



Az Európai Unió
Tanácsa

Brüsszel, 2024. február 20.
(OR. en)

6829/24

Intézményközi referenciaszám:
2024/0040(NLE)

MAR 34
OMI 24
ENV 199
CLIMA 80

JAVASLAT

Küldi:	az Európai Bizottság főtitkára részéről Martine DEPREZ igazgató
Az átvétel dátuma:	2024. február 20.
Címzett:	Thérèse BLANCHET, az Európai Unió Tanácsának főtitkára
Biz. dok. sz.:	COM(2024) 74 final
Tárgy:	Javaslat – A TANÁCS HATÁROZATA a Nemzetközi Tengerészeti Szervezetben a Tengerikörnyezet-védelmi Bizottság 81. ülésén és a Tengerészeti Biztonsági Bizottság 108. ülésén a hajókról történő szennyezés megelőzéséről szóló nemzetközi egyezmény (MARPOL-egyezmény), a ballasztvízkezelésről szóló egyezmény, az „Életbiztonság a tengeren” tárgyú nemzetközi egyezmény (SOLAS-egyezmény), a gázt vagy alacsony lobbanáspontú egyéb tüzelő- és üzemanyagot használó hajók biztonságáról szóló nemzetközi szabályzat (IGF-szabályzat), az ömlesztettáru-szállító hajók és az olajszállító tartályhajók vizsgálatokor alkalmazandó kiterjesztett ellenőrzési programról szóló 2011. évi szabályzat (2011. évi ESP-szabályzat), az életmentő felszerelések nemzetközi szabályzata (LSA-szabályzat), a tűzbiztonsági rendszerek nemzetközi szabályzata (FSS-szabályzat) és a tengerészek képzéséről, képesítéséről és az őrszolgálat ellátásáról szóló szabályzat (SCTW-szabályzat) módosításainak elfogadása tekintetében az Európai Unió által képviselendő álláspontról

Mellékelten továbbítjuk a delegációknak a következő dokumentumot: COM(2024) 74 final.

Melléklet: COM(2024) 74 final



EURÓPAI
BIZOTTSÁG

Brüsszel, 2024.2.20.
COM(2024) 74 final

2024/0040 (NLE)

Javaslat

A TANÁCS HATÁROZATA

a Nemzetközi Tengerészeti Szervezetben a Tengerikörnyezet-védelmi Bizottság 81. ülésén és a Tengerészeti Biztonsági Bizottság 108. ülésén a hajókról történő szennyezés megelőzéséről szóló nemzetközi egyezmény (MARPOL-egyezmény), a ballasztvízkezelésről szóló egyezmény, az „Életbiztonság a tengeren” tárgyú nemzetközi egyezmény (SOLAS-egyezmény), a gázt vagy alacsony lobbánáspontú egyéb tüzelő- és üzemanyagot használó hajók biztonságáról szóló nemzetközi szabályzat (IGF-szabályzat), az ömlesztettáru-szállító hajók és az olajszállító tartályhajók vizsgálatakor alkalmazandó kiterjesztett ellenőrzési programról szóló 2011. évi szabályzat (2011. évi ESP-szabályzat), az életmentő felszerelések nemzetközi szabályzata (LSA-szabályzat), a tűzbiztonsági rendszerek nemzetközi szabályzata (FSS-szabályzat) és a tengerészek képzéséről, képesítéséről és az őrszolgálat ellátásáról szóló szabályzat (SCTW-szabályzat) módosításainak elfogadása tekintetében az Európai Unió által képviselendő álláspontról

INDOKOLÁS

1. A JAVASLAT TÁRGYA

E javaslat tárgya a Nemzetközi Tengerészeti Szervezet Tengerikörnyezet-védelmi Bizottságának 2024. március 18. és 22. között megrendezésre kerülő 81. ülésén és a Nemzetközi Tengerészeti Szervezet Tengerészeti Biztonsági Bizottságának 2024. május 15. és 24. között megrendezésre kerülő 108. ülésén az Unió által képviselendő álláspontot megállapító határozat.

A Tengerikörnyezet-védelmi Bizottság 81. ülésén a tervek szerint a következők tekintetében kerül sor módosítások elfogadására:

1. a hajókról történő szennyezés megelőzéséről szóló nemzetközi egyezmény (a továbbiakban: MARPOL-egyezmény) V. cikke;
2. a MARPOL-egyezmény VI. melléklete; valamint
3. a ballasztvízkezelésről szóló egyezmény.

A Tengerészeti Biztonsági Bizottság 108. ülésén a tervek szerint a következők tekintetében kerül sor módosítások elfogadására:

4. az „Életbiztonság a tengeren” tárgyú 1974. évi nemzetközi egyezmény (a továbbiakban: SOLAS-egyezmény) II-1., II-2. és V. fejezete;
5. a gázt vagy alacsony lobbanáspontú egyéb tüzelő- és üzemanyagot használó hajók biztonságáról szóló nemzetközi szabályzat (a továbbiakban: IGF-szabályzat);
6. az ömlesztettáru-szállító hajók és az olajszállító tartályhajók vizsgálatakor alkalmazandó kiterjesztett ellenőrzési programról szóló 2011. évi nemzetközi szabályzat (a továbbiakban: 2011. évi ESP-szabályzat);
7. az életmentő felszerelések nemzetközi szabályzata (a továbbiakban: LSA-szabályzat);
8. a tűzbiztonsági rendszerek nemzetközi szabályzata (a továbbiakban: FSS-szabályzat); valamint
9. a tengerészek képzéséről, képesítéséről és az őrszolgálat ellátásáról szóló szabályzat (a továbbiakban: STCW-szabályzat) A-VI/1. szakasza.

2. A JAVASLAT HÁTTERE

2.1. A Nemzetközi Tengerészeti Szervezet létrehozásáról szóló egyezmény

A Nemzetközi Tengerészeti Szervezetről (a továbbiakban: IMO) szóló egyezmény létrehozta az IMO-t, amelynek célja, hogy fórumot biztosítson a nemzetközi kereskedelmi hajózást érintő bármely technikai kérdéshez kapcsolódó szabályozás és gyakorlatok területén folytatott együttműködéshez. További célja a tengerészeti biztonsággal, a hajózás hatékonyságával, valamint a hajókról történő tengerszennyezés megelőzésével és szabályozásával kapcsolatos lehető legszigorúbb végrehajtható normák általános elfogadása az egyenlő versenyfeltételek előmozdítása révén. A kapcsolódó adminisztratív és jogi kérdésekkel is foglalkozik.

Az egyezmény 1958. március 17-én lépett hatályba.

Az egyezménynek valamennyi tagállam részes fele. Az Unió nem részes fele az egyezménynek.

Szintén valamennyi tagállam részes fele a hajókról történő szennyezés megelőzéséről szóló 1973. évi nemzetközi egyezménynek (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.

2.2. A Nemzetközi Tengerészeti Szervezet

A Nemzetközi Tengerészeti Szervezet (IMO) a hajózás biztonságáért és védeleméért, valamint a hajók által okozott tengerszennyezés megelőzéséért felelős szakosított ENSZ-intézmény. Az IMO a nemzetközi hajózás biztonságával, védelmével és környezeti teljesítményével kapcsolatos normák 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 tagja. Az EU és az IMO közötti kapcsolatok elsősorban a Kormányközi Tengerészeti Tanácsadó Szervezet (IMCO) és az Európai Községek Bizottsága között 1974-ben létrejött együttműködési megállapodáson alapulnak.

Az IMO Tengerészeti Biztonsági Bizottsága, amelynek munkájában a Szervezet valamennyi tagja részt vesz, évente legalább egyszer ülésezik. E bizottság a Szervezet hatáskörének keretein belül a következőkkel kapcsolatos kérdéseket vizsgál: a navigációs segédeszközök, a hajók megépítése és felszerelése, a személyzeti kérdések biztonsági vonatkozásai, az ütközések megelőzésére irányuló szabályok, a veszélyes rakományok kezelése, a tengerészeti biztonsági eljárások és követelmények, a hidrográfiai tájékoztatás, a hajónaplók és navigációs feljegyzések, a tengeri baleseteket érintő vizsgálatok, a segítségnyújtás és mentés, valamint bármely egyéb, a tengerészeti biztonságot közvetlenül érintő kérdés.

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 okozta szennyezés ellenőrzésével és megelőzésével, többek között az olaj, az ömlesztve szállított vegyi anyagok, valamint a hajókról származó szennyvíz, hulladék és a levegőbe történő kibocsátások – köztük a légszennyező anyagok kibocsátása vagy az üvegházhatásúgáz-kibocsátás – ellenőrzésével és megelőzésével. A bizottság által tárgyalt egyéb kérdések közé tartozik 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 Tengerikörnyezet-védelmi Bizottsága egyaránt meghozza az IMO-egyezmény, az IMO közgyűlése vagy az IMO tanácsa által rájuk ruházott feladatok ellátásához szükséges, valamint a fenti hatáskörbe tartozó, bármely egyéb 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 kisegítő testületeik határozatait a tagok többségének támogatásával kell elfogadni.

2.3. Az IMO Tengerikörnyezet-védelmi Bizottságának tervezett jogi aktusai

A Tengerikörnyezet-védelmi Bizottság 2024. március 18. és 22. között tartandó 81. ülésén módosításokat tervez elfogadni az alábbiakra vonatkozóan: a MARPOL-egyezmény I.

jegyzőkönyvének V. cikke, a MARPOL-egyezmény VI. melléklete és a ballasztvízkezelésről szóló egyezmény.

A MARPOL-egyezmény I. jegyzőkönyve V. cikke tervezett módosításainak célja a konténerek elvesztésére vonatkozó jelentési eljárások felülvizsgálata a kettős jelentés elkerülése érdekében.

A MARPOL-egyezmény VI. mellékletének az alacsony lobbanáspontú tüzelőanyagokra és egyéb olaj tüzelőanyagokkal kapcsolatos kérdésekre vonatkozó tervezett módosításainak célja, hogy feloldják az alacsony lobbanáspontú tüzelőanyagok tekintetében a lobbanáspont tesztelésére és a lobbanáspont-információnak a tüzelőanyag szállítójegyen történő feltüntetésére vonatkozó, a SOLAS-egyezmény II-2. fejezetének legutóbbi, a Tengerészeti Biztonsági Bizottság 106. ülésén elfogadott módosításaival nem összeegyeztethető követelményt. Ami a hajók tüzelőolaj-fogyasztására vonatkozó IMO-adatbázisban (IMO DCS) szereplő adatokhoz való hozzáférés módosítását, valamint a fuvarozási tevékenységről szóló adatoknak az IMO DCS-be való beillesztését és az adatbázis részletességének fokozását illeti, a cél a DCS használatának optimalizálása a hajózás dekarbonizációjával kapcsolatos politikai döntéshozatal elősegítése érdekében.

A ballasztvízkezelésről szóló egyezmény tervezett módosításainak célja az egyezmény szerinti elektronikus naplók használatának előmozdítása.

2.4. Az IMO Tengerészeti Biztonsági Bizottságának tervezett jogi aktusai

A Tengeri Biztonsági Bizottság 2024. május 15–24. között tartandó 108. ülésén módosításokat tervez elfogadni az alábbiakra vonatkozóan: a SOLAS-egyezmény II-1., II-2. és V. fejezete, az IGF-szabályzat, a 2011. évi ESP-szabályzat, az LSA-szabályzat, az FSS-szabályzat és az STCW-szabályzat A-VI/1. szakasza.

Az 1974. évi SOLAS-egyezmény II-1., II-2. és V. fejezete tervezett módosításainak célja a hajók biztonságos vontatásának biztosítása, a személyhajók – köztük a ro-ro személyhajók – tűzbiztonságának növelése, illetve az elvesztett konténerekről szóló jelentések feldolgozásának egyszerűsítése.

Az IGF-szabályzat tervezett módosításainak célja a földgázt tüzelőanyagként használó hajók – köztük a személyhajók – biztonságának növelése.

A 2011. évi ESP-szabályzat tervezett módosításainak célja a hajótestszerkezetek vastagságának mérésével foglalkozó cégek jóváhagyására és tanúsítására irányuló eljárások pontosítása.

Az LSA-szabályzat tervezett módosításainak célja a tengerészeti biztonság előmozdítása a személyhajók túlélési járművei és készenléti mentőcsónakjai leeresztési sebességének felülvizsgálata, a tengerészek biztonsága érdekében a mentőmellények vízben mutatott megfelelő teljesítményének biztosítása, valamint a terhelés alatti kioldókampókkal ellátott egységes kezelőkötél- és kampórendszerekre vonatkozó biztonsági normák szigorítása révén.

Az FSS-szabályzat tervezett módosításainak célja a személyhajók, különösen a ro-ro személyhajók tűzbiztonságának növelése.

Az STCW-szabályzat A-VI/1. szakaszát érintő tervezett módosítások célja, hogy biztonságos munkahelyet biztosítsanak a tengerészek számára.

3. AZ UNIÓ ÁLTAL A TENGHERIKÖRNYEZET-VÉDELMI BIZOTTSÁG 81. ÜLÉSÉN KÉPVISELENDŐ ÁLLÁSPONT

3.1. A hajókról történő szennyezés megelőzéséről szóló nemzetközi egyezmény (MARPOL-egyezmény) I. jegyzőkönyve V. cikkének módosításai

A Tengerészeti Biztonsági Bizottság 103. ülése megállapodott abban, hogy soron következő kétéves napirendjére felveszi „A tengeren elvesztett konténerek felderítésére és kötelező jelentésére vonatkozó olyan intézkedések kidolgozása, amelyek javíthatják az ilyen konténerek helyének meghatározását, nyomon követését és visszaszerzését” megnevezésű eredménycél; a napirendi pont lezárásához két ülés szükséges, és a Rakomány- és Konténerszállítási Albizottságot jelölték ki koordináló szervként.

A Rakomány- és Konténerszállítási Albizottság 8. ülése megállapodott abban, hogy létrehozza a tengeren elvesztett konténerek felderítésével és kötelező jelentésével kapcsolatos intézkedések kidolgozásával foglalkozó munkacsoportot, és a plenáris ülésen tett észrevételek és meghozott határozatok figyelembevételével megbízta többek között a MARPOL-egyezmény I. jegyzőkönyve V. cikke módosítástervezetének egy uniós beadvány (CCC 8/11/1) alapján történő elkészítésével.

A munkacsoport jelentésének vizsgálatát követően a Rakomány- és Konténerszállítási Albizottság 8. ülése megállapodott a MARPOL-egyezmény I. jegyzőkönyve V. cikkének módosítástervezeteiről, a Tengerikörnyezet-védelmi Bizottság általi egyidejű elfogadás céljából.

Az Unió azt az álláspontot képviselte, hogy aktívan támogatni kell ezeket a módosításokat, mivel azok szerepeltek egy uniós beadványban (CC 8/11/1 [Ausztrália és mások]).

A Tengerikörnyezet-védelmi Bizottság 80. ülése jóváhagyta a MARPOL-egyezmény I. jegyzőkönyve V. cikkének módosítástervezetét, és megjegyezte, hogy a Tengerészeti Biztonsági Bizottság 107. ülése korábban jóváhagyta a SOLAS-egyezmény V. fejezetének kapcsolódó módosítástervezeteit, a Tengerikörnyezet-védelmi Bizottság 81. ülésén történő elfogadás céljából.

Az Unió azt az álláspontot képviselte, hogy aktívan támogatni kell a módosítástervezeteket, a SOLAS-egyezmény V. fejezetére vonatkozó módosítástervezetek Tengerészeti Biztonsági Bizottság 107. ülése általi jóváhagyására is figyelemmel.

Az Uniónak ezért támogatnia kell ezeket a módosításokat, mivel fontos a konténerek elvesztésére vonatkozó egységes jelentéstételi rendszer létrehozása a párhuzamos benyújtási követelmények és a félreértések elkerülése érdekében, amelyek azzal a kockázattal járnak, hogy nem jelentenek tengeren elvesztett konténereket.

3.2. A MARPOL-egyezmény VI. mellékletének módosításai

A MARPOL-egyezmény VI. mellékletének az alacsony lobbaspontú tüzelőanyagokat és az egyéb olaj tüzelőanyagokkal kapcsolatos kérdéseket érintő módosításai tekintetében:

Miután a Tengerikörnyezet-védelmi Bizottság 79. ülése az MEPC.362(79). sz. határozatával elfogadta a MARPOL-egyezmény VI. mellékletének a tüzelőanyag szállítójegyen (BDN) feltüntetendő információk lobbasponttal való kiegészítésére irányuló módosításait, felkérte az érdekelt tagállamokat és nemzetközi szervezeteket, hogy nyújtsanak be javaslatokat a Tengerikörnyezet-védelmi Bizottság 80. ülésére, és kifejezetten hivatkozott a MARPOL-egyezmény VI. mellékletének 18.4. szabályában az alacsony lobbaspontú tüzelőanyagokra vonatkozó mentesség megállapítására, hogy megoldja a kérdést a meglévő 3.7. eredménycél (MEPC 79/15, 3.37. pont) szerint.

A Tengerikörnyezet-védelmi Bizottság 80. ülése a légszennyezéssel és az energiahatékonysággal foglalkozó munkacsoport jelentésének figyelembevételét követően jóváhagyta a MARPOL-egyezmény VI. melléklete 2., 14. és 18. szabályának, valamint I. függelékének módosítástervezeteit, a Tengerikörnyezet-védelmi Bizottság 81. ülésén történő elfogadás céljából.

Az Unió azt az álláspontot képviselte, hogy a módosítások megvitatását a légszennyezéssel foglalkozó munkacsoport elé kell utalni, hogy részletesen meg lehessen vizsgálni őket.

Az Uniónak azt az álláspontot kell képviselnie, hogy támogatni kell e módosításokat, hogy feloldják az alacsony lobbánáspontú tüzelőanyagok tekintetében a lobbánáspont tesztelésére és a lobbánáspont-információnak a tüzelőanyag szállítójegyen történő feltüntetésére vonatkozó, a SOLAS-egyezmény II-2. fejezetének legutóbbi, a Tengerészeti Biztonsági Bizottság 106. ülésén elfogadott módosításaival nem összeegyeztethető követelményt.

A MARPOL-egyezmény VI. mellékletének a hajók tüzelőolaj-fogyasztására vonatkozó IMO-adatbázisban (IMO DCS) szereplő adatokhoz való hozzáférésről, valamint a fuvarozási tevékenységről szóló adatoknak az IMO DCS-be való beillesztéséről és az adatbázis részletességének fokozásáról szóló módosításai tekintetében:

A Tengerikörnyezet-védelmi Bizottság hetvennyolcadik ülésén jóváhagyta az IMO-nak a hajók tüzelőolaj-fogyasztására vonatkozó globális adatgyűjtési rendszerének (DCS) felülvizsgálatára vonatkozó külön munkafolyamatot, és felkérte az érdekelt tagállamokat és nemzetközi szervezeteket, hogy nyújtsanak be konkrét javaslatokat az ISWG-GHG jövőbeli ülésére (MEPC 78/17, 7.120. pont).

Ezt követően az üvegházhatású gázokkal foglalkozó ülésközi munkacsoport (ISWG-GHG) a 13. ülésén megvitatta az IMO DCS módosítására irányuló, az ISWG-GHG 13/7. sz. dokumentumban (Ausztria és mások) benyújtott javaslatot, és áttekintette az IMO GISIS jelentéstételi moduljának lehetséges jövőbeli változásait, beleértve a további jelentéstételi paramétereket és a fokozott átláthatóságot.

A Tengerikörnyezet-védelmi Bizottság 79. ülése megállapította, hogy széles körű támogatás övezi a fuvarozási tevékenységről szóló adatok beillesztésére, az innovatív technológiák lehetséges alkalmazására és a bejelentett adatok részletességére irányuló javaslatot, és hogy ennek megfelelően az ISWG-GHG 14. ülése felkérést kapott arra, hogy folytassa a MARPOL-egyezmény VI. melléklete IX. függeléke módosítástervezeteinek további vizsgálatát, az ISWG-GHG 13/7. sz. dokumentum 1. mellékletét alapul véve, és felkérték az ISWG-GHG 13/7. sz. dokumentum társszerzőit, hogy konzultáljanak azokkal a küldöttségekkel, amelyek aggodalmukat fejezték ki egy esetleges felülvizsgált javaslattal kapcsolatos munkát érintően.

Az ISWG-GHG 14. ülése tudomásul vette a beadványokat, és felkérte a Tengerikörnyezet-védelmi Bizottság 80. ülését, hogy vegye tudomásul a következőket:

1. a csoporton belül széles körű támogatás övezte a fuvarozási tevékenységről szóló adatok beillesztését a hajók tüzelőolaj-fogyasztására vonatkozó IMO-adatbázisba, és az adatbázisba bejelentett adatok fokozott részletességét;
2. aggályok merültek fel különböző kérdésekkel kapcsolatban, mint például a javasolt módosítások tökéletlensége és időzítése, a CII-mechanizmus túlbonyolításának tendenciája, az adatok hozzáférhetősége és az átláthatóság, és hogy a csoport nem tudott következtetéseket levonni ezekről a kérdésekről; valamint
3. hogy továbbítsa az ISWG-GHG 14/4., az ISWG-GHG 14/4/1., az ISWG-GHG 14/4/2. sz. dokumentumban foglalt javaslatokat, továbbá az MEPC 80/WP.6. sz.

dokumentum 3. mellékletében foglalt javasolt módosítások egybevetését a légszennyezéssel és az energiahatékonysággal foglalkozó munkacsoportnak, amely várhatóan a Tengerikörnyezet-védelmi Bizottság 80. ülésén fog létrejönni, a véglegesítést célzó további megvitatásra, az ezen ülésen tett észrevételek figyelembevételével.

A csoport megjegyezte, hogy ezt a kérdést nem tárgyalják újra az ISWG-GHG 15. ülésén, és hogy a kérdéssel kapcsolatos további dokumentumokat a Tengerikörnyezet-védelmi Bizottság 80. ülésére kell benyújtani.

A Tengerikörnyezet-védelmi Bizottság 80. ülésén létrejött a légszennyezéssel és energiahatékonysággal foglalkozó munkacsoport, hogy több témát vitasson meg, többek között a MARPOL-egyezmény VI. mellékletének a hajók tüzelőolaj-fogyasztására vonatkozó IMO-adatbázis felülvizsgálatát érintő módosításaira vonatkozó javaslatokat, az MEPC 80/WP.6. sz. dokumentum 3. mellékletét alapul véve, a MARPOL-egyezmény VI. mellékletét érintő módosítástervezeteknek az említett ülésen történő véglegesítése céljából.

A Tengerikörnyezet-védelmi Bizottság 80. ülése jóváhagyta a MARPOL-egyezmény VI. mellékletének módosítástervezeit, a Tengerikörnyezet-védelmi Bizottság 81. ülésén történő elfogadás céljából.

Az Uniónak azt az álláspontot kell képviselnie, hogy támogatni kell ezeket a módosításokat, mivel azok optimalizálják a DCS használatát a hajózás dekarbonizációjával kapcsolatos politikai döntéshozatal elősegítése érdekében, és kompromisszumot jelentenek az IMO DCS adataihoz való szélesebb körű hozzáférés és e hozzáférésnek az IMO titkársága általi ellenőrzése között. Egyrészt az analitikus tanácsadó cégek és a kutatóhelyek az IMO titkárságának jóváhagyásával hozzáférhetnek a DCS-adatokhoz, másrészt pedig lehetővé válik bármely társaság számára, hogy önkéntes alapon a nagyközönség számára nyilvánosságra hozza hajói DCS-adatait.

3.3. A ballasztvízkezelésről szóló egyezmény módosítása

A Tengerikörnyezet-védelmi Bizottság 80. ülésén létrejött a ballasztvízzel foglalkozó felülvizsgálati csoport. Megbízást kapott többek között arra, hogy vizsgálja meg a ballasztvízkezelésről szóló egyezmény (BWM-egyezmény) szerinti elektronikus naplók használatára vonatkozó, az MEPC 79/4/10. sz. dokumentum mellékletében foglalt javasolt iránymutatást, és ennek megfelelően adjon tanácsot a bizottságnak, és az elektronikus naplók BWM-egyezmény szerinti használatára vonatkozó javasolt iránymutatás vizsgálatának eredményétől függően vizsgálja meg a BWM-egyezménynek az MEPC 79/4/9. sz. dokumentumban foglalt javasolt kapcsolódó módosításait, és ennek megfelelően adjon tanácsot a bizottságnak.

A munkacsoport véglegesítette az elektronikus naplókban a BWM-egyezmény szerinti használatáról szóló iránymutatás tervezetét, és felkérte a Tengerikörnyezet-védelmi Bizottság 80. ülését, hogy fogadja el a Tengerikörnyezet-védelmi Bizottságnak az elektronikus naplók BWM-egyezmény szerinti használatára vonatkozó iránymutatásról szóló határozattervezetét. Az iránymutatás-tervezet véglegesítésével összefüggésben a csoport foglalkozott az egyezmény A-1. és B-2. szabályának javasolt kapcsolódó módosításait érintő néhány problémával is, amelyek a meglévő, az iránymutatással esetlegesen nem összehangolható elektronikus naplókra és a bejegyzések parancsnok általi ellenőrzésére vonatkoznak.

Ezt követően a Tengerikörnyezet-védelmi Bizottság 80. ülése megvizsgálta és jóváhagyta a BWM-egyezmény A-1. és B-2. szabályának az elektronikus naplók egyezmény szerinti használatára vonatkozó módosítástervezeit a Tengerikörnyezet-védelmi Bizottság 81. ülésén történő elfogadás céljából.

Az Uniónak azt az álláspontot kell képviselnie, hogy támogatni kell ezeket a módosításokat, mivel azok egy újabb lépést tesznek a digitalizáció felé azáltal, hogy a BMW-egyezmény szerint elektronikus naplókat kell vezetni.

4. AZ UNIÓ ÁLTAL A TENGHERÉSZETI BIZTONSÁGI BIZOTTSÁG 108. ÜLÉSÉN KÉPVISELENDŐ ÁLLÁSPONT

4.1. Az „Életbiztonság a tengeren” tárgyú 1974. évi nemzetközi egyezmény (SOLAS-egyezmény) II-1., II-2. és V. fejezetének módosítása

Az 1974. évi SOLAS-egyezmény II-1. fejezetének módosításai tekintetében:

A Tengerészeti Biztonsági Bizottság 103. ülése megállapodott abban, hogy a Hajótervezési és -építési Albizottságot (SDC) bízzák meg „A SOLAS-egyezmény II-1/3–4. szabálya módosításainak kidolgozása a tartályhajók vészhelyzeti vontatóberendezéseire vonatkozó követelmények más típusú hajókra történő alkalmazása céljából” megnevezésű eredménycéllal, amelynek befejezési éve 2023-ra várható.

A Hajótervezési és -építési Albizottság 8. ülésén az Unió – Ausztráliával, Kanadával, Marokkóval, Új-Zélanddal és Vanuatuval együtt – e napirendi pont alátámasztására benyújtotta az SDC 8/12/1. sz. dokumentumot, amelyben javasolta a SOLAS-egyezmény II-1/3–4. szabálya (jelenleg csak a legalább 20 000 tonna hordképességű tartályhajókra alkalmazandó) 1. pontjának kiterjesztését a tartályhajóktól eltérő valamennyi, 20 000 vagy azt meghaladó bruttó tonnataralmú új hajóra. Ezzel szemben Kína (SDC 8/12) olyan javaslatot tett a SOLAS-egyezmény II-1/3–4. szabályának módosítására, amely a tartályhajóktól eltérő, 150 000 bruttó tonnataralomnál nagyobb hajókra vonatkozik.

Az elnök rámutatott arra, hogy az e napirendi ponthoz tartozó két beadvány túlságosan távol van egymástól. Ezért az időhiányra való tekintettel a legjobb megoldás az lenne, ha a vitát a Hajótervezési és -építési Albizottság 9. ülésére halasztanák.

A Hajótervezési és -építési Albizottság 9. ülése létrehozta a tartályhajók vészhelyzeti vontatóberendezéseinek más típusú hajókra történő alkalmazásával foglalkozó szakértői csoportot, és a plenáris ülésen elhangzott észrevételek és határozatok figyelembevételével megbízta azzal, hogy véglegesítse a SOLAS-egyezmény II-1/3–4. szabályának módosításterveit az SDC 8/12/1. sz. dokumentum alapján. A vitát követően és figyelembe véve, hogy a nagy többség támogatta az SDC 8/12/1. sz. dokumentumban foglalt javaslatot, az albizottság megállapodott abban, hogy a vészhelyzeti vontatórendszerekkel ellátandó új hajók esetében legalább 20 000 BT-s küszöbértéket kell megállapítani. Az albizottság felkérte a Tengerészeti Biztonsági Bizottság 107. ülését, hogy hagyja jóvá a SOLAS-egyezmény II-1/3–4. szabályának módosításterveit annak azt követő elfogadása céljából (SDC 9/16, 9. melléklet).

Az Unió azt az álláspontot képviselte, hogy támogatni kell az Unió által a SOLAS-egyezmény II-1/3–4. szabályát érintően javasolt azon módosítást, hogy a SOLAS-egyezmény II-1/3–4. szabálya (jelenleg csak a legalább 20 000 tonna hordképességű tartályhajókra alkalmazandó) 1. pontját terjesszék ki a tartályhajóktól elérő valamennyi, 20 000 vagy azt meghaladó bruttó tonnataralmú új hajóra.

A Tengerészeti Biztonsági Bizottság 107. ülése jóváhagyta a SOLAS-egyezmény II-1/3–4. szabályának a tartályhajóktól eltérő, legalább 20 000 BT új hajók vészhelyzeti vontatórendszerrel való felszerelésére vonatkozó új követelményekkel kapcsolatos módosításterveit, a Tengerészeti Biztonsági Bizottság 108. ülésén történő elfogadás céljából.

Az Uniónak azt az álláspontot kell képviselnie, hogy támogatni kell ezeket a módosításokat a biztonság jelentős növelése és annak biztosítása érdekében, hogy vészhelyzet esetén a tartályhajóktól eltérő valamennyi, 20 000 vagy azt meghaladó bruttó tonnatartalmú új hajó, különösen a személyhajók biztonságosan vontathatók legyenek.

Az 1974. évi SOLAS-egyezmény II-2. fejezetének a tűzbiztonságot érintő, különösen a személyhajók tűzbiztonságáról szóló módosításai, és konkrétabban a következők tekintetében:

Tűz- és robbanás megelőzés – 4. szabály:

A Tengerészeti Biztonsági Bizottság 105. ülése jóváhagyta, a 106. ülése pedig elfogadta a SOLAS-egyezmény II-2. fejezetének a következőkre vonatkozó módosításait: a lobbanáspontra vonatkozó követelményeket nem teljesítő tüzelőolaj-beszállítók, azon tüzelőolaj-beszállítókkal szembeni intézkedések, amelyekről megállapítást nyert, hogy a lobbanáspontra vonatkozó minimumkövetelményeket nem teljesítő olaj tüzelőanyagot szállítanak, valamint az aktuális tüzelőanyag-tétel lobbanáspontjának a tüzelőanyag-ellátás közbeni dokumentálása.

A Tengerészeti Biztonsági Bizottság 105. ülése emellett jóváhagyta az aktualizált cselekvési tervet és a hajók biztonságának az olaj tüzelőanyag használata tekintetében történő fokozását célzó további intézkedések kidolgozásával foglalkozó kapcsolattartó csoport létrehozását, hogy jelentést tegyen a Tengerészeti Biztonsági Bizottság 107. ülésének, és hogy folytassa a hajóknak szóló iránymutatás-tervezetek kidolgozását az olyan indikatív vizsgálati eredményekkel jellemzett helyzetek kezelése érdekében, amelyek arra engednek következtetni, hogy a szállított olaj tüzelőanyag esetleg nem felel meg a lobbanáspontra vonatkozó követelményeknek.

A kapcsolattartó csoport megállapodott abban, hogy az MSC 107/6. sz. dokumentum 3. melléklete alapján folytatja a SOLAS-egyezmény egy olyan általános követelményének kidolgozását, amely szerint az olaj tüzelőanyag nem veszélyeztetheti a hajó biztonságát, a MARPOL-egyezmény VI. mellékletének 18.3.1.1.3. szabályához hasonlóan. A csoport megvitatta továbbá a plenáris ülésen a „személyzet számára ártalmas” kifejezéssel kapcsolatban megfogalmazott aggályokat is. Miután megjegyezte, hogy a MARPOL-egyezmény VI. melléklete a „személyzet számára ártalmas” kifejezést használja, a csoport beleegyezett abba, hogy ugyanezt a kifejezést használja a SOLAS-egyezmény módosítástervezeteiben. Végezetül a csoport megállapodott a SOLAS-egyezmény új II-2/4.2.1.9. szabályának az MSC 107/WP.10. sz. dokumentum 3. mellékletében foglalt tervezetében, e szabály bizottság általi jóváhagyása és azt követő elfogadása céljából.

A Tengerészeti Biztonsági Bizottság 107. ülése jóváhagyta a SOLAS-egyezmény II-2/4. szabályának az olaj tüzelőanyagok lobbanásponttól eltérő paramétereire vonatkozó módosítástervezeit, a Tengerészeti Biztonsági Bizottság 108. ülésén történő elfogadás céljából.

Az Unió álláspontja az volt, hogy a Tengerészeti Biztonsági Bizottság 107. ülésén folytatni kell a munka megvitátását egy munkacsoportban, mivel a kapcsolattartó csoport nem fejezte be ezt a munkát.

Az Uniónak azt az álláspontot kell képviselnie, hogy támogatni kell ezeket a módosításokat, mivel javítani fogják az olaj tüzelőanyag használatának biztonságát, különösen a személyhajókon.

Tűzoltás és különleges követelmények – 7., 9., 20. és 23. szabály:

A Tengerészeti Biztonsági Bizottság 97. ülése a ro-ro személyhajókon bekövetkező balesetekről szóló tanulmány alapján jóváhagyta a személyhajók ro-ro fedélzetén keletkező

tűzekkel kapcsolatosan az EU által javasolt új eredménycél, amely 14 lehetséges beavatkozási területet határozott meg az eszközök javítására és módosítására.

A hajórendszerekkel és hajófelszerelésekkel foglalkozó albizottság (SSE) 6. ülésének sikerült véglegesítenie az ideiglenes iránymutatás tervezetét, amely több olyan javaslatot tartalmazott, amelyek a FIRESAFE két tanulmányának közvetlen eredményei voltak. Emellett a hajórendszerekkel és hajófelszerelésekkel foglalkozó albizottság 6. ülése jelentős előrelépést tett a tűzvédelmi rendszerek és készülékek karbantartására és ellenőrzésére vonatkozó felülvizsgált iránymutatás módosítástervezeteinek kidolgozása terén (MSC.1/Circ.1432).

A hajórendszerekkel és hajófelszerelésekkel foglalkozó albizottság 8. ülése továbbfejlesztette a SOLAS-egyezmény II-2. fejezetének és az FSS-szabályzatnak az új és meglévő ro-ro személyhajókra vonatkozó módosítástervezeteit, és újra létrehozta a tűzvédelemmel foglalkozó kapcsolattartó csoportot az ülések közötti munka további előmozdítása érdekében, az SSE 8/20. sz. dokumentum 6.26. pontjában foglalt feladatmeghatározással, és megbízta a csoportot, hogy nyújtson be jelentést erre az ülésre.

A hajórendszerekkel és hajófelszerelésekkel foglalkozó albizottság 9. ülése jóváhagyta a SOLAS-egyezmény II-2. fejezetének a ro-ro személyhajók tűzbiztonságáról szóló, az SSE 9/20. sz. dokumentum 5. mellékletében foglalt módosítástervezeteit, a Tengerészeti Biztonsági Bizottság 107. ülésén történő jóváhagyás, majd a Tengerészeti Biztonsági Bizottság 108. ülésén azt követően történő elfogadás céljából.

A hajórendszerekkel és hajófelszerelésekkel foglalkozó albizottság 9. ülése azt is megjegyezte, hogy a csoport mérlegelte a teherhajókon található vezérlőállásokon és távoli kiszolgálóhelyiségeken belüli tűzérzékelést, és egyetértett abban, hogy a kapcsolattartó csoport jelentésében (SSE 9/6) javasolt „folyamatosan felügyelt központi vezérlőállás” kifejezést a „valamennyi vezérlőállás és rakományellenőrző vezérlőterem” kifejezéssel kell felváltani. Ezt követően az albizottság megállapodott a SOLAS-egyezmény II-2/7.5.5. szabályának az SSE 9/20. sz. dokumentum 5. mellékletében foglalt módosítástervezeteiről, a Tengerészeti Biztonsági Bizottság 107. ülésén történő jóváhagyás és a Tengerészeti Biztonsági Bizottság 108. ülésén történő elfogadás céljából.

A hajórendszerekkel és hajófelszerelésekkel foglalkozó albizottság 9. ülésén az Unió azt az álláspontot képviselte, hogy általánosságban támogatni kell a tűzvédelemmel foglalkozó kapcsolattartó csoport jelentését (SSE 9/6), és javasolni, hogy ezt a dokumentumot, valamint az SSE 9/6/1. sz. dokumentumot (Japán) továbbítsák a tűzvédelemmel foglalkozó munkacsoportnak, hogy azt részletesen megvitathassák annak érdekében, hogy az említett ülésen véglegesíthessék a SOLAS-egyezmény II-2. fejezetére és az FSS-szabályzatra vonatkozó módosításokat.

A Tengerészeti Biztonsági Bizottság 107. ülése jóváhagyta a SOLAS-egyezmény II-2. fejezetének a ro-ro személyhajók tűzbiztonságáról szóló, a Tengerészeti Biztonsági Bizottság 107. üléséről készült jelentés (MSC 107/20) 14.16.2. pontjában és az MSC 107/20/Add.1. sz. dokumentum 33. mellékletében foglalt módosítástervezetét, a Tengerészeti Biztonsági Bizottság 108. ülésén történő elfogadás céljából.

A Tengerészeti Biztonsági Bizottság 107. ülésén az Unió azt az álláspontot képviselte, hogy támogatni kell a SOLAS-egyezmény II-2. fejezetének módosítástervezetét, de figyelembe kell venni a Japán által javasolt módosításokat (MSC 107/14/4).

Az Uniónak azt az álláspontot kell képviselnie, hogy támogatni kell ezeket a módosításokat, mivel azok a személyhajók, különösen a ro-ro személyhajók tűzbiztonsági normáinak szigorítása révén jelentős előnyökkel járnak a tengeri életbiztonság szempontjából.

Az 1974. évi SOLAS-egyezmény V. fejezetének a hajózás biztonságáról (31. és 32. szabály) szóló módosításai tekintetében:

A Tengerészeti Biztonsági Bizottság 103. ülése megállapodott abban, hogy soron következő kétéves napirendjére felveszi „A tengeren elvesztett konténerek felderítésére és kötelező jelentésére vonatkozó olyan intézkedések kidolgozása, amelyek javíthatják az ilyen konténerek helyének meghatározását, nyomon követését és visszaszerzését” megnevezésű eredménycél; a napirendi pont lezárásához két ülés szükséges, és a Rakomány- és Konténerszállítási Albizottságot jelölték ki koordináló szervként.

A Rakomány- és Konténerszállítási Albizottság 8. ülése megállapodott abban, hogy létrehozza a tengeren elvesztett konténerek felderítésével és kötelező jelentésével kapcsolatos intézkedések kidolgozásával foglalkozó munkacsoportot, és a plenáris ülésen tett észrevételek és meghozott határozatok figyelembevételével megbízta többek között a SOLAS-egyezmény V. fejezete módosítástervezetének egy uniós beadvány alapján (CCC 8/11/1) történő elkészítésével.

A Rakomány- és Konténerszállítási Albizottság 8. ülése véglegesítette a SOLAS-egyezmény V. fejezetére vonatkozó, a CCC 8/18. sz. dokumentum 7. mellékletében foglalt módosítástervezeteket, és megállapodott ezekről, hogy a Tengerészeti Biztonsági Bizottság 107. ülése elé terjessze őket jóváhagyás és azt követő elfogadás céljából. Az albizottság jóváhagyta továbbá a munkacsoport azon véleményét, hogy a módosítástervezeteknek 2026. január 1-jén kellene hatályba lépniük, feltéve, hogy a módosításokat a Tengerészeti Biztonsági Bizottság 104. ülése által elfogadott ad hoc félidős módosítási ciklusnak megfelelően 2024. július 1-je előtt elfogadják (CCC 8/WP.5., 18. pont).

A Rakomány- és Konténerszállítási Albizottság 8. ülésén az Unió azt az álláspontot képviselte, hogy aktívan támogatni kell a CCC 8/11/1. sz. dokumentumban (Ausztrália és társai) foglalt javaslatot, és javasolni, hogy azt – a CCC 8/INF.7. sz. dokumentummal (Hollandia) és a CCC 8/INF.9. sz. dokumentummal (Franciaország) együtt – a tengeren elvesztett konténerek felderítésével és kötelező jelentésével kapcsolatos intézkedések kidolgozásával foglalkozó munkacsoporton belüli technikai megbeszélésre utalják.

A Tengerészeti Biztonsági Bizottság 107. ülése jóváhagyta a SOLAS-egyezmény V. fejezetének a konténerek elvesztésének jelentésére vonatkozó módosítástervezeteit, a Tengerészeti Biztonsági Bizottság 108. ülésén történő elfogadás céljából.

Az Uniónak támogatnia kell ezeket a módosításokat, mivel azok egyszerűsítik a konténerek elvesztéséről szóló jelentések feldolgozását a szabályozási kötelezettségeknek való megfelelés, a lobogó szerinti állam által az IMO felé teljesítendő jelentéstételi kötelezettség előírása, a hajózás biztonságának növelése és a szennyezés megelőzése érdekében.

4.2. A gázt vagy alacsony lobbanáspontú egyéb tüzelő- és üzemanyagot használó hajók biztonságáról szóló nemzetközi szabályzat (IGF-szabályzat) módosításáról

A Rakomány- és Konténerszállítási Albizottság 8. ülése megállapodott abban, hogy létrehozza a cseppfolyósított gázokat ömlesztve szállító hajók építésére és felszerelésére vonatkozó nemzetközi szabályzat (IGF-szabályzat) módosításaival és felülvizsgálatával foglalkozó munkacsoportot, és a plenáris ülésen tett észrevételek és határozatok figyelembevételével megbízta azzal, hogy véglegesítse az IGF-szabályzat több módosítástervezetét.

A Rakomány- és Konténerszállítási Albizottság 8. ülése véglegesítette az IGF-szabályzatra vonatkozó, a CCC 8/18. sz. dokumentum 3. mellékletében foglalt módosítástervezeteket, és jóváhagyásra és azt követő elfogadásra a Tengerészeti Biztonsági Bizottság 107. ülése elé

terjesztette. Ezzel összefüggésben az albizottság jóváhagyta a munkacsoport azon ajánlását, hogy a Tengerészeti Biztonsági Bizottság körlevelet adjon ki az IGF-szabályzat 4.2.2. és 8.4.1–8.4.3. pontjára vonatkozó módosítástervezetek mielőbbi végrehajtásáról, a Tengerészeti Biztonsági Bizottság 108. ülésén történő elfogadásukra is figyelemmel (CCC 8/WP.4., 14. pont).

A Rakomány- és Konténerszállítási Albizottság 8. ülésén az Unió azt az álláspontot képviselte, hogy támogatni kell egy olyan munkacsoport létrehozását, amely véglegesíti az IGF-szabályzat módosításait a kapcsolattartó csoport jelentésében (CCC 8/3) foglaltaknak megfelelően, valamint megvizsgálja a CCC 8/3/1-3. (IACS) és a CCC 8/3/4. (Koreai Köztársaság) sz. dokumentumot, továbbá hogy támogatni kell egy, az új alternatív tüzelőanyagokra vonatkozó biztonsági rendelkezések kidolgozásával foglalkozó munkacsoport létrehozását, különösen az LPG tüzelőanyagot használó hajókra vonatkozó ideiglenes iránymutatás tervezetének véglegesítése és a hidrogént tüzelőanyagként használó hajókra vonatkozó ideiglenes iránymutatás tervezetének továbbfejlesztése érdekében.

A Tengerészeti Biztonsági Bizottság 107. ülése a Tengerészeti Biztonsági Bizottság 108. ülésén történő elfogadás céljából jóváhagyta az IGF-szabályzat módosításainak tervezetét, valamint a Tengerészeti Biztonsági Bizottságnak az IGF-szabályzat 4.2.2. és 8.4.1–8.4.3. pontját érintő módosítástervezetek mielőbbi végrehajtásáról szóló körlevelét.

Az Uniónak támogatnia kell ezeket a módosításokat, mivel növelik a földgázt tüzelőanyagként használó hajók – köztük a személyhajók – biztonságát.

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

A Tengerészeti Biztonsági Bizottság 106. ülése módosításokat fogadott el a 2011. évi ESP-szabályzat A. és B. melléklete A. és B. részére vonatkozóan, amelyeket a Hajótervezési és -építési Albizottság 8. ülése dolgozott ki a szabályzat rendszeres aktualizálására a Tengerészeti Biztonsági Bizottság 92. ülésén elfogadott eljárással összhangban, amely kiveszi a 2011. évi ESP-szabályzat rendszeres aktualizálásait a SOLAS-egyezmény módosításainak hatálybalépésére vonatkozó négyéves ciklus alól (MSC 92/26., 13.31. pont). Úgy kell tekinteni, hogy a módosításokat 2024. január 1-jén fogadták el, és azok 2024. július 1-jén lépnek hatályba.

A Hajótervezési és -építési Albizottság 9. ülése megvizsgálta az SDC 9/6. sz. dokumentumot (Kína), amely javaslatot tett a hajótestszerkezetek vastagságának mérésével foglalkozó cégekre vonatkozó jóváhagyási és tanúsítási eljárások módosítására annak érdekében, hogy a hatóságok gyakorolhassák a hajótestszerkezetek vastagságának mérését végző cégek ellenőrzésének jogát. A vizsgálatot követően az albizottság megállapodott az ömlesztettáru-szállító hajók és az olajszállító tartályhajók vizsgálatokor alkalmazandó kiterjesztett ellenőrzési programról szóló 2011. évi nemzetközi szabályzat (2011. évi ESP-szabályzat) módosításairól szóló, az SDC 9/16. sz. dokumentum 3. mellékletében foglalt tengerészeti biztonsági bizottsági határozattervezetről, hogy a Tengerészeti Biztonsági Bizottság 107. ülése elé terjessze őket jóváhagyás és azt követő elfogadás céljából.

A Hajótervezési és -építési Albizottság 9. ülésén az Unió azt az álláspontot képviselte, hogy támogatni kell a javaslatot.

A Tengerészeti Biztonsági Bizottság 107. ülése jóváhagyta a 2011. évi ESP-szabályzat módosítástervezeteit, a Tengerészeti Biztonsági Bizottság 108. ülésén történő elfogadás céljából.

A Tengerészeti Biztonsági Bizottság 107. ülésén az Unió azt az álláspontot képviselte, hogy támogatni kell a javaslatot.

Az Uniónak ezért támogatnia kell ezeket a módosításokat, mivel azok pontosítani fogják a hajótestszerkezetek vastagságának mérésében részt vevő cégek jóváhagyására és tanúsítására vonatkozó, a 2011. évi ESP-szabályzat 2019. évi módosításainak mellékleteiben szereplő eljárásokat, azzal, hogy a hatóságokra, nem pedig a hatóságok által elismert szervezetre hivatkoznak.

4.4. Az életmentő felszerelések nemzetközi szabályzatának (LSA-szabályzat) módosításai

A túlélési járművek és a készenléti mentőcsónakok legkisebb és legnagyobb leeresztési sebességére vonatkozó módosítások (az LSA-szabályzat 6.1.2.8. és 6.1.2.10. pontja) tekintetében:

A Tengerészeti Biztonsági Bizottság 99. ülése megvizsgálta az MSC 99/20/2. sz. dokumentumot (Japán), és megállapodott abban, hogy soron következő két éves napirendjébe belefoglalja „Az LSA-szabályzat módosításainak kidolgozása a teherhajók túlélési járművei és készenléti mentőcsónakjai leeresztési sebességének felülvizsgálata céljából” megnevezésű eredménycél; a napirendi pont lezárásához két ülés szükséges, és a hajórendszerekkel és hajófelszerelésekkel foglalkozó albizottságot jelölték ki koordináló szervként (MSC 99/22., 20.14–20.18. pont). A Tengerészeti Biztonsági Bizottság abban is egyetértett, hogy a kidolgozandó módosításokat a SOLAS-egyezmény III. fejezetének hatálya alá tartozó valamennyi teherhajóra, valamint a kezelőköteleket és csörlőket használó valamennyi vízrebocsátó berendezésre alkalmazni kell; a módosítandó jogi aktus pedig az LSA-szabályzat 6.1.2.8. pontja.

A hajórendszerekkel és hajófelszerelésekkel foglalkozó albizottság 9. ülése, miután emlékeztetett arra, hogy az eredménycél csak a teherhajókra vonatkozó módosításokra korlátozódik, tudomásul vette az LSA munkacsoport következtetését, miszerint a túlélési járművek és a készenléti mentőcsónakok legkisebb leeresztési sebességére vonatkozó felülvizsgált követelmények tervezete nem lesz hatással a személyhajókra, amelyekre a SOLAS-egyezmény III/24. szabálya értelmében már most is csónakdarumagasság-korlátozás vonatkozik. Ezért az albizottság felkérte a Tengerészeti Biztonsági Bizottság 107. ülését, hogy terjessze ki az LSA-szabályzat VI. fejezete fent említett módosítástervezeteinek alkalmazását a felülvizsgált 6.1.2.8. és 6.1.2.10. pont tekintetében a személyhajókra, hogy a legnagyobb leeresztési sebesség is alkalmazandó legyen, megjegyezve, hogy a csoport úgy készítette el a módosítástervezeteket, hogy azok mind a teher-, mind a személyhajókra alkalmazandók legyenek.

Ezt követően az albizottság megállapodott az LSA-szabályzatnak a túlélési járművek és a készenléti mentőcsónakok legkisebb és legnagyobb leeresztési sebességére irányuló módosításairól, valamint az ellenőrző/megfigyelő lapról és a nyilvántartás formátumáról szóló, az SSE 9/20. sz. dokumentum 4. mellékletében foglalt tengerészeti biztonsági bizottsági határozattervezetről, a Tengerészeti Biztonsági Bizottság 107. ülésén történő jóváhagyás és a Tengerészeti Biztonsági Bizottság 108. ülésén azt követően történő elfogadás céljából.

A Tengerészeti Biztonsági Bizottság 107. ülése megállapodott abban, hogy módosítja az LSA-szabályzat 6.1.2.10. pontjának az MSC 107/14/5. sz. dokumentumban javasolt módosítástervezeit, és jóváhagyta az LSA-szabályzat módosítástervezeit (6.1.2.8. és 6.1.2.10. pont) a Tengerészeti Biztonsági Bizottság 108. ülésén történő elfogadás céljából.

A Tengerészeti Biztonsági Bizottság 107. ülésén az Unió azt az álláspontot képviselte, hogy támogatni kell ezt a határozatot, mivel az növelni fogja a személyhajók biztonságát.

Az Uniónak azt az álláspontot kell képviselnie, hogy támogatni kell a módosításokat, mivel azok előmozdítják a tengerészeti biztonságot azáltal, hogy felülvizsgálják a személyhajók túlélési járművei és készenléti mentőcsónakjai leeresztési sebességét.

A mentőmellény vízben jellemző teljesítményének módosításai (az LSA-szabályzat 2.2.1.6.2. pontja) tekintetében:

A Tengerészeti Biztonsági Bizottság 101. ülése felvette a bizottság soron következő kétéves napirendjére „Az LSA-szabályzat és az MSC.81(70). sz. határozat módosításainak kidolgozása a SOLAS mentőmellények vízben jellemző teljesítményének kezelése érdekében” megnevezésű eredménycél, amely a mentőmellények vízben jellemző teljesítményének javítására irányul a tengerészek vízbe merülésével kapcsolatos kockázatok csökkentése érdekében; a napirendi pont lezárásához két ülés szükséges, az albizottságot pedig koordináló szervként jelölték ki.

A hajórendszerekkel és hajófelszerelésekkel foglalkozó albizottság 9. ülése jóváhagyta az LSA-szabályzat II. fejezetének az SSE 9/20. sz. dokumentum 4. mellékletében foglalt módosítástervezeteit, a Tengerészeti Biztonsági Bizottság 107. ülésén történő jóváhagyás, majd a Tengerészeti Biztonsági Bizottság 108. ülésén azt követően történő elfogadás céljából.

A hajórendszerekkel és hajófelszerelésekkel foglalkozó albizottság 9. ülésén az Unió azt az álláspontot képviselte, hogy támogatni kell, hogy az SSE 9/3. sz. dokumentum megfelelő szakaszait (az LSA kapcsolattartó csoport jelentésének 2. és 3. melléklete), valamint az e napirendi pont keretében benyújtott dokumentumokat az LSA munkacsoport elé utalják részletes elemzés céljából, hogy ezen az ülésen véglegesíthessék őket.

A Tengerészeti Biztonsági Bizottság 107. ülése jóváhagyta az LSA-szabályzat II. fejezetének a mentőmellények vízben jellemző teljesítményével kapcsolatos módosítástervezeteit, a Tengerészeti Biztonsági Bizottság 108. ülésén történő elfogadás céljából.

Az Unió azt az álláspontot képviselte, hogy támogatni kell, hogy az SSE 9/3. sz. dokumentum megfelelő szakaszait (az LSA kapcsolattartó csoport jelentésének 2. és 3. melléklete), valamint az e napirendi pont keretében benyújtott dokumentumokat az LSA munkacsoport elé utalják részletes elemzés céljából, hogy ezen az ülésen véglegesíthessék őket.

Az Uniónak azt az álláspontot kell képviselnie, hogy támogatni kell a módosításokat, mivel azok előmozdítják a tengerészeti biztonságot azáltal, hogy garantálják a mentőmellények vízben jellemző megfelelő teljesítményét a tengerészek biztonsága érdekében.

A mentőcsónakok szerelvényeinek egységes kezelőkötél- és kampórendszereire vonatkozó módosítások (az LSA-szabályzat 4.4.7.6.8. és 4.4.7.6.17. pontja) tekintetében

A Tengerészeti Biztonsági Bizottság 99. ülése megvizsgálta az MSC 99/20/2. sz. dokumentumot (Japán), és megállapodott abban, hogy soron következő kétéves napirendjébe belefoglalja „Az LSA-szabályzat módosításainak kidolgozása a teherhajók túlélési járművei és készenléti mentőcsónakjai leeresztési sebességének felülvizsgálata céljából” megnevezésű eredménycél; a napirendi pont lezárásához két ülés szükséges, és a hajórendszerekkel és hajófelszerelésekkel foglalkozó albizottságot jelölték ki koordináló szervként (MSC 99/22., 20.14–20.18. pont).

A hajórendszerekkel és hajófelszerelésekkel foglalkozó albizottság 7. ülése megvizsgálta az LSA-szabályzat 4.4.7.6.17. pontjának módosítástervezeteit a terhelés alatt kioldásra képes egységes kezelőkötél- és kampórendszerek tekintetében, és elvben egyetértett a módosítástervezetekkel (SSE 7/WP.3., 5. melléklet).

A Tengerészeti Biztonsági Bizottság 106. ülése megvizsgálta az MSC 106/11/1 (Bahama-szigetek és társai) dokumentumot, amelyben azonosítottak egy, a terhelésmentes állapotú kampókra vonatkozó 4.4.7.6.8. pont javasolt törlésével összefüggő, előre nem látható következményt, és megállapodott abban, hogy a hajórendszerekkel és hajófelszerelésekkel foglalkozó albizottság 9. ülésén további megbeszélésekre van szükség. Ezenkívül a bizottság újrafoglalmazta az eredménycél hatályát, hogy az magában foglalja az LSA-szabályzat 4.4.7.6. pontjának egyéb albekezdéseit is, hogy biztosítsa a követelmények következetes alkalmazásához szükséges egyértelműséget, és átnevezte az eredménycél „Az LSA-szabályzatnak a terhelés alatt kioldásra képes egységes kezelőkötél- és kampórendszerekre vonatkozó módosításai”-ra.

A hajórendszerekkel és hajófelszerelésekkel foglalkozó albizottság 9. ülése megállapodott az LSA-szabályzat IV. fejezete (az albizottság 7. ülésén már jóváhagyott) 4.4.7.6.8. és 4.4.7.6.17. pontjának az egységes kezelőkötél- és kampórendszerekről szóló, az SSE 9/20. sz. dokumentum 4. mellékletében foglalt módosítástervezeteiben, a Tengerészeti Biztonsági Bizottság 107. ülésén történő jóváhagyás, majd a Tengerészeti Biztonsági Bizottság 108. ülésén azt követően történő elfogadás céljából. E tekintetben az albizottság megállapodott abban, hogy a kampó nyílásánál rugós védőberendezéssel ellátott tömör kampókat úgy kell tekinteni, hogy azok megfelelnek a módosított LSA-szabályzat 4.4.7.6.8. pontjában foglalt követelményeknek, amennyiben automatikusan alaphelyzetbe állnak.

Az Unió a hajórendszerekkel és hajófelszerelésekkel foglalkozó albizottság 9. ülésén azt az álláspontot képviselte, hogy a munkacsoportban tovább kell tárgyalni a vonatkozó dokumentumokat.

A Tengerészeti Biztonsági Bizottság 107. ülése jóváhagyta az LSA-szabályzat 4.4.7.6.8. és 4.4.7.6.17. pontjának az egységes kezelőkötél- és kampórendszerekről szóló módosítástervezeteit, a Tengerészeti Biztonsági Bizottság 108. ülésén történő elfogadás céljából.

Az Unió azt az álláspontot képviselte, hogy támogatni kell a módosításokat.

Az Uniónak azt az álláspontot kell képviselnie, hogy támogatni kell az LSA-szabályzat módosításait, mivel azok előmozdítják a tengerészeti biztonságot azáltal, hogy a 4.4.7.6.17. pontban foglalt mentességek megszüntetésével szigorítják a terhelés alatti kioldókampókkal ellátott egységes kezelőkötél- és kampórendszerekre vonatkozó biztonsági normákat.

4.5. A tűzbiztonsági rendszerek nemzetközi szabályzatának (FSS-szabályzat) módosítása

A Tengerészeti Biztonsági Bizottság 97. ülése a ro-ro személyhajókon bekövetkező balesetekről szóló tanulmány alapján jóváhagyta a személyhajók ro-ro fedélzetén keletkező tüzekkel kapcsolatosan az EU által javasolt új eredménycél, amely 14 lehetséges beavatkozási területet határozott meg az eszközök javítására és módosítására.

A hajórendszerekkel és hajófelszerelésekkel foglalkozó albizottság 6. ülésének sikerült véglegesítenie az ideiglenes iránymutatás tervezetét, amely több olyan javaslatot tartalmazott, amelyek a FIRESAFE két tanulmányának közvetlen eredményei voltak. Emellett a hajórendszerekkel és hajófelszerelésekkel foglalkozó albizottság 6. ülése jelentős előrelépést tett a tűzvédelmi rendszerek és készülékek karbantartására és ellenőrzésére vonatkozó felülvizsgált iránymutatás módosítástervezeteinek kidolgozása terén (MSC.1/Circ.1432). Végül a Tengerészeti Biztonsági Bizottság 101. ülése jóváhagyta az ideiglenes iránymutatást.

A hajórendszerekkel és hajófelszerelésekkel foglalkozó albizottság 7. ülése elvben jóváhagyta az FSS-szabályzat 7. és 9. fejezetének módosítástervezeteit, szem előtt tartva, hogy a

kapcsolattartó csoport tovább vizsgálja az FSS-szabályzatban a lineáris hőérzékelő rendszerekre vonatkozó további követelmények kérdését.

A hajórendszerekkel és hajófelszerelésekkel foglalkozó albizottság 8. ülése továbbfejlesztette a SOLAS-egyezmény II-2. fejezetének és az FSS-szabályzatnak az új és meglévő ro-ro személyhajókra vonatkozó módosítástervezeit, és újra létrehozta a tűzvédelemmel foglalkozó kapcsolattartó csoportot az ülések közötti munka további előmozdítása érdekében, az SSE 8/20. sz. dokumentum 6.26. pontjában foglalt feladatmeghatározással, és megbízta a csoportot, hogy nyújtson be jelentést erre az ülésre.

A hajórendszerekkel és hajófelszerelésekkel foglalkozó albizottság 9. ülése jóváhagyta az FSS-szabályzatnak az SSE 9/20. sz. dokumentum 6. mellékletében foglalt módosítástervezeit, a Tengerészeti Biztonsági Bizottság 107. ülésén történő jóváhagyás, majd azt követően a Tengerészeti Biztonsági Bizottság 108. ülésén a SOLAS-egyezmény kapcsolódó módosítástervezteinek elfogadásával egyidejűleg történő elfogadás céljából.

A hajórendszerekkel és hajófelszerelésekkel foglalkozó albizottság 9. ülésén az Unió azt az álláspontot képviselte, hogy általánosságban támogatni kell a tűzvédelemmel foglalkozó kapcsolattartó csoport jelentését (SSE 9/6), és javasolni, hogy ezt a dokumentumot, valamint az SSE 9/6/1. sz. dokumentumot (Japán) továbbítsák a tűzvédelemmel foglalkozó munkacsoportnak, hogy azt részletesen megvitathassák annak érdekében, hogy ezen az ülésen véglegesíthessék a SOLAS-egyezmény II-2. fejezetére és az FSS-szabályzatra vonatkozó módosításokat.

A Tengerészeti Biztonsági Bizottság 107. ülése jóváhagyta a ro-ro személyhajók tűzbiztonságáról szóló FSS-szabályzat módosítástervezeit a Tengerészeti Biztonsági Bizottság 108. ülésén a SOLAS-egyezmény kapcsolódó módosítástervezteinek elfogadásával egyidejűleg történő elfogadás céljából.

Az Unió azt az álláspontot képviselte, hogy támogatni kell e módosításokat.

Az Uniónak azt az álláspontot kell képviselnie, hogy támogatni kell ezeket a módosításokat, mivel azok a személyhajók, különösen a ro-ro személyhajók tűzbiztonságának növelése révén jelentős előnyökkel járnak a tengeri életbiztonság szempontjából.

4.6. A tengerészek képzéséről, képesítéséről és az őrszolgálat ellátásáról szóló szabályzat (STCW-szabályzat) módosításai

A Tengerészeti Biztonsági Bizottság 105. ülése megerősítette, hogy az ILO és az IMO közös háromoldalú munkacsoportjának (JTWG) az új feladatmeghatározásán belül meg kell fontolnia a tengerhasznosítási ágazatban tapasztalható megfélemlítéssel és zaklatással, többek között a szexuális erőszakkal és szexuális zaklatással foglalkozó képzési rendelkezések kidolgozását (MSC 105/20, 16.14.1. pont), és megbízta az emberi tényezőkkel, képesítéssel és az őrszolgálat ellátásával foglalkozó albizottságot (HTW), hogy prioritásként dolgozza ki és véglegesítse a tengerhasznosítási ágazatban tapasztalható megfélemlítéssel és zaklatással, többek között a szexuális erőszakkal és szexuális zaklatással foglalkozó STCW-képzési rendelkezéseket, „Az 1978. évi SCTW-egyezmény és szabályzat átfogó felülvizsgálata” megnevezésű új eredménycél részeként, figyelembe véve a JTWG-vel együttműködésben elvégzendő munkát.

Az emberi tényezőkkel, a képesítéssel és az őrszolgálat ellátásával foglalkozó albizottság 9. ülése jóváhagyta az STCW-szabályzat A-VI/1–4. táblázatának a HTW 9/15. sz. dokumentum 7. mellékletében foglalt módosítástervezeit a megfélemlítés és a zaklatás – többek között a szexuális erőszak és a szexuális zaklatás – megelőzése és az azokra való reagálás érdekében, a Tengerészeti Biztonsági Bizottság 107. ülésén történő jóváhagyás és a Tengerészeti Biztonsági Bizottság 108. ülésén történő elfogadás céljából. Az albizottság

abban is megállapodott, hogy a módosítástervezeteket a JTWG-nek meg kell vizsgálnia, és a bizottság általi elfogadásuk előtt vissza kell utalnia az emberi tényezőkkel, a képesítéssel és az őrszolgálat ellátásával foglalkozó albizottság 10. üléséhez végleges megvitatásra.

Az emberi tényezőkkel, a képesítéssel és az őrszolgálat ellátásával foglalkozó albizottság 9. ülésén az Unió azt az álláspontot képviselte, hogy érdemben támogatni kell a HTW 9/7/1 (Egyesült Államok) és a HTW 9/7/8 (Bahama-szigetek és társai) dokumentumot, figyelembe véve a HTW 9/7/5 (Koreai Köztársaság) dokumentumot, és meg kell erősíteni a zaklatás és a pszichológiai biztonság problémája megoldásának fontosságát, ugyanakkor jelezte, hogy a Tengerészeti Biztonsági Bizottság 105. ülésével összhangban a három dokumentumot az általános felülvizsgálat mérlegelése előtt prioritásként kell megvitatni a munkacsoportban.

A Tengerészeti Biztonsági Bizottság 107. ülése jóváhagyta az STCW-szabályzat A-VI/1–4. táblázatának módosítástervezeteit a megfélemlítés és a zaklatás – többek között a szexuális erőszak és a szexuális zaklatás – megelőzése és az azokra való reagálás érdekében, a Tengerészeti Biztonsági Bizottság 108. ülésén történő elfogadás céljából. Ezzel összefüggésben a bizottság tudomásul vette, hogy az emberi tényezőkkel, a képesítéssel és az őrszolgálat ellátásával foglalkozó albizottság 9. ülése során megállapodás született arról, hogy a fent említett módosítástervezeteket az ILO és az IMO közös háromoldalú munkacsoportjának második ülése elé is utalják a tengerészek problémáinak és az emberi tényezőknek az azonosítása és kezelése érdekében, megvitatás és a Tengerészeti Biztonsági Bizottság 108. ülése részére történő tanácsadás céljából, mielőtt e tervezeteket az említett ülésen elfogadnák.

Az Unió azt az álláspontot képviselte, hogy támogatni kell a módosítástervezeteket.

Az Uniónak azt az álláspontot kell képviselnie, hogy támogatni kell ezeket a módosításokat, mivel azok biztonságos munkahelyet biztosítanak a tengerészek számára azáltal, hogy „A valamennyi tengerész számára biztosítandó biztonsági ismeretekre, alapképzésre és oktatásra vonatkozó kötelező minimumkövetelmények” című A-VI/1. szakaszba új kompetenciát illesztenek be a következő megnevezéssel: „Hozzájárulás a megfélemlítés és a zaklatás – többek között a szexuális erőszak és a szexuális zaklatás – megelőzéséhez és az azokra való reagáláshoz”.

5. A VONATKOZÓ UNIÓS JOGSZABÁLYOK ÉS AZ UNIÓS HATÁSKÖR

5.1. A hajókról történő szennyezés megelőzéséről szóló nemzetközi egyezmény (MARPOL-egyezmény) I. jegyzőkönyve V. cikkének módosításai

A módosított 2002/59/EK irányelv létrehozta a közösségi hajóforgalomra vonatkozó megfigyelő és információs rendszert¹. A 17. cikk előírja, hogy a tagállamok tegyék meg az összes megfelelő intézkedést annak biztosítása érdekében, hogy a felkutató és mentő körzetükben/kizárólagos gazdasági zónájukban vagy egy azzal egyenértékű területen közlekedő hajó parancsnoka haladéktalanul jelentse az adott földrajzi területért felelős parti állomásnak: „... d) a tenger felszínén észlelt úszó szennyezőanyag-foltokat és konténereket vagy bálákat”. A cél a felelős hatóságok (az érintett parti államok) figyelmének felkeltése annak érdekében, hogy kellő időben intézkedéseket lehessen hozni. Ezért uniós szinten már létezik egy kötelező rendszer (SafeSeaNet) az elvesztett konténerek jelentésére. Ez az eseményjelentési rendszer 2012 óta bevett gyakorlat.

¹ HL L 208., 2002.8.5., 10. o.

Emellett a tengeri szállítási ágazatban bekövetkező balesetek kivizsgálására irányadó alapelvek megállapításáról szóló 2009/18/EK irányelv² előírja, hogy a felelős hatóságok és/vagy az érintett felek haladéktalanul tájékoztassák a tagállamok tengeri balesetek kivizsgálásával foglalkozó szerveit az irányelv hatálya alá tartozó valamennyi balesetről és eseményről. Ez magában foglalja a konténerek tengeren történő elvesztését is.

Ezért a hajókról történő szennyezés megelőzéséről szóló nemzetközi egyezmény (MARPOL-egyezmény) I. jegyzőkönyve V. cikkének módosításai meghatározó módon befolyásolhatják a 2002/59/EK irányelv és a 2009/18/EK irányelv alapján alkalmazandó követelményeket.

5.2. A MARPOL-egyezmény VI. mellékletének módosításai

Az egyes folyékony tüzelőanyagok kéntartalmának csökkentéséről szóló (EU) 2016/802 irányelv³ tükrözi a MARPOL-egyezmény felülvizsgált VI. mellékletének a tüzelőanyagok kéntartalmával kapcsolatos követelményeit és végrehajtási rendelkezéseit.

Emellett a tengeri közlekedésből eredő szén-dioxid-kibocsátások nyomon követéséről, jelentéséről és hitelesítéséről szóló (EU) 2015/757 európai parlamenti és tanácsi rendelet⁴ (az uniós nyomonkövetési, jelentési és hitelesítési rendelet) létrehozta az ÜHG-kibocsátás nyomon követésére, jelentésére és hitelesítésére szolgáló uniós rendszer jogi keretét. A rendelet célja, hogy megbízható és ellenőrizhető ÜHG-kibocsátási adatokat és energiahatékonysági mutatókat szolgáltatasson, tájékoztassa a politikai döntéshozókat, valamint ösztönözze az energiahatékony technológiák és magatartásformák piaci elterjedését. Ezt az információhiányhoz hasonló piaci akadályok felszámolásával valósítja meg. A rendelet 2015. július 1-jén lépett hatályba.

A klímasemlegesség elérését célzó keret létrehozásáról szóló (EU) 2021/1119 rendelet (uniós klímarendelet)⁵ kötelező uniós éghajlat-politikai célt határoz meg, amely szerint 2030-ig az 1990-es szinthez képest legalább 55 %-kal csökkenteni kell a nettó üvegházhatásúgáz-kibocsátást, azaz az elnyelések levonása utáni kibocsátást. A rendelet magában foglalja továbbá a 2050-ig megvalósítandó klímasemlegességre vonatkozó célkitűzést, valamint az ezt követő nettó negatív kibocsátásokra vonatkozó törekvést.

Az ÜHG-kibocsátás csökkentésére irányuló „*Irány az 55 %!*” intézkedéscsomagra vonatkozó bizottsági javaslatok alapján az uniós jogalkotók az alábbi, kifejezetten a hajózási ágazatból származó ÜHG-kibocsátásokra vonatkozó jogi aktusokat fogadták el:

- az üvegházhatást okozó gázok kibocsátási egységei Unión belüli kereskedelmi rendszerének létrehozásáról szóló 2003/87/EK irányelv⁶ és az üvegházhatású gázok uniós kibocsátáskereskedelmi rendszeréhez piaci stabilizációs tartalék létrehozásáról és működtetéséről szóló (EU) 2015/1814 határozat⁷ felülvizsgálata az (EU) 2023/959 módosító irányelvvel⁸ az uniós kibocsátáskereskedelmi rendszernek (ETS) a tengeri közlekedési ágazatra való, 2024. január 1-jétől alkalmazandó kiterjesztése érdekében (az uniós nyomonkövetési, jelentési és hitelesítési rendelet⁹ szükséges módosításaival

² HL L 131., 2009.5.28., 114. o.

³ HL L 132., 2016.5.21., 58. o.

⁴ HL L 123., 2015.5.19., 55. o.

⁵ HL L 243., 2021.7.9., 1. o.

⁶ HL L 275., 2003.10.25., 32. o.

⁷ HL L 264., 2015.10.9., 1. o.

⁸ HL L 130., 2023.5.16., 134. o.

⁹ Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2023/957 rendelete (2023. május 10.) az (EU) 2015/757 rendeletnek a tengeri közlekedési tevékenységek uniós kibocsátáskereskedelmi rendszerbe történő

együtt, amelyek célja a nyomonkövetési és jelentéstételi szabályok felülvizsgálata, többek között a vonatkozó végrehajtási és felhatalmazáson alapuló jogi aktusok felülvizsgálata révén).

- Az (EU) 2023/1805 rendelet (FuelEU tengerészeti rendelet)¹⁰ a megújuló és alacsony kibocsátású tüzelőanyagok tengerhasznosítási ágazatban való használatára összpontosít, és előírja, hogy e tüzelőanyagok uniós kikötőkbe befutó hajók általi igénybevétele 2025. január 1-jétől legyen alkalmazandó.

Az uniós kibocsátáskereskedelmi rendszernek (ETS) a tengeri szállításra való kiterjesztéséből és a FuelEU tengerészeti rendeletről eredő új kötelezettségeknek való megfelelés az uniós nyomonkövetési, jelentési és hitelesítési rendelet által létrehozott nyomonkövetési, jelentéstételi és hitelesítési rendszerre fog épülni.

Ezek az uniós jogi aktusok viszont szorosan kapcsolódnak az IMO ÜHG-ra vonatkozó intézkedéseivel, például az IMO-nak a hajók tüzelőolaj-fogyasztására vonatkozó globális adatgyűjtési rendszeréhez, a meglévő hajók energiahatékonysági mutatójához (EEXI) és a szén-dioxid-intenzitási mutatóhoz (CII), amelyek célja, hogy hajónként gyűjtsék és közzétegyék a hajók műszaki és működési energiahatékonyságára vonatkozó információkat.

Az ÜHG-ra vonatkozó bármely IMO-intézkedés, amely a hajózásból származó ÜHG-kibocsátások nyomon követését, hitelesítését és jelentését teszi szükségessé, hatással lehet az uniós nyomonkövetési, jelentési és hitelesítési rendeletről, valamint az EU ETS irányelvre és a FuelEU tengerészeti rendeletről.

Ezért a MARPOL-egyezmény VI. mellékletének módosításai meghatározó módon befolyásolhatják az (EU) 2016/802 irányelv, az (EU) 2015/757 rendelet, a 2003/87/EK irányelv, az (EU) 2015/1814 határozat és az (EU) 2023/1805 rendelet alapján alkalmazandó követelményeket.

5.3. A ballasztvízkezelésről szóló egyezmény módosítása

A kikötő szerint illetékes állam általi ellenőrzésről szóló 2009/16/EK irányelv¹¹ célja annak biztosítása, hogy a hajók tiszteletben tartsák az uniós és nemzetközi tengerészeti biztonsági és környezetvédelmi szabályokat, és közös kritériumokat állapít meg a hajók ellenőrzésére vonatkozóan.

Az irányelv felülvizsgálatára irányuló bizottsági javaslatot követően a ballasztvízkezelésről szóló egyezményt fel fogják venni azon egyezmények jegyzékébe (2. cikk 1. pont), amelyeknek a külföldi lobogó alatt közlekedő hajókra történő alkalmazását a kikötő szerinti illetékes állam ellenőreinek biztosítaniuk kell az ellenőrzések során (13. cikk). A Bíróság ítélezési gyakorlata¹² szerint az érintettség kockázata nemcsak az aktuális szabályokat érinti, hanem azok továbbfejlődésének perspektíváit is.

Ezért a ballasztvízkezelésről szóló egyezmény módosításai meghatározó módon befolyásolhatják a 2009/16/EK irányelv alapján alkalmazandó követelményeket.

bevonását, valamint további üvegházhatásúgáz-kibocsátások és további hajótípusokból származó kibocsátások nyomon követését, jelentését és hitelesítését célzó módosításáról (HL L 130., 2023.5.16., 105. o.).

¹⁰ HL L 234., 2023.9.22., 48. o.

¹¹ HL L 131., 2009.5.28., 57. o.

¹² A Bíróság 2006. február 7-i 1/03. sz. véleménye, Luganói Egyezmény, 126. pont.

5.4. Az „Életbiztonság a tengeren” tárgyú 1974. évi nemzetközi egyezmény (SOLAS-egyezmény) II-1., II-2. és V. fejezetének módosítása

A személyhajókra vonatkozó biztonsági szabályokról és követelményekről szóló 2009/45/EK irányelv¹³ 6. cikke (2) bekezdése a) pontjának i. alpontja a SOLAS-egyezményt alkalmazza az A. osztályú személyhajókra, míg az I. melléklet tűzvédelemről, tűzérzékelésről és tűzoltásról szóló II-2. fejezete különféle átfogó követelményeket állapít meg a belföldi utakon közlekedő B., C. és D. osztályú személyhajókra.

Ezen túlmenően az I. melléklet tartalmazza a II-1/A-1/5. (1. szakasz) és a II-1/A-1/3–4. szabályt (2. szakasz), amelyek előírják, hogy a B. osztályú hajók számára hajóspecifikus vészhelyzeti vontatási eljárást kell meghatározni. Ezt az eljárást vészhelyzetben kell alkalmazni a hajó fedélzetén, és a fedélzeten rendelkezésre álló meglévő berendezésekre és felszerelésekre kell alapozni. E szabályok a tulajdonosoknak és üzemeltetőknek címzett, a vészhelyzeti vontatási eljárások előkészítéséről szóló iránymutatásra is hivatkoznak (MSC.1/Circ.1255).

A módosított 2002/59/EK irányelv előírja, hogy a tagállamok tegyék meg az összes megfelelő intézkedést annak biztosítása érdekében, hogy a felkutató és mentő körzetükben/kizárólagos gazdasági zónájukban vagy egy azzal egyenértékű területen közlekedő hajó parancsnoka haladéktalanul jelentse az adott földrajzi területért felelős parti állomásnak: „... d) a tenger felszínén észlelt úszó szennyezőanyag-foltokat és konténereket vagy bálákat”. A cél a felelős hatóságok (az érintett parti államok) figyelmének felkeltése annak érdekében, hogy kellő időben intézkedéseket lehessen hozni. Ezért uniós szinten már létezik egy kötelező rendszer (SafeSeaNet) az elvesztett konténerek jelentésére. Ez az eseményjelentési rendszer 2012 óta bevett gyakorlat.

Emellett a tengeri szállítási ágazatban bekövetkező balesetek kivizsgálására irányadó alapelvek megállapításáról szóló 2009/18/EK irányelv előírja, hogy a felelős hatóságok és/vagy az érintett felek haladéktalanul tájékoztassák a tagállamok tengeri balesetek kivizsgálásával foglalkozó szerveit az irányelv hatálya alá tartozó valamennyi balesetről és eseményről. Ez magában foglalja a konténerek tengeren történő elvesztését is.

Ezért az „Életbiztonság a tengeren” tárgyú 1974. évi nemzetközi egyezmény (SOLAS-egyezmény) II-1., II-2. és V. fejezetének módosításai meghatározó módon befolyásolhatják a 2009/45/EK irányelv, a 2002/59/EK irányelv és a 2009/18/EK irányelv alapján alkalmazandó követelményeket.

5.5. A gázt vagy alacsony lobbanáspontú egyéb tüzelő- és üzemanyagot használó hajók biztonságáról szóló nemzetközi szabályzat (IGF-szabályzat) módosításáról

A belföldi úton közlekedő személyhajókra vonatkozó biztonsági szabályokról és követelményekről szóló 2009/45/EK irányelv 6. cikke (2) bekezdése a) pontjának i. alpontja a módosított SOLAS-egyezményt alkalmazza az A. osztályú személyhajókra. Mivel az IGF-szabályzat a SOLAS-egyezmény szerinti kötelező szabályzat, az ezen irányelv szerinti személyhajókra is alkalmazandó.

Emellett a 2009/45/EK irányelv I. melléklete két szabályt tartalmaz az alacsony lobbanáspontú tüzelőanyagot használó hajókra vonatkozóan:

- II-1/G/1. szabály: a B., C. és D. osztályú új hajókra [és B. osztályú meglévő hajókra] alkalmazandó: „A II-2/A/10 szabály 1.1. albekezdése szerint

¹³ HL L 163., 2009.6.25., 1. o.

egyébként megengedettnél alacsonyabb lobbanáspontú gáznemű vagy folyékony tüzelőanyag használatára átalakított hajóknak, valamint azoknak a hajóknak, amelyekre vonatkozóan vállalják az ilyen tüzelőanyag használatát, az építésük dátumától függetlenül a SOLAS-egyezmény II-1/2.28. szabályában meghatározottak szerint meg kell felelniük az IGF-szabályzat követelményeinek.”; valamint

- II-1/G/57. szabály: Az alacsony lobbanáspontú tüzelőanyagot használó hajókra vonatkozó követelmények – „A II-2/4.2.1.1. szabály szerint egyébként megengedettnél alacsonyabb lobbanáspontú gáznemű vagy folyékony tüzelőanyag használó hajóknak a SOLAS-egyezmény II-1/2.28. szabályában meghatározottak szerint meg kell felelniük az IGF-szabályzat követelményeinek”.

Ezért a gázt vagy alacsony lobbanáspontú egyéb tüzelő- és üzemanyagot használó hajók biztonságáról szóló nemzetközi szabályzat (IGF-szabályzat) módosításai meghatározó módon befolyásolhatják a 2009/45/EK irányelv alkalmazását.

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

Az egyhéjázatú olajszállító tartályhajókra alkalmazandó kettős héjazatra vagy azzal egyenértékű szerkezeti megoldásra vonatkozó követelmények gyorsított bevezetéséről szóló 530/2012/EU rendelet¹⁴ kötelezővé teszi az IMO állapotminősítési rendszerének (CAS) alkalmazását a 15 évnél idősebb egyhéjázatú olajszállító tartályhajókra. Ezen alaposabb értékelés elvégzésének módját az ömlesztettáru-szállító hajók és az olajszállító tartályhajók vizsgálatokor alkalmazandó kiterjesztett ellenőrzési program (a továbbiakban: 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.

Ezért az ömlesztettáru-szállító hajók és az olajszállító tartályhajók vizsgálatokor alkalmazandó kiterjesztett ellenőrzési programról szóló 2011. évi nemzetközi szabályzat (2011. évi ESP-szabályzat) módosításai meghatározó módon befolyásolhatják az 530/2012/EU rendelet alkalmazását.

5.7. Az életmentő felszerelések nemzetközi szabályzatának (LSA-szabályzat) módosításai

A tengerészeti felszerelésekről szóló 2014/90/EU irányelv¹⁵ az uniós hajók fedélzetén elhelyezendő tengerészeti felszerelésekre vonatkozó releváns nemzetközi jogi eszközök egységes alkalmazása révén biztosítja az ilyen felszerelések Unión belüli szabad mozgását. E tekintetben elfogadásra került az (EU) 2023/1667 végrehajtási rendelet, amely magában foglalja az életmentő felszereléseket és mentőmellényeket, és hivatkozik az LSA-szabályzatra és az MSC.81(70) határozatra.

Ezenkívül a belföldi úton közlekedő személyhajókra vonatkozó 2009/45/EK irányelv 6. cikke (2) bekezdése a) pontjának i. alpontja a SOLAS-egyezményt alkalmazza az A. osztályú

¹⁴ HL L 172., 2012.6.30., 3. o.

¹⁵ HL L 257., 2014.8.28., 146. o.

személyhajókra. Továbbá ugyanezen irányelvvel összhangban a B., C. és D. osztályú hajók kötelesek betartani az LSA-szabályzat és a SOLAS-egyezmény III. fejezetének főbb rendelkezéseit.

Ezért az életmentő felszerelések nemzetközi szabályzatának módosításai meghatározó módon befolyásolhatják a 2014/90/EU irányelv és a 2009/45/EK irányelv alkalmazását.

5.8. A tűzbiztonsági rendszerek nemzetközi szabályzatának (FSS-szabályzat) módosítása

A 2009/45/EK irányelv 6. cikke (2) bekezdése a) pontjának i. alpontja a módosított SOLAS egyezményt, beleértve a tűzbiztonsági rendszerek nemzetközi szabályzatát (FSS-szabályzat) is, alkalmazza az A. osztályú személyhajókra, míg az I. melléklet tűzvédelemről, tűzérzékelésről és tűzoltásról szóló II-2. fejezete különféle átfogó követelményeket állapít meg a belföldi utakon közlekedő B., C. és D. osztályú személyhajókra.

Ezért a tűzbiztonsági rendszerek nemzetközi szabályzatának (FSS-szabályzat) módosításai meghatározó módon befolyásolhatják a 2009/45/EK irányelv alkalmazását.

5.9. A tengerészek képzéséről, képesítéséről és az őrszolgálat ellátásáról szóló szabályzat (STCW-szabályzat) módosításai

Az STCW-egyezményt az (EU) 2022/993 irányelv ülteti át az uniós jogba. A tengerészek képzésére és képesítésére vonatkozó követelményeket az uniós jogban az (EU) 2022/993 irányelv szabályozza. Az irányelv 3. cikke arra kötelezi a tagállamokat, hogy tegyék meg a szükséges intézkedéseket annak biztosítására, hogy a hajókon szolgáló tengerészek képzése legalább az STCW-egyezményben megállapított, az irányelv I. mellékletében szereplő követelményekre kiterjedjen, ideértve adott esetben az STCW-szabályzat alkalmazandó rendelkezéseit (az irányelv 1. cikkének 21. pontja).

Ezért a tengerészek képzéséről, képesítéséről és az őrszolgálat ellátásáról szóló szabályzat (STCW-szabályzat) módosításai meghatározó módon befolyásolhatják az (EU) 2022/993 irányelv alkalmazását.

5.10. Az uniós hatáskör

A tervezett jogi aktusok tárgya olyan területet érint, amely tekintetében az EUMSZ 3. cikke (2) bekezdésének utolsó tagmondata értelmében az Unió kizárólagos külső hatáskörrel rendelkezik, mivel a tervezett jogi aktusok „a közös szabályokat érintheti[k], vagy azok alkalmazási körét megváltoztathatj[ák]”.

6. JOGALAP

6.1. Eljárási jogalap

6.1.1. Alapelvek

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 megállapodásnak¹⁶.

A „joghatással bíró jogi aktus” fogalmába beletartoznak a nemzetközi jognak a kérdéses szerve irányadó szabályai szerint joghatással bíró aktusok. Ezenfelül a fogalom magában foglalja azokat az eszközöket is, amelyek a nemzetközi jog szerint nem bírnak kötelező erővel, de „meghatározó módon befolyásolják az uniós jogalkotó által [...] elfogadott szabályozás tartalmát”¹⁷.

6.1.2. 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 e két bizottsága által elfogadandó határozatok joghatással bíró jogi aktusok. A tervezett jogi aktusok meghatározó módon befolyásolhatják konkrétan a következő uniós jogszabályok tartalmát:

- 2002/59/EK irányelv a közösségi hajóforgalomra vonatkozó megfigyelő és információs rendszer létrehozásáról. Ennek az az oka, hogy az irányelv előírja, hogy a tagállamok tegyék meg az összes megfelelő intézkedést annak biztosítása érdekében, hogy a felkutató és mentő körzetükben/kizárólagos gazdasági zónájukban vagy egy azzal egyenértékű területen közlekedő hajó parancsnoka haladéktalanul jelentse az adott földrajzi területért felelős parti állomásnak: „... d) a tenger felszínén észlelt úszó szennyezőanyag-foltokat és konténereket vagy bálákat”. A cél a felelős hatóságok (az érintett parti államok) figyelmének felkeltése annak érdekében, hogy kellő időben intézkedéseket lehessen hozni. Ezért uniós szinten már létezik egy kötelező rendszer (SafeSeaNet) az elvesztett konténerek jelentésére.
- 2009/18/EK irányelv a tengeri szállítási ágazatban bekövetkező balesetek kivizsgálására irányadó alapelvek megállapításáról. Ennek az az oka, hogy az irányelv előírja, hogy a felelős hatóságok és/vagy az érintett felek haladéktalanul tájékoztassák a tagállamok tengeri balesetek kivizsgálásával foglalkozó szerveit az irányelv hatálya alá tartozó valamennyi balesetről és eseményről. Ez magában foglalja a konténerek tengeren történő elvesztését is.
- (EU) 2016/802 irányelv az egyes folyékony tüzelőanyagok kéntartalmának csökkentéséről. Ennek az az oka, hogy az irányelv tükrözi a MARPOL-egyezmény felülvizsgált VI. mellékletének a tüzelőanyagok kéntartalmára vonatkozó követelményeit és végrehajtási rendelkezéseit.
- (EU) 2015/757 rendelet a tengeri közlekedésből eredő szén-dioxid-kibocsátások nyomon követéséről, jelentéséről és hitelesítéséről. Ennek az az oka, hogy a rendelet létrehozza az ÜHG-kibocsátás nyomon követésére, jelentésére és hitelesítésére szolgáló uniós rendszer jogi keretét. Az uniós kibocsátáskereskedelmi rendszernek a tengeri szállításra való kiterjesztéséből és a FuelEU tengerészeti rendeletről eredő új kötelezettségeknek való megfelelés az uniós nyomonkövetési, jelentési és hitelesítési rendelet által létrehozott nyomonkövetési, jelentéstételi és hitelesítési rendszerre fog épülni.

¹⁶ A Bíróság ítélete, Németország kontra Tanács (OIV), C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, 64. pont.

¹⁷ A Bíróság ítélete, Németország kontra Tanács (OIV), C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, 61–64. pont.

- Az EU kibocsátáskereskedelmi rendszerét a tengeri szállítási ágazatra kiterjesztő (EU) 2023/959 irányelvvel módosított, az üvegházhatást okozó gázok kibocsátási egységei Unión belüli kereskedelmi rendszerének létrehozásáról szóló 2003/87/EK irányelv, valamint az említett irányelvvel módosított, az üvegházhatású gázok uniós kibocsátáskereskedelmi rendszeréhez piaci stabilizációs tartalék létrehozásáról és működtetéséről szóló (EU) 2015/1814 határozat. Ennek az az oka, hogy e jogi aktusok szorosan kapcsolódnak az IMO ÜHG-ra vonatkozó intézkedéseéhez, például az IMO-nak a hajók tüzelőolaj-fogyasztására vonatkozó globális adatgyűjtési rendszeréhez, a meglévő hajók energiahatékonysági mutatójához (EEXI) és a szén-dioxid-intenzitási mutatóhoz (CII), amelyek célja, hogy hajónként gyűjtsék és közzétegyék a hajók műszaki és működési energiahatékonyságára vonatkozó információkat.
- (EU) 2023/1805 rendelet a megújuló és alacsony kibocsátású tüzelőanyagok tengeri szállításban való alkalmazásáról. Ennek az az oka, hogy e jogi aktusok szorosan kapcsolódnak az IMO ÜHG-ra vonatkozó intézkedéseéhez, például az IMO-nak a hajók tüzelőolaj-fogyasztására vonatkozó globális adatgyűjtési rendszeréhez, a meglévő hajók energiahatékonysági mutatójához (EEXI) és a szén-dioxid-intenzitási mutatóhoz (CII), amelyek célja, hogy hajónként gyűjtsék és közzétegyék a hajók műszaki és működési energiahatékonyságára vonatkozó információkat.
- 2009/16/EK irányelv a kikötő szerint illetékes állam általi ellenőrzésről. Ennek az az oka, hogy egy bizottsági javaslatot követően a ballasztvízkezelésről szóló egyezményt fel fogják venni azon egyezmények jegyzékébe (2. cikk 1. pont), amelyek külföldi lobogó alatt közlekedő hajókra történő alkalmazását a kikötő szerinti illetékes állam ellenőreinek biztosítaniuk kell az ellenőrzések során (13. cikk). A Bíróság ítélkezési gyakorlata szerint az érintettség kockázata nemcsak az aktuális szabályokat érinti, hanem azok továbbfejlődésének perspektíváit is.
- 2009/45/EK irányelv a személyhajókra vonatkozó biztonsági szabályokról és követelményekről. Ennek az az oka, hogy a 6. cikk (2) bekezdése a) pontjának i. alpontja a SOLAS-egyezményt és az FSS-szabályzatot alkalmazza az A. osztályú személyhajókra, míg az I. melléklet tűzvédelemről, tűzérzékelésről és tűzoltásról szóló II-2. fejezete különféle átfogó követelményeket állapít meg a belföldi utakon közlekedő B., C. és D. osztályú személyhajókra. Továbbá, mivel az IGF-szabályzat a SOLAS-egyezmény szerinti kötelező szabályzat, az ezen irányelv szerinti személyhajókra is alkalmazandó. A B., C. és D. osztályú hajók is kötelesek betartani az LSA-szabályzat és a SOLAS-egyezmény III. fejezetének főbb rendelkezéseit.
- 530/2012/EU rendelet az egyhéjazatú olajszállító tartályhajókra alkalmazandó kettős héjazatra vagy azzal egyenértékű szerkezeti megoldásra vonatkozó követelmények gyorsított bevezetéséről. Ennek az az oka, hogy a rendelet értelmében az IMO állapotminősítési rendszerét (CAS) minden tizenöt évnél régebbi egyhéjazatú olajszállító tartályhajóra kötelezően alkalmazni kell. Ezen alaposabb értékelés elvégzésének módját az ömlesztettáru-szállító hajók és az olajszállító tartályhajók vizsgálatakor alkalmazandó kiterjesztett ellenőrzési program (a továbbiakban: 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 héjazatú 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.

- 2014/90/EU irányelv a tengerészeti felszerelésekről. Ennek az az oka, hogy a mentőmellények és az életmentő készülékek, valamint az MSC.81(70) határozat az (EU) 2023/1667 bizottsági végrehajtási rendelet mellékletének részét képezik.
- (EU) 2022/993 irányelv a tengerészek képzésének minimumszintjéről. Ennek az az oka, hogy az irányelv beemeli az STCW-egyezményt és az STCW-szabályzatot az uniós jogba.

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.

6.2. Anyagi jogalap

6.2.1. 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 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.

6.2.2. A jelen esetre történő alkalmazás

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

6.3. Következtetés

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

Javaslat

A TANÁCS HATÁROZATA

a Nemzetközi Tengerészeti Szervezetben a Tengerikörnyezet-védelmi Bizottság 81. ülésén és a Tengerészeti Biztonsági Bizottság 108. ülésén a hajókról történő szennyezés megelőzéséről szóló nemzetközi egyezmény (MARPOL-egyezmény), a ballasztvízkezelésről szóló egyezmény, az „Életbiztonság a tengeren” tárgyú nemzetközi egyezmény (SOLAS-egyezmény), a gázt vagy alacsony lobbánáspontú egyéb tüzelő- és üzemanyagot használó hajók biztonságáról szóló nemzetközi szabályzat (IGF-szabályzat), az ömlesztettáru-szállító hajók és az olajszállító tartályhajók vizsgálatakor alkalmazandó kiterjesztett ellenőrzési programról szóló 2011. évi szabályzat (2011. évi ESP-szabályzat), az életmentő felszerelések nemzetközi szabályzata (LSA-szabályzat), a tűzbiztonsági rendszerek nemzetközi szabályzata (FSS-szabályzat) és a tengerészek képzéséről, képesítéséről és az őrszolgálat ellátásáról szóló szabályzat (SCTW-szabályzat) módosításainak elfogadása tekintetében az Európai Unió által képviselendő álláspontról

AZ EURÓPAI UNIÓ TANÁCSA,

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

tekintettel az Európai Bizottság javaslatára,

mivel:

- (1) A Nemzetközi Tengerészeti Szervezetről (a továbbiakban: IMO) szóló egyezmény 1958. március 17-én lépett hatályba.
- (2) Az IMO a hajózás biztonságáért és védeleméért, valamint a hajók által okozott tenger- és légszennyezés megelőzéséért felelős szakosított ENSZ-intézmény. Valamennyi uniós tagállam tagja az IMO-nak. Az Unió nem tagja az IMO-nak.
- (3) Az IMO-egyezmény 38. cikkének a) pontja értelmében a Tengerikörnyezet-védelmi Bizottság olyan feladatokat lát el, amelyeket a hajókról történő tengerszennyezés megelőzésére és ellenőrzésére vonatkozó nemzetközi egyezmények vagy azok alapján az IMO-ra ruháznak vagy ruházhatnak, különösen szabályok vagy egyéb rendelkezések elfogadása és módosítása tekintetében.
- (4) Az IMO-egyezmény 28. cikkének b) pontja értelmében a Tengerészeti Biztonsági Bizottság meghozza az IMO-egyezmény, az IMO közgyűlése vagy az IMO tanácsa által ráruházott feladatok ellátásához szükséges, vagy bármely más, az említett cikk által meghatározott feladatkörbe tartozó, más nemzetközi jogi eszköz által vagy alapján ráruházott és az IMO által elfogadott kötelezettség teljesítéséhez szükséges intézkedéseket.
- (5) Az IMO Tengerikörnyezet-védelmi Bizottsága a 2024. március 18. és 22. között tartandó 81. ülésén módosításokat tervez elfogadni a hajókról történő szennyezés megelőzéséről szóló nemzetközi egyezmény (a továbbiakban: MARPOL-egyezmény) I. jegyzőkönyve V. cikkére és a MARPOL-egyezmény VI. mellékletére vonatkozóan

az alacsony lobbanáspontú tüzelőanyagokról és egyéb olaj tüzelőanyagokkal kapcsolatos kérdésekről, az adatoknak a hajók tüzelőolaj-fogyasztására vonatkozó IMO-adatbázisban (IMO DCS) való hozzáférhetőségéről, valamint a fuvarozási tevékenységről szóló adatoknak az IMO DCS-be való beillesztéséről és az adatbázis részletességének fokozásáról, továbbá a ballasztvízkezelésről szóló egyezményről.

- (6) Az IMO Tengerészeti Biztonsági Bizottsága a 2024. május 15. és 24. között tartandó 108. ülésén módosításokat tervez elfogadni az „Életbiztonság a tengeren” tárgyú 1974. évi nemzetközi egyezmény (a továbbiakban: SOLAS-egyezmény) II-1., II-2. és V. fejezetére, a gázt vagy alacsony lobbanáspontú egyéb tüzelő- és üzemanyagot használó hajók biztonságáról szóló nemzetközi szabályzatra (a továbbiakban: IGF-szabályzat), az ömlesztettáru-szállító hajók és az olajszállító tartályhajók vizsgálatokor alkalmazandó kiterjesztett ellenőrzési programról szóló 2011. évi nemzetközi szabályzatra (a továbbiakban: 2011. évi ESP-szabályzat), az életmentő felszerelések nemzetközi szabályzatára (a továbbiakban: LSA-szabályzat), a tűzbiztonsági rendszerek nemzetközi szabályzatára (a továbbiakban: FSS-szabályzat); valamint a tengerészek képzéséről, képesítéséről és az őrszolgálat ellátásáról szóló szabályzat (a továbbiakban: STCW-szabályzat) A-VI/1. szakaszára vonatkozóan.
- (7) Helyénvaló meghatározni az Unió által az IMO Tengerikörnyezet-védelmi Bizottságának 81. ülésén képviselendő álláspontot, mivel a tervezett jogi aktusok meghatározó módon befolyásolhatják az uniós jog, nevezetesen a közösségi hajóforgalomra vonatkozó megfigyelő és információs rendszer létrehozásáról szóló 2002/59/EK irányelv¹, a tengeri szállítási ágazatban bekövetkező balesetek kivizsgálására irányadó alapelvek megállapításáról szóló 2009/18/EK irányelv², az egyes folyékony tüzelőanyagok kéntartalmának csökkentéséről szóló (EU) 2016/802 irányelv³, a tengeri közlekedésből eredő szén-dioxid-kibocsátások nyomon követéséről, jelentéséről és hitelesítéséről szóló (EU) 2015/757 rendelet⁴, az üvegházhatást okozó gázok kibocsátási egységei Unión belüli kereskedelmi rendszerének létrehozásáról szóló 2003/87/EK irányelv⁵, az üvegházhatású gázok uniós kibocsátáskereskedelmi rendszeréhez piaci stabilizációs tartalék létrehozásáról és működtetéséről szóló (EU) 2015/1814 határozat⁶, a megújuló és alacsony kibocsátású tüzelőanyagok tengeri szállításban való alkalmazásáról szóló (EU) 2023/1805 rendelet⁷ és a kikötő szerint illetékes állam általi ellenőrzésről szóló 2009/16/EK irányelv⁸ tartalmát.
- (8) Az Uniónak ezért támogatnia kell a hajókról történő szennyezés megelőzéséről szóló nemzetközi egyezmény (MARPOL-egyezmény) I. jegyzőkönyve V. cikkének módosításait, mivel fontos a konténerek elvesztésére vonatkozó egységes jelentéstételi rendszer létrehozása a párhuzamos benyújtási követelmények és a félreértések elkerülése érdekében, amelyek azzal a kockázattal járnak, hogy nem kerül sor a tengeren elvesztett konténerek lejelentésére.

¹ HL L 208., 2002.8.5., 10. o.

² HL L 131., 2009.5.28., 114. o.

³ HL L 132., 2016.5.21., 58. o.

⁴ HL L 123., 2015.5.19., 55. o.

⁵ HL L 275., 2003.10.25., 32. o.

⁶ HL L 264., 2015.10.9., 1. o.

⁷ HL L 234., 2023.9.22., 48. o.

⁸ HL L 131., 2009.5.28., 57. o.

- (9) Az Uniónak támogatnia kell a MARPOL-egyezmény VI. mellékletének az alacsony lobbaspontú tüzelőanyagokra és egyéb olaj tüzelőanyagokkal kapcsolatos kérdésekre vonatkozó módosításait, mivel ezek feloldják az alacsony lobbaspontú tüzelőanyagok tekintetében a lobbaspont tesztelésére és a lobbaspont-információnak a tüzelőanyag szállítójegyén történő feltüntetésére vonatkozó, a SOLAS-egyezmény II-2. fejezetének legutóbbi, a Tengerészeti Biztonsági Bizottság 106. ülésén elfogadott módosításaival nem összeegyeztethető követelményt. Az Uniónak támogatnia kell továbbá a MARPOL-egyezmény VI. mellékletének az adatoknak a hajók tüzelőolaj-fogyasztására vonatkozó IMO-adatbázisban (IMO DCS) való hozzáférhetőségére, valamint a fuvarozási tevékenységről szóló adatoknak az IMO DCS-be való beillesztésére és az adatbázis részletességének fokozására vonatkozó módosításait, mivel azok optimalizálják a DCS használatát a hajózás dekarbonizációjával kapcsolatos politikai döntéshozatal elősegítése érdekében, és kompromisszumot jelentenek az IMO DCS adataihoz való szélesebb körű hozzáférés és e hozzáférésnek az IMO titkársága általi ellenőrzése között. Egyrészt az analitikus tanácsadó cégek és a kutatóhelyek az IMO titkárságának jóváhagyásával hozzáférhetnek a DCS-adatokhoz, másrészt pedig lehetővé válik bármely társaság számára, hogy önkéntes alapon a nagyközönség számára nyilvánosságra hozza hajói DCS-adatait.
- (10) Az Uniónak támogatnia kell a ballasztvízkezelésről szóló egyezmény módosításait, mivel azok az egyezmény szerinti elektronikus naplók vezetésével összefüggésben előmozdítják a digitalizáció használatát.
- (11) Helyénvaló meghatározni az Unió által az IMO Tengerészeti Biztonsági Bizottságának 108. ülésén képviselendő álláspontot, mivel a tervezett jogi aktusok meghatározó módon befolyásolhatják az uniós jog, nevezetesen a személyhajókra vonatkozó biztonsági szabályokról és követelményekről szóló 2009/45/EK irányelv⁹, a közösségi hajóforgalomra vonatkozó megfigyelő és információs rendszer létrehozásáról szóló 2002/59/EK irányelv¹⁰, a tengeri szállítási ágazatban bekövetkező balesetek kivizsgálására irányadó alapelvek megállapításáról szóló 2009/18/EK irányelv¹¹, az egyhéjazatú olajszállító tartályhajókra alkalmazandó kettős héjazatra vagy azzal egyenértékű szerkezeti megoldásra vonatkozó követelmények gyorsított bevezetéséről szóló 530/2012/EU rendelet¹², a tengerészeti felszerelésekről szóló 2014/90/EU irányelv¹³ és a tengerészek képzésének minimumszintjéről szóló (EU) 2022/993 irányelv¹⁴ tartalmát.
- (12) Ezért az Uniónak támogatnia kell az „Életbiztonság a tengeren” tárgyú 1974. évi nemzetközi egyezmény (SOLAS-egyezmény) II-1., II-2. és V. fejezetének módosításait, mivel azok jelentősen javítják majd a biztonságot, hiszen garantálják, hogy a tartályhajóktól eltérő valamennyi, 20 000 vagy azt meghaladó bruttó tonnataralmú új hajó – beleértve a személyhajókat is – rendelkezzen vészhelyzet esetén történő vontatásra alkalmas felszereléssel, valamint általánosságban azáltal, hogy szigorítják a személyhajók – köztük a ro-ro személyhajók – tűzbiztonsági normáit, továbbá növelik az olaj tüzelőanyag személyhajókon történő használatának

⁹ HL L 163., 2009.6.25., 1. o.

¹⁰ HL L 208., 2002.8.5., 10. o.

¹¹ HL L 131., 2009.5.28., 114. o.

¹² HL L 172., 2012.6.30., 3. o.

¹³ HL L 257., 2014.8.28., 146. o.

¹⁴ HL L 169., 2022.6.27., 45. o.

biztonságát. E módosítások továbbá egyszerűsítik a konténerek elvesztéséről szóló jelentések feldolgozását a szabályozási kötelezettségeknek való megfelelés, a lobogó szerinti állam által az IMO felé teljesítendő jelentéstételi kötelezettség előírása, a hajózás biztonságának növelése, és a szennyezés megelőzése érdekében.

- (13) Az Uniónak támogatnia kell a gázt vagy alacsony lobbanáspontú egyéb tüzelő- és üzemanyagot használó hajók biztonságáról szóló nemzetközi szabályzat (IGF-szabályzat) módosításait, mivel azok növelik a földgázt tüzelőanyagként használó hajók, köztük a személyhajók biztonságát.
- (14) Az Uniónak támogatnia kell az ömlesztettáru-szállító hajók és az olajszállító tartályhajók vizsgálatokor alkalmazandó kiterjesztett ellenőrzési programról szóló 2011. évi nemzetközi szabályzat (a 2011. évi ESP-szabályzat) módosításait, mivel azok módosítani fogják a hajótestszerkezetek vastagságának mérésében részt vevő cégek jóváhagyására és tanúsítására vonatkozó, a 2011. évi ESP-szabályzat 2019. évi módosításainak mellékleteiben szereplő eljárásokat, azzal, hogy a hatóságokra, nem pedig a hatóságok által elismert szervezetre hivatkoznak. Ezzel egyértelműbbé válik majd az eljárás.
- (15) Az Uniónak támogatnia kell az életmentő felszerelések nemzetközi szabályzata (LSA-szabályzat) módosításait, mivel azok előmozdítják a tengerészeti biztonságot a személyhajók túlélési járművei és készenléti mentőcsónakjai leeresztési sebességének felülvizsgálata, a tengerészek biztonsága érdekében a mentőmellények vízben mutatott megfelelő teljesítményének biztosítása, valamint a terhelés alatti kioldókampókkal ellátott egységes kezelőkötél- és kampórendszerekre vonatkozó biztonsági normáknak a 4.4.7.6.17. pontban előírt mentességek megszüntetésével történő szigorítása révén.
- (16) Az Uniónak támogatnia kell a tűzbiztonsági rendszerek nemzetközi szabályzatának (FSS-szabályzat) módosításait, mivel azok a személyhajók, különösen a ro-ro személyhajók tűzbiztonságának növelése révén jelentős előnyökkel járnak a tengeri életbiztonság szempontjából.
- (17) Az Uniónak támogatnia kell a tengerészek képzéséről, képesítéséről és az őrszolgálat ellátásáról szóló szabályzat (STCW-szabályzat) A-VI/1. szakaszának módosításait, mivel azok biztonságos munkahelyet biztosítanak a tengerészek számára azáltal, hogy „A valamennyi tengerész számára biztosítandó biztonsági ismeretekre, alapképzésre és oktatásra vonatkozó kötelező minimumkövetelmények” című A-VI/1. szakaszba új kompetenciát illesztenek be a következő megnevezéssel: „Hozzájárulás a megfélemlítés és a zaklatás – többek között a szexuális erőszak és a szexuális zaklatás – megelőzéséhez és az azokra való reagáláshoz”.
- (18) Az Unió álláspontját az Unió azon tagállamai, amelyek tagjai az IMO-nak, valamint a Bizottság képviselik, közösen eljárva,

ELFOGADTA EZT A HATÁROZATOT:

1. cikk

A Nemzetközi Tengerészeti Szervezet (IMO) Tengerikörnyezet-védelmi Bizottságának 81. ülésén az Unió által képviselendő álláspont az, hogy egyet kell érteni az alábbiakat érintő módosítások elfogadásával:

- a) a hajókról történő szennyezés megelőzéséről szóló nemzetközi egyezmény (MARPOL-egyezmény) I. jegyzőkönyvének V. cikke, az MEPC 81/3/1. sz. IMO-dokumentum mellékletében foglaltak szerint;

- b) a MARPOL-egyezmény VI. melléklete az alacsony lobbanáspontú tüzelőanyagok és egyéb olaj tüzelőanyagokkal kapcsolatos kérdések, az adatoknak a hajók tüzelőolaj-fogyasztására vonatkozó IMO-adatbázisban (IMO DCS) való hozzáférhetősége, valamint a fuvarozási tevékenységről szóló adatoknak az IMO DCS-be való beillesztése és az adatbázis részletességének fokozása tekintetében, az MEPC 81/3/2. sz. IMO-dokumentum mellékletében foglaltak szerint; valamint
- c) a ballasztvízkezelésről szóló egyezmény az MEPC 81/3. sz. IMO-dokumentum mellékletében foglaltak szerint.

2. cikk

Az IMO Tengerészeti Biztonsági Bizottságának 108. ülésén az Unió által képviselendő álláspont az, hogy egyet kell érteni az alábbiakat érintő módosítások elfogadásával:

- a) az „Életbiztonság a tengeren” tárgyú 1974. évi nemzetközi egyezmény (SOLAS-egyezmény) II-1., II-2. és V. fejezete, az MSC 108/3. sz. IMO-dokumentum 1. és 2. mellékletében foglaltak szerint;
- b) a gázt vagy alacsony lobbanáspontú egyéb tüzelő- és üzemanyagot használó hajók biztonságáról szóló nemzetközi szabályzat (IGF-szabályzat), az MSC 108/3. sz. IMO-dokumentum 3. mellékletében foglaltak szerint;
- c) az ömlesztettáru-szállító hajók és az olajszállító tartályhajók vizsgálatokor alkalmazandó kiterjesztett ellenőrzési programról szóló 2011. évi nemzetközi szabályzat (2011. évi ESP-szabályzat), az MSC 108/3. sz. IMO-dokumentum 5. mellékletében foglaltak szerint;
- d) az életmentő felszerelések nemzetközi szabályzata (LSA-szabályzat), az MSC 108/3. sz. IMO-dokumentum 6. mellékletében foglaltak szerint;
- e) a tűzbiztonsági rendszerek nemzetközi szabályzata (FSS-szabályzat), az MSC 108/3. sz. IMO-dokumentum 7. mellékletében foglaltak szerint; valamint
- f) a tengerészek képzéséről, képesítéséről és az őrszolgálat ellátásáról szóló szabályzat (STCW-szabályzat) A-VI/1. szakasza, az MSC 108/3/2. sz. IMO-dokumentum mellékletében foglaltak szerint.

3. cikk

- (1) Az 1. cikkben említett álláspontot a Bizottság és azon uniós tagállamok képviselik az Unió érdekében közösen eljárva, amelyek tagjai az IMO Tengerikörnyezet-védelmi Bizottságának.
- (2) A 2. cikkben említett álláspontot a Bizottság és azon uniós tagállamok képviselik az Unió érdekében közösen eljárva, amelyek tagjai az IMO Tengerészeti Biztonsági Bizottságának.

4. cikk

Ennek a határozatnak a Bizottság és a tagállamok a címzettjei.

Kelt Brüsszelben, -án/-én.

*a Tanács részéről
az elnök*