselendő álláspont kialakítására irányul.

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 gyakorlatok területén, valamint ösztönözni a tengeri biztonsággal, a navigáció hatékonyságával, a hajókról származó tengerszennyezés megelőzésével és szabályozásával kapcsolatos lehető legszigorúbb normák általános elfogadását, az egyenlő lehetőségek teremtését, továbbá 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 (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 (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 vizsgálatokor alkalmazandó kiterjesztett ellenőrzési programról szóló 2011. évi nemzetközi szabályzat (ESP-szabályzat) az egyhéjázatú és kettős héjázatú ömlesztettáru-szállító hajók, valamint az egyhéjázatú és kettős héjázatú olajszállító tartályhajók kiterjesztett ellenőrzési programjáról rendelkezik a SOLAS-egyezmény XI-1/2. szabálya előírásainak megfelelően.

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 1974 óta megfigyelői státusszal rendelkezik a Nemzetközi Tengerészeti Szervezetben (IMO) a Kormányközi Tengerészeti Tanácsadó

Szervezet (IMCO) és az Európai Közösségek Bizottsága közötti, a felek kölcsönös érdeklődésére számot tartó kérdésekben való együttműködésről és összefogásról szóló megállapodás alapján.¹

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 kisegítő 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 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

A Tengerikörnyezet-védelmi Bizottság 2018. október 22. és 26. között tartandó 73. ülésén (MEPC 73) várhatóan elfogadásra kerül a MARPOL-egyezmény VI. melléklete 14.1. szabályának módosítása, amely megtiltja a hajók fedélzetén belső égésű motorokban meghajtás vagy üzemeltetés céljára használható, az előírásoknak meg nem felelő bunkerolaj szállítását.

2008-ban az IMO állásfoglalást fogadott el a MARPOL-egyezmény VI. mellékletében szereplő, a hajókról történő levegőszennyezés megelőzésére vonatkozó 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.

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

A MARPOL-egyezmény VI. mellékletének 2020. január 1-jén hatályba lépő 14.1.3. szabályában meghatározott, a bunkerolajra vonatkozó előírások szigorú végrehajtása fontos elem a 0,50 %-os kéntartalomra vonatkozó globális szabály következetes alkalmazásának elősegítésében. A MARPOL-egyezmény VI. melléklete tervezett módosításainak célja a 14.1.3. szabály hatékony végrehajtásának biztosítása annak érdekében, hogy jelentősen csökkenjen a hajózásból származó légköri kén-dioxid- és részecske-kibocsátás.

2.4. Az IMO Tengerészeti Biztonsági Bizottságának tervezett jogi aktusa

2018. december 3. és 7. között tartandó 100. ülésén (MSC 100) a Tengerészeti Biztonsági Bizottság várhatóan elfogadja az ömlesztettáru-szállító hajók és az olajszállító tartályhajók vizsgálatokor alkalmazandó kiterjesztett ellenőrzési programról szóló 2011. évi nemzetközi szabályzat (ESP-szabályzat) módosítását.

E 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, amelyek a Hajóosztályozó Társaságok Nemzetközi Szövetsége (IACS) Egységes Követelményeinek (UR) Z10 sorozata legújabb verziójának való megfelelést szolgálják. Az UR Z10 sorozat az olajszállító tartályhajók, ömlesztettáru-szállító hajók, vegyianyag-szállító tartályhajók, kettős héjazatú olajszállító tartályhajók és kettős héjazatú ömlesztettáru-szállító hajók hajótest-felmérésével foglalkozik. 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 ratifikálja, és azokat az IACS általános szakpolitikai csoportja jóváhagyásától számított egy éven belül be kell építeni a tagok szabályzataiba és gyakorlataiba. Az Egységes Követelmények minimumkövetelmények.

3. AZ UNIÓ NEVÉBEN KÉPVISELENDŐ ÁLLÁSPONT

3.1. A MARPOL-egyezmény VI. melléklete 14. szabályának módosításai

A Tengerikörnyezet-védelmi Bizottság 2017. július 3. és 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 5. ülésének ideiglenes napirendjébe (PPR 5) 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, meg nem felelő bunkerolaj szállításának tilalma érdekében. A Tengerikörnyezet-védelmi Bizottság 72. ülése (MEPC 72), amely 2018. április 9. és 13. között zajlott Londonban, kisebb módosításokkal jóváhagyta a MARPOL-egyezmény VI. mellékletét érintő módosítások tervezetét, a MEPC 73. ülésén történő elfogadásuk céljával.

A MARPOL-egyezmény VI. melléklete 14. szabályának módosításait az IMO MEPC 73/3. sz. dokumentuma tartalmazza. A MEPC 72-ről készült jelentés (MEPC 72/17. sz. dokumentum) 5.43. pontja szerint a módosítások várhatóan a MEPC 73. 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 5. ülése (SDC 5), amely 2018. január 22. és 26. között zajlott Londonban, emlékeztetett arra, hogy ezen albizottság 2017. február 13–17-én Londonban tartott 4. ülése (SDC 4) 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-én Londonban tartott 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.

A Tengerészeti Biztonsági Bizottság 99. ülésén a 2011. évi ESP-szabályzathoz az SDC 5 által készített módosítástervezetet a szabályzat rendszeres naprakésszé tételére vonatkozó eljárás alapján vizsgálták meg. Az MSC 99 jóváhagyta a 2011. évi ESP-szabályzat módosítástervezetét, amit egy állásfoglalás-tervezetben rögzítettek az MSC 100 általi elfogadás érdekében.

A 2011. évi ESP-szabályzat módosítására vonatkozó állásfoglalás-tervezetet az MSC 99. üléséről készült jelentés 2. melléklete (MSC 99/22/Add.1) tartalmazza. Az MSC 99. üléséről készült jelentés (MSC 99/22) 10.20. pontja értelmében a módosításokat előreláthatólag a 100. ülésen fogják elfogadni.

3.3. A vonatkozó uniós jogszabályok és az uniós hatáskör

3.3.1. A MARPOL-egyezmény VI. melléklete 14.1. szabályának módosításai

A MARPOL-egyezmény VI. mellékletének a kén-dioxid-kibocsátások csökkentése érdekében hozott, a tengeri hajózásban használatos tüzelő- és üzemanyagok 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.

3.3.2. Az ömlesztettáru-szállító hajók és az olajszállító tartályhajók vizsgálatakor 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 egyhéjázatú olajszállító tartályhajókban a nehézolaj szállításának tilalma.

Az 530/2012/EU rendelet értelmében minden tizenöt évnél régebbi egyhéjázatú 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 vizsgálatkor 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. A Tengerészeti Biztonsági Bizottság 100. ülésén (MSC 100) elfogadandó, az ESP-szabályzatot módosító rendelkezések ezért az 530/2012/EU rendelet alkalmazása révén érintik az uniós jogszabályokat.

3.3.3. *Az uniós hatáskör*

A MARPOL-egyezmény VI. melléklete 14.1. szabályának módosításai az egyes folyékony tüzelőanyagok kéntartalmának csökkentéséről szóló, 2016. május 11-i (EU) 2016/802 európai parlamenti és tanácsi irányelv alkalmazása révén lennének hatással az uniós jogra.

2011. évi ESP-szabályzat módosításai a kettős héjázatú vagy azzal egyenértékű szerkezeti megoldással rendelkező egyhéjázatú olajszállító tartályhajók gyorsított bevezetéséről szóló 530/2012/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet alkalmazása révén lennének hatással az uniós jogra.

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.²

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*”.³

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.

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

³ C-399/12. sz. ügy, Németország kontra Tanács (OIV), ECLI:EU:C:2014:2258, 61–64. pont.

Az IMO Tengerikörnyezet-védelmi Bizottsága és Tengerészeti Biztonsági Bizottsága által elfogadandó jogi aktusok joghatással bíró jogi aktusok. A tervezett jogi aktusok 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, valamint 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 rendelkezéseit.

Ennek az az oka, hogy az egyes folyékony tüzelőanyagok kéntartalmának csökkentéséről szóló, 2016. május 11-i (EU) 2016/802 európai parlamenti és tanácsi irányelv a MARPOL-egyezmény VI. mellékletének kéntartalommal kapcsolatos követelményeit tükrözi, az 530/2012/EU rendelet pedig kötelezővé teszi az IMO állapotminősítési rendszerének (CAS) alkalmazását, a CAS pedig az ESP-t használja céljának eléréséhez.

Vagyis a MARPOL-egyezmény VI. melléklete 14.1. szabályának módosításai és az ömlesztettáru-szállító hajók és az olajszállító tartályhajók vizsgálatokor alkalmazandó kiterjesztett ellenőrzési programról szóló 2011. évi nemzetközi szabályzat (ESP-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, valamint 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 rendelkezéseit.

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 nevében 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 anyagi jogalapra, azaz az elsődleges, illetve döntő jellegű célkitűzés vagy összetevő által megkövetelt anyagi jogalapra kell alapozni.

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 (IMO) Tengerikörnyezet-védelmi Bizottságában és Tengerészeti Biztonsági Bizottságában a hajókról történő szennyezés megelőzéséről szóló nemzetközi egyezmény VI. melléklete 14.1. szabályának módosítása, illetve az ömlesztettáru-szállító hajók és az olajszállító tartályhajók vizsgálatakor alkalmazandó kiterjesztett ellenőrzési programról szóló 2011. évi nemzetközi szabályzat módosítása 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. cikkének (9) bekezdésével,

tekintettel az Európai Bizottság javaslatára,

mivel:

- (1) A Nemzetközi Tengerészeti Szervezetről (IMO) szóló egyezmény [*lásd az intézményközi kiadványszerkesztési útmutató 10.8. pontját*] 1958. március 17-jén lépett hatályba. Az IMO az Egyesült Nemzeteknek a hajózás biztonságáért és védeleméért, valamint a hajók által okozott tengerszennyezés és légköri szennyezés megelőzéséért felelős szakosított ügynöksége.
- (2) 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.
- (3) 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.
- (4) A hajókról történő szennyezés megelőzéséről szóló nemzetközi egyezmény (MARPOL-egyezmény) 1983. október 2-án lépett hatályba.
- (5) A MARPOL-egyezmény 16. cikke (2) bekezdésének c) pontja értelmében annak módosításait a megfelelő szerv – ebben az esetben a Tengerikörnyezet-védelmi Bizottság – fogadhatja el.
- (6) A Tengerikörnyezet-védelmi Bizottság 2018. október 22. és 26. között tartandó 73. ülésén (MEPC 73) várhatóan elfogadja a MARPOL-egyezmény VI. melléklete 14. szabályának módosításait.
- (7) A Tengerészeti Biztonsági Bizottság 2018. december 3. és 7. között tartandó 100. ülésén (MSC 100) várhatóan elfogadja az ömlesztettáru-szállító hajók és az

olajszállító tartályhajók vizsgálatokor alkalmazandó kiterjesztett ellenőrzési programról szóló 2011. évi nemzetközi szabályzat (2011. évi ESP-szabályzat) módosítását.

- (8) Helyénvaló meghatározni a Tengerikörnyezet-védelmi Bizottság 73. ülésén az Unió nevében képviselendő álláspontot, mivel a MARPOL-egyezmény VI. melléklete 14. szabályának módosításai meghatározó módon befolyásolhatják az uniós jog, nevezetesen az (EU) 2016/802 európai parlamenti és tanácsi irányelv⁴ tartalmát.
- (9) Helyénvaló meghatározni a Tengerészeti Biztonsági Bizottság 100. ülésén az Unió nevében képviselendő álláspontot, mivel az ömlesztettáru-szállító hajók és az olajszállító tartályhajók vizsgálatokor alkalmazandó kiterjesztett ellenőrzési programról szóló 2011. évi nemzetközi szabályzat módosításai meghatározó módon befolyásolhatják az uniós jog, nevezetesen az 530/2012/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet⁵ tartalmát.
- (10) A MARPOL-egyezmény VI. mellékletében a hajók fedélzetén belső égésű motorokban meghajtás vagy üzemeltetés céljára használható, meg nem felelő bunkerolaj szállítására vonatkozó tilalmat előíró 14. szabály módosításai biztosítják a MARPOL egyezmény VI. mellékletének 14.1.3. szabályában a tüzelőanyagok tekintetében meghatározott, 2020. január 1-jén hatályba lépő előírások szigorú végrehajtását.
- (11) 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.
- (12) Az Unió álláspontját az Unió érdekében együttesen eljárva az Unió azon tagállamainak kell képviselniük, amelyek tagjai az IMO Tengerikörnyezet-védelmi Bizottságának, illetve Tengerészeti Biztonsági Bizottságának,

ELFOGADTA EZT A HATÁROZATOT:

1. cikk

Az IMO Tengerikörnyezet-védelmi Bizottságának 73. ülésén az Unió nevében képviselendő álláspont az, hogy támogatni kell a hajókról történő szennyezés megelőzéséről szóló nemzetközi egyezmény VI. melléklete 14.1. szabályának a MEPC 73/3. számú IMO-dokumentumban meghatározott módosításait.

2. cikk

Az IMO Tengerészeti Biztonsági Bizottságának 100. ülésén az Unió nevében képviselendő álláspont az, hogy támogatni kell az ömlesztettáru-szállító hajók és az olajszállító tartályhajók vizsgálatokor alkalmazandó kiterjesztett ellenőrzési programról szóló 2011. évi nemzetközi

⁴ 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.).

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.).

szabályzatnak az MSC 99/22/Add.1 sz. IMO-dokumentum 2. mellékletében meghatározott módosításait.

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 közösen eljárva, amelyek tagjai az IMO Tengerészeti Biztonsági Bizottságának.

(3) Az 1. és a 2. cikkben említett álláspontokat érintő kisebb változtatások a Tanács további határozata nélkül is elfogadhatók.

4. cikk

Ennek a határozatnak a tagállamok a címzettjei.

Kelt Brüsszelben, -án/-én.

*a Tanács részéről
az elnök*