



Brüsszel, 2026. március 19.
(OR. en)

7530/26

Intézményközi referenciaszám:
2026/0073 (NLE)

MAR 33
OMI 10
ENV 259

JAVASLAT

Küldi:	az Európai Bizottság főtitkára részéről Martine DEPREZ igazgató
Az átvétel dátuma:	2026. március 19.
Címzett:	Thérèse BLANCHET, az Európai Unió Tanácsának főtitkára
Biz. dok. sz.:	COM(2026) 127 final
Tárgy:	Javaslat A TANÁCS HATÁROZATA az Európai Unió által a Nemzetközi Tengerészeti Szervezetben a Tengerikörnyezet-védelmi Bizottság 84. ülésén a hajókról történő szennyezés megelőzéséről szóló nemzetközi egyezmény (MARPOL-egyezmény) módosításainak elfogadása, valamint a Tengerészeti Biztonsági Bizottság 111. ülésén az „Életbiztonság a tengeren” tárgyú 1974. évi nemzetközi egyezmény (SOLAS-egyezmény), a gyorsjáratú vízi járművek biztonságáról szóló 1994. évi nemzetközi szabályzat (1994. évi HSC-szabályzat), a gyorsjáratú vízi járművek biztonságáról szóló 2000. évi nemzetközi szabályzat (2000. évi HSC-szabályzat), az ömlesztettáru-szállító hajók és az olajszállító tartályhajók vizsgálatokor alkalmazandó kiterjesztett ellenőrzési programról szóló 2011. évi nemzetközi szabályzat (2011. évi ESP-szabályzat), az életmentő felszerelések nemzetközi szabályzata (LSA-szabályzat) és a merülésvonalakról szóló 1966. évi nemzetközi egyezményhez csatolt 1988. évi jegyzőkönyv (a merülésvonalakról szóló 1988. évi jegyzőkönyv) módosításainak elfogadása tekintetében képviselendő álláspontról

Mellékelten továbbítjuk a delegációknak a következő dokumentumot: COM(2026) 127 final.

Melléklet: COM(2026) 127 final

Brüsszel, 2026.3.19.
COM(2026) 127 final

2026/0073 (NLE)

Javaslat

A TANÁCS HATÁROZATA

**az Európai Unió által a Nemzetközi Tengerészeti Szervezetben a Tengerikörnyezet-
védelmi Bizottság 84. ülésén a hajókról történő szennyezés megelőzéséről szóló
nemzetközi egyezmény (MARPOL-egyezmény) módosításainak elfogadása, valamint a
Tengerészeti Biztonsági Bizottság 111. ülésén az „Életbiztonság a tengeren” tárgyú 1974.
évi nemzetközi egyezmény (SOLAS-egyezmény), a gyorsjáratú vízi járművek
biztonságáról szóló 1994. évi nemzetközi szabályzat (1994. évi HSC-szabályzat), a
gyorsjáratú vízi járművek biztonságáról szóló 2000. évi nemzetközi szabályzat (2000. évi
HSC-szabályzat), az ömlesztettáru-szállító hajók és az olajszállító tartályhajók
vizsgálatakor alkalmazandó kiterjesztett ellenőrzési programról szóló 2011. évi
nemzetközi szabályzat (2011. évi ESP-szabályzat), az életmentő felszerelések nemzetközi
szabályzata (LSA-szabályzat) és a merülésvonalakról szóló 1966. évi nemzetközi
egyezményhez csatolt 1988. évi jegyzőkönyv (a merülésvonalakról szóló 1988. évi
jegyzőkönyv) módosításainak elfogadása tekintetében képviselendő álláspontról**

INDOKOLÁS

1. A JAVASLAT TÁRGYA

E javaslat tárgya az Unió nevében a Nemzetközi Tengerészeti Szervezet Tengerikörnyezet-védelmi Bizottságának (MEPC) 2026. április 27. és május 1. között megtartandó 84. ülésén és a Nemzetközi Tengerészeti Szervezet Tengerészeti Biztonsági Bizottságának (MSC) 2026. május 13. és 22. között megrendezésre kerülő 111. ülésén képviselendő álláspont meghatározásáról szóló határozat.

84. ülésén az MEPC a hajókról történő szennyezés megelőzéséről szóló nemzetközi egyezmény (a továbbiakban: MARPOL-egyezmény) VI. mellékletét érintő módosításokat tervez elfogadni.

111. ülésén az MSC módosításokat tervez elfogadni a következőkre vonatkozóan:

- a) az „Életbiztonság a tengeren” tárgyú 1974. évi nemzetközi egyezmény (a továbbiakban: SOLAS-egyezmény) IV. és V. fejezete, valamint függeléke (Bizonyítványok);
- b) a gyorsjáratú vízi járművek biztonságáról szóló 1994. évi nemzetközi szabályzat (a továbbiakban: az 1994. évi HSC-szabályzat);
- c) a gyorsjáratú vízi járművek biztonságáról szóló 2000. évi nemzetközi szabályzat (a továbbiakban: a 2000. évi HSC-szabályzat);
- d) az ömlesztettáru-szállító hajók és az olajszállító tartályhajók vizsgálatokor alkalmazandó kiterjesztett ellenőrzési programról szóló 2011. évi nemzetközi szabályzat (a továbbiakban: 2011. évi ESP-szabályzat);
- e) az életmentő felszerelések nemzetközi szabályzata (a továbbiakban: LSA-szabályzat);
- f) a merülésvonalakról szóló 1966. évi nemzetközi egyezményhez csatolt 1988. évi jegyzőkönyv (a merülésvonalakról szóló 1988. évi jegyzőkönyv) B. melléklete.

2. A JAVASLAT HÁTTERE

2.1. A Nemzetközi Tengerészeti Szervezetről szóló egyezmény, a MARPOL-egyezmény és a SOLAS-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 leghigorúbb 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.

Az IMO egyik egyezménye a hajókról történő szennyezés megelőzéséről szóló 1973. évi nemzetközi egyezmény (MARPOL-egyezmény), amely 1983. október 2-án lépett hatályba. Valamennyi tagállam részes fele a MARPOL-egyezménynek, 25 tagállam pedig a

2005. május 18-án hatályba lépett VI. mellékletnek¹ is. 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 csak államok előtt áll nyitva. Az IMO-nak valamennyi uniós tagállam a tagja. Bár az EU nem tag, az Európai Bizottság és az IMO közötti kapcsolatok ma az IMO A.1168(32) sz. határozatán alapulnak, amely meghatározza az IMO és a kormányközi szervezetek közötti együttműködés eljárásait és feltételeit. Ezen IMO-határozat és az 1974 óta hozott további intézkedések alapján az Európai Bizottság megfigyelőként vesz részt az IMO valamennyi bizottsági és albizottsági ülésén.

Az IMO Tengerikörnyezet-védelmi Bizottsága (MEPC), amelynek munkájában a Szervezet valamennyi tagja részt vesz, évente legalább egyszer ülésezik. E bizottság a Szervezet hatáskörébe tartozó környezetvédelmi kérdésekkel foglalkozik, így a MARPOL-egyezmény hatálya alá tartozó, hajók 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-egyezmény 38. cikkének a) pontja értelmében a Tengerikörnyezet-védelmi Bizottság ellátja az IMO-egyezmény, az IMO közgyűlése vagy az IMO tanácsa által ráruházott feladatokat, valamint a fenti témakörökbe tartozó bármely más, nemzetközi jogi eszköz által vagy alapján ráruházott és az IMO által elfogadott kötelezettség teljesítéséhez szükséges intézkedéseket. A Tengerikörnyezet-védelmi Bizottság és kiegészítő testületeinek határozatait a tagok többségének támogatásával kell elfogadni.

Az MEPC a 84. ülésén a MARPOL-egyezményt érintő módosításokat fogad el az Egyezmény 16. cikke (2) bekezdése b), c) és d) pontjának megfelelően.

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.

¹ Ausztria és Magyarország még nem erősítette meg a MARPOL-egyezmény VI. mellékletét.

Az IMO-egyezmény 28. cikkének b) pontja értelmében az IMO Tengerészeti Biztonsági Bizottsága hozza meg az IMO-egyezmény, az IMO közgyűlése vagy az IMO tanácsa által ráruházott feladatok ellátásához szükséges, valamint a fenti témakörökbe tartozó bármely más, nemzetközi jogi eszköz által vagy alapján ráruházott és az IMO által elfogadott kötelezettség teljesítéséhez szükséges intézkedéseket. A Tengerészeti Biztonsági Bizottság és kiegészítő testületeinek határozatait a tagok többségének támogatásával kell elfogadni.

A Tengerészeti Biztonsági Bizottság a 111. ülésén módosításokat fogad el a SOLAS-egyezmény VIII. cikke b) pontjának iv. alpontjával és a merülésvonalakról szóló 1988. évi jegyzőkönyv VI. cikke (2) bekezdésének d) pontjával összhangban.

2.3. Az IMO Tengerikörnyezet-védelmi Bizottságának tervezett jogi aktusa

Az MEPC a 84. ülésén a MARPOL-egyezmény VI. mellékletét érintő módosításokat tervez elfogadni az alábbi témakörökben:

- az Atlanti-óceán északkeleti térségének új kibocsátásszabályozási területté nyilvánítása (a MARPOL-egyezmény VI. mellékletének 13. és 14. szabálya és VII. függeléke),
- a hajók tüzelőanyag-fogyasztására vonatkozó IMO-adatbázis (a hajók tüzelőolaj-fogyasztására vonatkozó globális adatgyűjtési rendszer) hozzáférhetősége és az ÜHG-kibocsátás csökkentésére irányuló rövid távú intézkedés felülvizsgálatára vonatkozó rendelkezés (20., 25., 27. és 28. szabály).

Ezeket a módosításokat a tervek szerint az MEPC 2025. október 14. és 17. között tartott második rendkívüli ülésén fogadták volna el.

Az MEPC második rendkívüli ülésének előkészítése során az Európai Unió Tanácsa elfogadta a Nemzetközi Tengerészeti Szervezet Tengerikörnyezet-védelmi Bizottságában, annak második rendkívüli ülésén a hajókról történő szennyezés megelőzéséről szóló nemzetközi egyezmény (MARPOL-egyezmény) módosításainak elfogadása tekintetében az Európai Unió által képviselendő állásponttról szóló, 2025. október 10-i (EU) 2025/2093 tanácsi határozatot⁽²⁾.

Az (EU) 2025/2093 tanácsi határozatnak megfelelően az MEPC második rendkívüli ülésén az Unió azt az álláspontot képviselte, hogy hozzá kell járulni az alábbiak elfogadásához:

- a) a MARPOL-egyezmény VI. mellékletének 13. és 14. szabályát, valamint VII. függelékét érintő, az Atlanti-óceán északkeleti térségének új kibocsátásszabályozási területté nyilvánítására irányuló módosítások;
- b) a MARPOL-egyezmény VI. mellékletének 20., 25., 27. és 28. szabályát érintő, a hajók tüzelőanyag-fogyasztására vonatkozó IMO-adatbázis (IMO DCS) hozzáférhetőségére vonatkozó módosítások, valamint
- c) a MARPOL-egyezmény VI. mellékletének az IMO „nettó zéró” keretrendszerével kapcsolatos új 5. fejezettel történő kiegészítése.

Mivel az MEPC második rendkívüli ülését egy évvel elhalasztották, az IMO a MARPOL-egyezmény VI. mellékletének a fenti a) és b) pontban említett módosításait továbbította az MEPC 84. ülésén történő elfogadás céljából. Jelen javaslat előterjesztése e célt szolgálja.

² HL L, 2025/2093, 2025.10.16., ELI: <http://data.europa.eu/eli/dec/2025/2093/oj>.

Ezzel párhuzamosan a MARPOL-egyezmény VI. mellékletébe belefoglalandó, az IMO „nettó zéró” keretrendszeréről szóló, a fenti c) pontban említett új 5. fejezet elfogadását a MEPC második rendkívüli ülésével együtt elhalasztották.

2.4. Az IMO Tengerészeti Biztonsági Bizottságának tervezett jogi aktusai

111. ülésén az MSC módosításokat tervez elfogadni a következőkre vonatkozóan:

- a) az „Életbiztonság a tengeren” tárgyú 1974. évi nemzetközi egyezmény (a továbbiakban: SOLAS-egyezmény) IV. és V. fejezete, valamint függeléke (Bizonyítványok);
- b) a gyorsjáratú vízi járművek biztonságáról szóló 1994. évi nemzetközi szabályzat (a továbbiakban: az 1994. évi HSC-szabályzat);
- c) a gyorsjáratú vízi járművek biztonságáról szóló 2000. évi nemzetközi szabályzat (a továbbiakban: a 2000. évi HSC-szabályzat);
- d) az ömlesztettáru-szállító hajók és az olajszállító tartályhajók vizsgálatokor alkalmazandó kiterjesztett ellenőrzési programról szóló 2011. évi nemzetközi szabályzat (a továbbiakban: 2011. évi ESP-szabályzat);
- e) az életmentő felszerelések nemzetközi szabályzata (a továbbiakban: LSA-szabályzat);
- f) a merülésvonalakról szóló 1966. évi nemzetközi egyezményhez csatolt 1988. évi jegyzőkönyv (a merülésvonalakról szóló 1988. évi jegyzőkönyv) B. melléklete.

3. AZ UNIÓ ÁLTAL AZ MEPC 84. ÜLÉSÉN KÉPVISELENDŐ ÁLLÁSPONT

3.1. A MARPOL-egyezmény VI. melléklete 13. és 14. szabályának és VII. függelékének módosításai

Az uniós tagállamok és az Európai Bizottság az Egyesült Királysággal, Izlanddal, Dániával (Grönlanddal) és a Feröer-szigetekkel közösen az MEPC 83. ülése elé terjesztettek egy dokumentumot, amelyben azt javasolják, hogy az Atlanti-óceán északkeleti térségét a MARPOL-egyezmény VI. melléklete szerint nyilvánítsák kibocsátásszabályozási területté a kén-oxidok, a szálló por és a nitrogén-oxidok tekintetében. A Bizottság tevékenyen részt vett a part menti államokkal közösen a portugál küldöttség koordinálása mellett folytatott előkészítő munkában.

A különösen érzékeny tengeri területek és a különleges területek kijelölésével foglalkozó szakmai csoport megállapította, hogy a javasolt kibocsátásszabályozási terület megfelel a MARPOL-egyezmény VI. melléklete III. függelékének 3. szakaszában foglalt kritériumoknak. Miután tudomásul vette a szakmai csoport munkájának eredményét, az MEPC 83. ülésén jóváhagyta az Atlanti-óceán északkeleti térségének a kén-oxidok, a szálló por és a nitrogén-oxidok tekintetében kibocsátásszabályozási területté nyilvánítását az MEPC következő ülésén történő elfogadás céljából. Ezeket a módosításokat az IMO titkárságának 2025. október 24-i 5085. sz. körlevele tartalmazza.

Az Uniónak támogatnia kell az Atlanti-óceán északkeleti térségének a MARPOL-egyezmény VI. melléklete szerint a kén-oxidok, a szálló por és a nitrogén-oxidok tekintetében kibocsátásszabályozási területté nyilvánítására irányuló felülvizsgált módosítástervezetekben foglalt javaslatot, mivel hozzájárul majd a nitrogén-oxidok, a kén-oxidok és a szálló por hajókból származó kibocsátásának megelőzéséhez, csökkentéséhez és szabályozásához az

ezzel összefüggő egészségügyi és környezeti előnyök elérése érdekében, a tengerhasznosítási ágazatra gyakorolt gazdasági hatás kezelhető szinten tartása mellett.

3.2. A MARPOL-egyezmény VI. melléklete 20., 25., 27. és 28. szabályának módosításai

Az MEPC 82. ülése Brazília, Japán és az Európai Bizottság közös koordinációja mellett létrehozta az ÜHG-kibocsátás csökkentésére irányuló rövid távú intézkedés felülvizsgálatával foglalkozó kapcsolattartó csoportot.

Első ülésén a légszennyezettséggel és az energiahatékonysággal foglalkozó ülészakkközi munkacsoport (ISWG-APEE 1) egyéb témakörök mellett megvizsgálta a hajók tüzelőanyag-fogyasztására vonatkozó IMO-adatbázis (a hajók tüzelőolaj-fogyasztására vonatkozó globális adatgyűjtési rendszer) adatainak elemzési célú hozzáférhetőségét és az ÜHG-kibocsátás csökkentésére irányuló rövid távú intézkedés felülvizsgálatára vonatkozó rendelkezést.

A hajók tüzelőolaj-fogyasztására vonatkozó globális adatgyűjtési rendszer adatainak hozzáférhetőségét illetően az ISWG-APEE 1 megvizsgálta a kapcsolattartó csoport jelentését, amelyben a csoport vállalta, hogy javítja az adatok hozzáférhetőségét az 1. szakaszban. A vizsgálatokat követően a csoport módosítástervezeteket készített a MARPOL-egyezmény VI. melléklete 27. szabályához.

Az MEPC a 83. ülésén többek között arra utasította a légszennyezettséggel és az energiahatékonysággal foglalkozó ülészakkközi munkacsoportot, hogy véglegesítse a MARPOL-egyezmény VI. mellékletének módosítástervezeteit és a kapcsolódó, a hajók tüzelőolaj-fogyasztására vonatkozó globális adatgyűjtési rendszer hozzáférhetőségére vonatkozó iránymutatásokat.

Miután tudomásul vette, hogy a munkacsoport tovább vizsgálta a MARPOL-egyezmény VI. melléklete 27. szabályának és a kapcsolódó, a hajók tüzelőolaj-fogyasztására vonatkozó globális adatgyűjtési rendszer hozzáférhetőségére vonatkozó iránymutatásoknak az ISWG-APEE 1 által készített módosítástervezeteit, az MEPC 83. ülésén jóváhagyta a MARPOL-egyezmény VI. melléklete 27. szabályának az e rendszer hozzáférhetőségét érintő módosítástervezeteit az MEPC következő ülésén történő elfogadás céljából. Ezeket a módosításokat az IMO titkárságának 2025. április 11-i 5005. sz. körlevele tartalmazza.

Az Unió ez ügyben javaslatot terjesztett elő (ISWG-GHG 13/7), amelyben kérte az adatgyűjtési rendszernek az adatok részletességével, kiegészítő adatokkal és hozzáférhetőséggel kapcsolatos módosítását. A módosítástervezetek a hozzáférhetőség javítása tekintetében összhangban vannak az ISWG-GHG 13/7. számú javaslattal.

Az Unió az ISWG-APEE 1-ben és az MEPC 83. ülésén azt az álláspontot képviselte, hogy támogatni kell a 27. szabályt érintő módosítástervezeteket.

Az Uniónak azért kell támogatnia ezeket a módosításokat, mivel tovább javítják a hajók tüzelőolaj-fogyasztására vonatkozó globális adatgyűjtési rendszer adatainak hozzáférhetőségét a CII-keret határozott végrehajtásának biztosítása és felülvizsgálatának megkönnyítése érdekében.

A rövid távú intézkedés felülvizsgálatára vonatkozó rendelkezéseket illetően az ISWG-APEE 1 módosítástervezeteket készített a MARPOL-egyezmény VI. mellékletének 20., 25. és 28. szabályához, alapul véve az MEPC 83/6/11. számú dokumentum mellékletét, amely dokumentumot a kapcsolattartó csoport készített az IMO-stratégiára való hivatkozás naprakésszé tételéről és az ÜHG-kibocsátás csökkentésére irányuló rövid távú intézkedés felülvizsgálatáról.

Az MEPC a 83. ülésén jóváhagyta a MARPOL-egyezmény VI. melléklete 20., 25. és 28. szabályának módosítástervezeteit az MEPC következő ülésén történő elfogadás céljából.

Ezeket a módosításokat az IMO titkárságának 2025. október 24-i 5085. sz. körlevele tartalmazza.

Az Unió az ISWG-APEE 1-ben és az MEPC 83. ülésén azt az álláspontot képviselte, hogy támogatni kell az MEPC 83/6/11. számú dokumentumban ismertetett módosítástervezeteket.

Az Uniónak azért kell támogatnia ezeket a módosításokat, mivel az IMO 2023. évi ÜHG-stratégiájának elfogadásából és a rövid távú intézkedések felülvizsgálatának IMO általi lezárásából következnek, és lehetővé teszik az említett szabályok további felülvizsgálatát.

4. AZ UNIÓ ÁLTAL AZ MSC 111. ÜLÉSÉN KÉPVISELENDŐ ÁLLÁSPONT

4.1. A SOLAS-egyezmény IV. és V. fejezetének és függelékének (Bizonyítványok) módosításai, valamint az 1994. évi HSC-szabályzat és a 2000. évi HSC-szabályzat módosításai

A Tengerészeti Biztonsági Bizottság 103. ülése megbízta a navigációs, hírközlési, valamint kutatási és mentési albizottságot (NCSR) a SOLAS-egyezmény IV. és V. fejezetében végrehajtandó módosításoknak, valamint a nagyon magas frekvenciájú (VHF) adatszerrendszer (VDES) bevezetésére vonatkozó teljesítményszabványoknak és iránymutatásoknak a kidolgozásával.

Az NCSR albizottság a 10. ülésén először is azt mérlegelte e munka kapcsán, hogy a VDES-nek a SOLAS-egyezmény V. fejezete szerinti bevezetése mellett fontolóra vegye-e az említett adatszerrendszernek a SOLAS-egyezmény IV. fejezete keretében történő bevezetését is. Az Unió annak támogatása mellett foglalt állást, hogy bár az albizottság prioritásként kezelhetné a VDES-nek a SOLAS-egyezmény V. fejezete szerinti bevezetését, fontos mérlegelnie annak a SOLAS-egyezmény IV. fejezete szerinti bevezetését is.

Az albizottság megállapodott abban, hogy Japán koordinálásával kapcsolattartó csoportot hoz létre azzal a céllal, hogy elvégezze a VDES műszaki, szabályozási és operatív elemzését, kitérve annak kommunikációs komponensére és a kapcsolódó költségekre is, továbbá hogy kidolgozza a szükséges teljesítményszabványok tervezetét és a SOLAS-egyezmény IV. és V. fejezetének módosítástervezeteit, valamint azonosítsa az egyéb eszközök ebből következő módosításait.

Az NCSR a 11. ülésén folytatta annak megvitatását, hogy a VDES bekerüljön-e a SOLAS-egyezmény IV. és V. fejezetébe, és ha igen, hogyan, figyelembe véve a kapcsolattartó csoport által kidolgozott lehetőségeket. Az NCSR a 11. ülésén Japán koordinálásával újra létrehozta a VHF adatszerrendszerrel (VDES) foglalkozó kapcsolattartó csoportot a SOLAS-egyezmény módosítástervezeteinek véglegesítése céljából, beleértve a kapcsolódó módosításokat is. Az NCSR 11. ülésén az Unió azt az álláspontot képviselte, hogy támogatni kell a navigációs munkacsoport létrehozását a SOLAS-egyezmény módosításainak további megvitatása, valamint annak támogatása céljából, hogy az ülésszakok között elvégzendő munka folytatása érdekében újból létrejőjön a kapcsolattartó csoport.

Az NCSR a 12. ülésén megvizsgálta a kapcsolattartó csoportnak a SOLAS-egyezmény módosítástervezeteiről szóló jelentését, beleértve a kötelező és a nem kötelező erejű jogi eszközök kapcsolódó módosításait is, és megállapodott abban, hogy e munkát annak lezárása érdekében továbbítja egy munkacsoportnak. A munkacsoport jelentésének vizsgálatát követően az albizottság jóváhagyta a SOLAS-egyezmény V. fejezetére és függelékére vonatkozó módosítástervezeteket. Az albizottság jóváhagyta az 1994. és 2000. évi HSC-szabályzat ebből következő módosítástervezeteit is. Miután megvizsgálta a munkacsoport által a SOLAS-egyezmény fent említett módosítástervezeteinek jóváhagyása céljából készített

értékelést, az albizottság megállapodott abban, hogy felkéri a Tengerészeti Biztonsági Bizottság 110. ülését, hogy sürgősen hagyja jóvá azokat annak érdekében, hogy a Tengerészeti Biztonsági Bizottság 111. ülésén elfogadhassa azokat, és 2028. január 1-jén hatályba léphessenek. Az NCSR 12. ülésén az Unió azt az álláspontot képviselte, hogy támogatni kell a kapcsolattartó csoport munkáját, és javasolni kell, hogy jelentését további megfontolás céljából terjesszék egy munkacsoport elé.

A Tengerészeti Biztonsági Bizottság 110. ülése jóváhagyta a SOLAS-egyezmény V. fejezetének és függelékének módosítástervezeteit a VHF adatcsererendszer (VDES) bevezetése céljából, a Tengerészeti Biztonsági Bizottság 111. ülésén történő elfogadás céljából. A bizottság jóváhagyta továbbá az 1994. és 2000. évi HSC-szabályzat kapcsolódó módosítástervezeteit annak érdekében, hogy azokat a Tengerészeti Biztonsági Bizottság 111. ülésén a SOLAS-egyezmény fent említett módosítástervezeteivel összhangban elfogadhassák. Ezeket a módosításokat az IMO titkárságának 2025. szeptember 29-i 5063. sz. körlevele tartalmazza.

A Tengerészeti Biztonsági Bizottság 110. ülésén az Unió azt az álláspontot képviselte, hogy támogatni kell a módosítástervezeteket.

Az Uniónak támogatnia kell ezeket a módosításokat, mivel hatékonyabb külön csatornákat használni a VDES alkalmazásspecifikus üzeneteihez (ASM), és a VDES – többletkapacitásának köszönhetően – lehetővé teszi több digitális adat cseréjét, és így képes kielégíteni a digitális adatok tengeri rádiókommunikációban való felhasználása iránti igény jövőbeli növekedését. Emellett a digitális adatok cseréje számos előnnyel jár nemcsak a biztonság és a helyzetismeret, hanem a védelem, a hajózás hatékonysága, a tengeri környezet védelme és a tengerészek terheinek csökkentése szempontjából is. A VDES jelentősen javítja az automatikus azonosító rendszeren (AIS) keresztül nyújtott előnyöket, és az e-navigációt lehetővé tevő eszköznek tekinthető. A VDES végrehajtása jelentős mértékben előmozdítja az alkalmazásspecifikus üzenetek és más információk hajók és parti hatóságok közötti cseréjét.

A SOLAS-egyezmény IV/5., V/4. és V/5. szabályának módosításai tekintetében az NCSR 12. ülése tudomásul vette az IMO és az ITU közös szakértői csoportjának a SOLAS-egyezmény módosítástervezeteinek kidolgozásával kapcsolatos megfontolásait. Megvizsgálta továbbá a SOLAS-egyezmény módosításának lehetőségeit, amelyeket az IMO és az ITU közös szakértői csoportja dolgozott ki, figyelembe véve többek között az Uniónak az NCSR 12. ülészakára benyújtott beadványát, amely észrevételeket fogalmazott meg az IMO és az ITU közös szakértői csoportja által előterjesztett lehetőségekkel kapcsolatban. Az NCSR 12. ülése a SOLAS-egyezmény módosításainak további felülvizsgálata és véglegesítése céljából a munkacsoport elé utalta az ügyet. Az NCSR 12. ülése jóváhagyta a SOLAS-egyezmény IV/5., V/4. és V/5. szabályának módosítástervezeteit a tengerészeti biztonsággal kapcsolatos információknak (MSI) és a felkutatással és mentéssel (SAR) kapcsolatos információknak az összes működő elismert műholdas mozgószolgálaton (RMSS) keresztül történő terjesztésére vonatkozó követelmény tekintetében, és jóváhagyta a fent említett módosítástervezeteknek az MSC 110. üléséhez jóváhagyás céljából történő benyújtásának indokolását annak érdekében, hogy azokat a Tengerészeti Biztonsági Bizottság 111. ülése elfogadhassa, és azok 2028. január 1-jén hatályba léphessenek. Az NCSR 12. ülésén az Unió azt az álláspontot képviselte, hogy támogatni kell a SOLAS-egyezménynek az MSI-vel és a SAR-ral kapcsolatos információk valamennyi működő, elismert műholdas mozgószolgálaton keresztül történő terjesztésére vonatkozó módosítástervezeteit javasoló uniós beadványt.

A Tengerészeti Biztonsági Bizottság 110. ülése jóváhagyta a SOLAS-egyezmény IV/5., V/4. és V/5. szabályának módosítástervezeteit az MSI- és a SAR-információknak a Szervezet által az általános tengeri vészjelző és biztonsági rendszerben (GMDSS) való felhasználás céljából,

valamennyi működő, elismert műholdas mozgószolgálaton keresztül történő terjesztésére vonatkozó követelmény tekintetében, a Tengerészeti Biztonsági Bizottság 111. ülésén történő későbbi elfogadás céljából. Ezeket a módosításokat az IMO titkárságának 2025. szeptember 29-i 5063. sz. körlevele tartalmazza.

A Tengerészeti Biztonsági Bizottság 110. ülésén az Unió azt az álláspontot képviselte, hogy támogatni kell a módosítástervezeteket.

Az Uniónak támogatnia kell ezeket a módosításokat, mivel az új elismert műholdas mozgószolgálatok bevezetése szükségessé teszi annak egyértelmű meghatározását, hogy milyen követelmények vonatkoznak a tengerészeti biztonsággal, valamint a felkutatással és mentéssel kapcsolatos információknak az összes működő elismert műholdas mozgószolgálaton keresztül történő terjesztésére.

4.2. A 2011. évi ESP-szabályzat módosításai

A Hajótervezési és -építési Albizottság (SDC) 10. ülésén megvitatták a 2011. évi ESP-szabályzat módosításainak kérdését, és megállapodtak abban, hogy a munkát az ülészakok között, egy kapcsolattartó csoport keretében kell elvégezni, amelyet meg kell bízni az ESP-szabályzat módosítására irányuló javaslat vizsgálatával. Az SDC 10. ülésén az Unió azt az álláspontot képviselte, hogy javasolni kell, hogy az ESP-szabályzat javasolt módosításait vagy egy kapcsolattartó csoport vitassa meg, vagy halasszák el a kérdést, majd bízzák e feladatot egy az SDC 11. ülésén létrehozandó munkacsoportra.

Az SDC a 11. ülésén megvizsgálta a 2011. évi ESP-szabályzatnak a távellenőrzési technikák (RIT) alkalmazását lehetővé tevő módosításaival foglalkozó kapcsolattartó csoport jelentését, és az ügyet egy munkacsoport elé utalta. A munkacsoport jelentésének vizsgálatát követően az SDC 11. ülése jóváhagyta a 2011. évi ESP-szabályzatnak a RIT beépítésére irányuló módosítástervezeteit a Tengerészeti Biztonsági Bizottság 110. ülésén történő jóváhagyás, majd azt követően a Tengerészeti Biztonsági Bizottság 111. ülésén történő elfogadás céljából. Az SDC 11. ülésén az Unió azt az álláspontot képviselte, hogy támogatni kell a kapcsolattartó csoportnak a távellenőrzési technikák alkalmazásáról szóló jelentését és annak egy munkacsoporthoz való utalását.

A Tengerészeti Biztonsági Bizottság 110. ülése jóváhagyta a 2011. évi ESP-szabályzat módosításainak tervezetét a RIT használatának lehetővé tétele érdekében, a Tengerészeti Biztonsági Bizottság 111. ülésén történő elfogadás és a 2028. január 1-jei hatálybalépés céljából. Ezeket a módosításokat az IMO titkárságának 2025. szeptember 29-i 5063. sz. körlevele tartalmazza.

A Tengerészeti Biztonsági Bizottság 110. ülésén az Unió azt az álláspontot képviselte, hogy támogatni kell a módosítástervezeteket.

Az Uniónak támogatnia kell ezeket a módosításokat, mivel ezek a technikák nagyobb hatékonyságot, nagyobb rugalmasságot és nagyobb megbízhatóságot biztosítanak a szemlézéssel és ellenőrzéssel kapcsolatos napi tevékenységekben anélkül, hogy veszélyeztetnék e szemlék eredményeit.

4.3. Az LSA-szabályzat módosításai

A hajórendszerekkel és -felszerelésekkel foglalkozó albizottság (SSE) a 10. ülésén elvben megállapodott az LSA-szabályzat azon módosításainak tervezetéről, amelyek a mentőcsónak vízre bocsátása nélkül a szabadesésű mentőcsónakok kioldórendszereinek üzemi próbái során

alkalmazott intézkedések tervezési és prototípus-vizsgálati követelményeire vonatkoznak, az SSE 11. ülése általi véglegesítés céljából, és utasította az LSA kapcsolattartó csoportot a módosítástervezetek véglegesítésére. Az SSE 10. ülésén az Unió azt az álláspontot képviselte, hogy támogatni kell, hogy a vitát a munkacsoport elé utalják.

Miután jóváhagyta a kapcsolattartó csoport munkáját, az SSE 11. ülésén megvizsgálta a módosítástervezeteket, és utasította a munkacsoportot azok véglegesítésére. Az SSE 10. ülése jóváhagyta az LSA-szabályzat módosítástervezeteit, a Tengerészeti Biztonsági Bizottság 110. ülésén történő jóváhagyás, majd a Tengerészeti Biztonsági Bizottság 111. ülésén történő elfogadás céljából. Az SSE 11. ülésén az Unió azt az álláspontot képviselte, hogy támogatni kell a kapcsolattartó csoport jelentését, és létre kell hozni egy életmentő eszközökkel foglalkozó munkacsoportot, hogy ezen az ülésen véglegesítse az LSA-szabályzat módosítástervezeteit.

Az LSA-szabályzat módosítástervezeteinek vizsgálatát követően a Tengerészeti Biztonsági Bizottság 110. ülése jóváhagyta a módosítástervezeteket a Tengerészeti Biztonsági Bizottság 111. ülésén történő elfogadás céljából. Ezeket a módosításokat az IMO titkárságának 2025. szeptember 29-i 5063. sz. körlevele tartalmazza.

A Tengerészeti Biztonsági Bizottság 110. ülésén az Unió azt az álláspontot képviselte, hogy támogatni kell a módosítástervezeteket.

Az Uniónak támogatnia kell ezeket a módosításokat, amelyek előmozdítják az életbiztonságot a tengeren azáltal, hogy növelik a hajó elhagyása esetén a szabadesésű mentőcsónakok hatékony és eredményes működésébe vetett bizalmat.

4.4. A merülésvonalakról szóló 1988. évi jegyzőkönyv módosításai

A Tengerészeti Biztonsági Bizottság 107. ülése jóváhagyta a merülésvonalakról szóló 1988. évi jegyzőkönyvnek azon új eredménycél beillesztésével történő módosítását, hogy a biztonsági kockázatok minimalizálása érdekében a fedélzeti szerkezeten védőkorlátok felállítására vonatkozó követelményt határozzanak meg. A bizottság jóváhagyta ezt az új eredménycél. A Tengerészeti Biztonsági Bizottság 107. ülésén az Unió azt az álláspontot képviselte, hogy támogatni kell ezt az eredménycél.

Az SDC 10. ülése, bár elvben jóváhagyta a merülésvonalakról szóló 1988. évi jegyzőkönyv 25. szabályának módosítástervezetét, megjegyezte, hogy további munkára van szükség a véglegesítéshez, és megállapodott abban, hogy felkéri a bizottságot, hogy 2025-ig hosszabbítsa meg a teljesítés célvét, és a napirendi pontot tartsa az SDC 11. ülésének ideiglenes napirendjén. Az SDC 10. ülésén az Unió azt az álláspontot képviselte, hogy támogatni kell a merülésvonalakról szóló 1988. évi jegyzőkönyv 25. cikkének módosítására irányuló javaslatot.

Az SDC 11. ülése egyetértett a merülésvonalakról szóló 1988. évi jegyzőkönyv 25. szabályának módosítástervezeteivel, amelyeket a Tengerészeti Biztonsági Bizottság 110. ülésén kell jóváhagyni, majd a Tengerészeti Biztonsági Bizottság 111. ülésén kell elfogadni, és amelyek várhatóan 2028. január 1-jén lépnek hatályba. Az SDC 11. ülésén az Unió azt az álláspontot képviselte, hogy támogatni kell a merülésvonalakról szóló 1988. évi jegyzőkönyv 25. cikkének módosítására irányuló javaslatot.

A Tengerészeti Biztonsági Bizottság 110. ülése jóváhagyta a merülésvonalakról szóló 1988. évi jegyzőkönyv 25. szabályának a védőkorlátok fedélzeti szerkezetre történő felszerelésére vonatkozó követelmény tekintetében történő módosítástervezeteit, a Tengerészeti Biztonsági

Bizottság 111. ülésén történő elfogadás céljából. Ezeket a módosításokat az IMO titkárságának 2025. szeptember 29-i 5063. sz. körlevele tartalmazza.

A Tengerészeti Biztonsági Bizottság 110. ülésén az Unió azt az álláspontot képviselte, hogy támogatni kell a módosítástervezeteket.

Az Uniónak támogatnia kell ezeket a módosításokat, mivel a fedélzeti szerkezet három soros védőkorlátokkal való felszerelése hatékonyan fokozhatja a személyzet védelmét, csökkentheti a személyzet vízbe esésének és sérüléseinek kockázatát, és minimális gazdasági költséggel javíthatja a hajók biztonságát.

5. A VONATKOZÓ UNIÓS JOGSZABÁLYOK ÉS AZ UNIÓS HATÁSKÖR

5.1. Irányadó uniós jogszabályok

5.1.1. A MARPOL-egyezmény VI. melléklete 13. és 14. szabályának és VII. függelékének módosításai

Az (EU) 2016/802 irányelv célja az egyes folyékony tüzelőanyagokból származó kén-dioxid-kibocsátás csökkentése³. A magas kéntartalmú tüzelőanyagok elégetése során keletkező, emberi egészségre és környezetre ártalmas, valamint savak lerakódásához hozzájáruló káros kibocsátás által okozott levegőszennyezés megelőzésére és szabályozására irányul. A 6. és a 13. cikk, valamint az I. melléklet a MARPOL-egyezmény VI. mellékletében az uniós vizeken tartózkodó hajók tüzelőanyagának maximális kéntartalmára és kén-oxid-kibocsátására vonatkozóan rögzített szabályokra hivatkozik.

A tengervédelmi stratégiáról szóló keretirányelv⁴ értelmében legkésőbb 2020-ra a tagállamok megteszik a szükséges intézkedéseket a tengeri környezet jó állapotának elérése vagy fenntartása érdekében. A jó környezeti állapot „a tengervizek olyan környezeti állapota, amelyben az ökológiai szempontból sokszínű és dinamikus óceánok és tengerek a saját feltételeiknek megfelelően tiszták, egészségesek és termékenyek, a tengeri környezet használata pedig fenntartható szinten történik, biztosítva ezáltal a használatának és az azzal kapcsolatos tevékenységeknek a lehetőségét a jelenlegi és a jövőbeni nemzedékek számára” (a tengervédelmi stratégiáról szóló keretirányelv 3. cikkének 5. pontja). A jó környezeti állapot megállapításához többek között minimálisra kell csökkenteni az ember által előidézett eutrofizációt, különös tekintettel annak káros hatásaira, mint a biológiai sokféleség csökkenése, az ökoszisztéma eróziója, az ártalmas algavirágzások és az alsó vízrétegek oxigénhiánya. Az Atlanti-óceán északkeleti térségének nitrogén-oxid-kibocsátásszabályozási területté nyilvánítása nyomán a tengeri hajózásból származó nitrogéninputnak a III. szintű követelmények alkalmazásával való csökkentése segíteni fogja az e tengerekkel határos uniós tagállamokat abban, hogy elérjék a tengervédelmi stratégiáról szóló keretirányelvben meghatározott „jó környezeti állapotot”.

A környezeti levegő minőségéről szóló (2024-ben felülvizsgált) irányelv⁵ többek között határértékeket állapít meg a NO₂ vonatkozásában a levegőszennyezés emberi egészségre

³ Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2016/802 irányelve (2016. május 11.) az egyes folyékony tüzelőanyagok kéntartalmának csökkentéséről. HL L 132., 2016.5.21., 58. o., <http://data.europa.eu/eli/dir/2016/802/oj>.

⁴ Az Európai Parlament és a Tanács 2008/56/EK irányelve (2008. június 17.) a tengeri környezetvédelmi politika területén a közösségi fellépés kereteinek meghatározásáról (tengervédelmi stratégiáról szóló keretirányelv). HL L 164., 2008.6.25., 19. o., <http://data.europa.eu/eli/dir/2008/56/oj>.

⁵ Az Európai Parlament és a Tanács 2008/50/EK irányelve (2008. május 21.) a környezeti levegő minőségéről és a Tisztább levegőt Európának elnevezésű programról. HL L 152., 2008.6.11., 1. o., <http://data.europa.eu/eli/dir/2008/50/oj>.

és/vagy környezetre gyakorolt káros hatásainak elkerülése, megelőzése vagy csökkentése céljából. A környezeti levegő minőségéről szóló irányelv elismeri, hogy az irányelvben rögzített célok eléréséhez különösen fontos, hogy a szennyező anyagok kibocsátása elleni küzdelem a szennyezés forrásánál valósuljon meg, különösen olyan intézkedések révén, amelyek a motorokra vagy a tüzelőanyag minőségére vonatkozó szabványokkal korlátoznák különböző mozgó és helyhez kötött források motorjának kipufogógáz-kibocsátását. Az Unió több, a kibocsátást szabályozó jogszabályt is bevezetett a különféle közúti közlekedési módokat érintő motorszabványokkal (személygépkocsik, tehergépjárművek és kistehergépkocsik, az Euro szabványok révén⁶), valamint a nem közúti mozgó gépekre vonatkozó motorszabványokkal (belvízi hajók és mozdonyok, a nem közúti mozgó gépekre vonatkozó irányelv révén⁷).

Ezért a MARPOL-egyezmény VI. melléklete 13. és 14. szabályának és VII. függelékének kibocsátásszabályozási terület elfogadására vonatkozó módosításai alkalmasak arra, hogy meghatározó módon befolyásolják az (EU) 2016/802 irányelv tartalmát. Ennek oka, hogy uniós tagállamokon belüli kibocsátásszabályozási terület létrehozása érintené az említett irányelv alkalmazását, mivel annak 6. és 13. cikke, valamint I. melléklete a MARPOL-egyezmény VI. mellékletében az uniós vizeken tartózkodó hajók tüzelőanyagának maximális kéntartalmára és kén-oxid-kibocsátására vonatkozóan rögzített szabályokra hivatkozik.

5.1.2. A MARPOL-egyezmény VI. melléklete 20., 25., 27. és 28. szabályának módosításai

A tengeri közlekedésből eredő szén-dioxid-kibocsátások nyomon követéséről, jelentéséről és hitelesítéséről szóló (EU) 2015/757 rendelet⁸ (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 szolgáltatson, 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 hajók tüzelőanyag-fogyasztására vonatkozó IMO-adatbázis (a hajók tüzelőolaj-fogyasztására vonatkozó globális adatgyűjtési rendszer) nyilvánosság számára való hozzáférhetőségének javítása, valamint az ÜHG-kibocsátás csökkentésére irányuló rövid távú intézkedés felülvizsgálatára vonatkozó rendelkezés bevezetése a nemzetközi hajózás szén-dioxid-intenzitásának a hajókból származó ÜHG-kibocsátás csökkentésére vonatkozó IMO-stratégiában meghatározott ambíciószinttel összhangban történő csökkentésére irányul. A hajók tüzelőolaj-fogyasztására vonatkozó globális adatgyűjtési rendszerben bejelentett adatok

⁶ Az Európai Parlament és a Tanács 715/2007/EK rendelete (2007. június 20.) a könnyű személygépjárművek és haszongépjárművek (Euro 5 és Euro 6) kibocsátás tekintetében történő típusjóváhagyásáról és a járműjavítási és -karbantartási információk elérhetőségéről. HL L 171., 2007.6.29., 1. o., <http://data.europa.eu/eli/reg/2007/715/oj>.

Az Európai Parlament és a Tanács 595/2009/EK rendelete (2009. június 18.) a nehéz tehergépjárművek kibocsátásai (Euro VI) tekintetében a gépjárművek és motorok típusjóváhagyásáról, a járművek javítására és karbantartására vonatkozó információkhoz való hozzáférésekről. HL L 188., 2009.7.18., 1. o., <http://data.europa.eu/eli/reg/2009/595/oj>.

⁷ Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2016/1628 rendelete (2016. szeptember 14.) a nem közúti mozgó gépek belső égésű motorjainak a gáz- és szilárd halmazállapotú szennyezőanyag-kibocsátási határértékeire és típusjóváhagyására vonatkozó követelményekről, az 1024/2012/EU és a 167/2013/EU rendelet módosításáról, valamint a 97/68/EK irányelv módosításáról és hatályon kívül helyezéséről. HL L 252., 2016.9.16., 53. o., <http://data.europa.eu/eli/reg/2016/1628/oj>.

⁸ Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2015/757 rendelete (2015. április 29.) a tengeri közlekedésből eredő szén-dioxid-kibocsátások nyomonkövetéséről, jelentéséről és hitelesítéséről, valamint a 2009/16/EK irányelv módosításáról. HL L 123., 2015.5.19., 55. o., <http://data.europa.eu/eli/reg/2015/757/oj>.

következetességének/minőségének javítása és az adatokhoz való hozzáférés nyilvánosságra való kiterjesztése hatással van a hajók fűtőolaj-fogyasztásával kapcsolatos adatgyűjtésre és -szolgáltatásra, ezért befolyásolhatja a hajózásból származó ÜHG-kibocsátásnak az uniós nyomkövetési, jelentési és ellenőrzési rendelet szerint nyomon követését, ellenőrzését és jelentését.

Az európai klímarendelet⁹ kötelező uniós éghajlat-politikai célokat határoz meg (az 1990-es szinthez viszonyítva) a nettó üvegházhatásúgáz-kibocsátás – vagyis az elnyelések levonása utáni kibocsátás – 2030-ig legalább 55 %-kal, 2040-ig 90 %-kal (a Bizottság javaslata szerint) történő csökkentésére vonatkozóan. 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 uniós kibocsátáskereskedelmi rendszerről (EU ETS) szóló 2003/87/EK irányelv¹⁰ felülvizsgálata az (EU) 2023/959 irányelvvel¹¹ az EU ETS-nek a tengeri közlekedési ágazatra való, 2024. január 1-jétől alkalmazandó kiterjesztése érdekében (az uniós nyomkövetési, jelentési és ellenőrzési rendelet¹² szükséges módosításaival együtt, amelyek célja a nyomkövetési és jelentési szabályok felülvizsgálata, többek között a vonatkozó végrehajtási és felhatalmazáson alapuló jogi aktusok felülvizsgálata révén),
- az (EU) 2023/1805 rendelet (FuelEU tengerészeti rendelet)¹³ 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 rendeletből eredő új kötelezettségeknek való megfelelés az uniós nyomkövetési, jelentési és hitelesítési rendelet által létrehozott nyomkövetési, jelentéstételi és hitelesítési rendszerre fog épülni.

⁹ Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2021/1119 rendelete (2021. június 30.) a klímasemlegesség elérését célzó keret létrehozásáról és a 401/2009/EK rendelet, valamint az (EU) 2018/1999 rendelet módosításáról (európai klímarendelet). HL L 243., 2021.7.9., 1 o., <http://data.europa.eu/eli/reg/2021/1119/oj>.

¹⁰ Az Európai Parlament és a Tanács 2003/87/EK irányelve (2003. október 13.) az üvegházhatást okozó gázok kibocsátási egységei Közösségen belüli kereskedelmi rendszerének létrehozásáról és a 96/61/EK tanácsi irányelv módosításáról (EGT-vonatkozású szöveg). HL L 275., 2003.10.25., 32. o., <http://data.europa.eu/eli/dir/2003/87/oj>.

¹¹ Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2023/959 irányelve (2023. május 10.) az üvegházhatást okozó gázok kibocsátási egységei Unión belüli kereskedelmi rendszerének létrehozásáról szóló 2003/87/EK irányelv, valamint az üvegházhatású gázok uniós kibocsátáskereskedelmi rendszeréhez piaci stabilizációs tartalék létrehozásáról és működtetéséről szóló (EU) 2015/1814 határozat módosításáról. HL L 130., 2023.5.16., 134. o., <http://data.europa.eu/eli/dir/2023/959/oj>.

¹² 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 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., <http://data.europa.eu/eli/reg/2023/957/oj>.

¹³ az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2023/1805 rendelete (2023. szeptember 13.) a megújuló és alacsony kibocsátású tüzelőanyagok tengeri szállításban való alkalmazásáról, valamint a 2009/16/EK irányelv módosításáról. HL L 234., 2023.9.22., 48. o., <http://data.europa.eu/eli/reg/2023/1805/oj>.

Ezek az uniós jogi aktusok viszont szorosan kapcsolódnak az IMO ÜHG-ra vonatkozó intézkedéseikhez, 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 tüzelőanyag-fogyasztására, valamint 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 nyomkövetési, jelentési és hitelesítési rendeletre, valamint az EU ETS irányelvre és a FuelEU tengerészeti rendeletre.

Ezért a MARPOL-egyezmény VI. melléklete 20., 25., 27. és 28. szabályának a hajók tüzelőanyag-fogyasztására vonatkozó IMO-adatbázis (a hajók tüzelőolaj-fogyasztására vonatkozó globális adatgyűjtési rendszer) hozzáférhetőségét és az ÜHG-kibocsátás csökkentésére irányuló rövid távú intézkedés felülvizsgálatára vonatkozó rendelkezést érintő módosításai alkalmasak arra, hogy meghatározó módon befolyásolják az (EU) 2015/757 rendelet, az (EU) 2023/1805 rendelet és az (EU) 2023/959 irányelv alapján alkalmazandó követelményeket.

5.1.3. A SOLAS-egyezmény IV. és V. fejezetének és függelékének (Bizonyítványok) módosításai, valamint az 1994. évi HSC-szabályzat és a 2000. évi HSC-szabályzat módosításai

A közösségi hajóforgalomra vonatkozó megfigyelő és információs rendszer létrehozásáról szóló 2002/59/EK irányelv¹⁴ 6. cikke előírja, hogy a tagállamok kikötőibe befutó hajókat fel kell szerelni az IMO által meghatározott teljesítményszabványoknak megfelelő AIS-sel.

Az (EU) 2019/1239 rendelet létrehozza az európai egyablakos tengerügyi ügyintézési környezetet¹⁵. Lehetőség van a VDES használatára a rendeletben előírt nyilatkozattételi követelmények továbbításához.

A rádió-hírközlési berendezéseket az (EU) 2025/1533 bizottsági végrehajtási rendelet¹⁶ 5. szakasza sorolja fel. A végrehajtási rendelet a tengerészeti felszerelésekre vonatkozó tervezési, gyártási és teljesítménykövetelményeket, valamint vizsgálati előírásokat tartalmaz. Azon alapul, hogy a Bizottság felhatalmazást kapott arra, hogy végrehajtási jogi aktusok útján meghatározza a tengerészeti felszerelésekről szóló 2014/90/EU irányelv¹⁷ hatálya alá tartozó tengerészeti felszerelésekre vonatkozó tervezési, gyártási és teljesítménykövetelményeket, valamint vizsgálati előírásokat az említett irányelv 35. cikkének (2) bekezdésével összhangban.

¹⁴ Az Európai Parlament és a Tanács 2002/59/EK irányelve (2002. június 27.) a közösségi hajóforgalomra vonatkozó megfigyelő és információs rendszer létrehozásáról és a 93/75/EGK irányelv hatályon kívül helyezéséről. HL L 208., 2002.8.5., 10. o., <http://data.europa.eu/eli/dir/2002/59/oj>.

¹⁵ Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2019/1239 rendelete (2019. június 20.) az európai egyablakos tengerügyi ügyintézési környezet létrehozásáról és a 2010/65/EU irányelv hatályon kívül helyezéséről. HL L 198., 2019.7.25., 64. o., <http://data.europa.eu/eli/reg/2019/1239/oj>.

¹⁶ A Bizottság (EU) 2025/1533 végrehajtási rendelete (2025. július 23.) a 2014/90/EU európai parlamenti és tanácsi irányelvnek a tengerészeti felszerelésekre vonatkozó tervezési, gyártási és teljesítménykövetelmények és vizsgálati előírások tekintetében történő alkalmazására vonatkozó szabályok megállapításáról és az (EU) 2024/1975 bizottsági végrehajtási rendelet hatályon kívül helyezéséről. HL L, 2025/1533, 2025. július 23., http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2025/1533/oj.

¹⁷ Az Európai Parlament és a Tanács 2014/90/EU irányelve (2014. július 23.) a tengerészeti felszerelésekről és a 96/98/EK tanácsi irányelv hatályon kívül helyezéséről. HL L 257., 2014.8.28., 146. o., <http://data.europa.eu/eli/dir/2014/90/oj>.

A személyhajókra vonatkozó biztonsági szabályokról és követelményekről szóló 2009/45/EK irányelv¹⁸ 6. cikke (2) bekezdése a) pontjának i. alpontja előírja, hogy az EU területén belül, belföldi úton közlekedő, A. osztályú új személyhajóknak teljes mértékben meg kell felelniük a módosított 1974. évi SOLAS-egyezmény követelményeinek. Ezért a SOLAS-előírások bármely módosítása érintené az irányelvben meghatározott közös uniós szabályokat.

Ezért a SOLAS-egyezmény IV. és V. fejezetének és függelékének (Bizonyítványok) módosításai, valamint az 1994. évi HSC-szabályzat és a 2000. évi HSC-szabályzat módosításai meghatározó módon befolyásolhatják a 2002/59/EK irányelv, a 2014/90/EU irányelv és a 2009/45/EK irányelv alapján alkalmazandó követelményeket.

5.1.4. A 2011. évi ESP-szabályzat módosításai

Az egyhéjazatú olajszállító tartályhajókra alkalmazandó kettős héjazatra vagy azzal egyenértékű szerkezeti megoldásra vonatkozó követelmények gyorsított bevezetéséről szóló 530/2012/EU rendelet¹⁹ kötelezővé teszi az IMO állapotminősítési rendszerének (CAS) alkalmazását a 15 évnél idősebb egyhéjazatú 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 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.

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.

5.1.5. Az LSA-szabályzat módosításai

A mentőcsónakokra és mentőtutajokra, valamint a vízrebocsátó berendezésekre és csörlőkre vonatkozó szabványokat az (EU) 2025/1533 végrehajtási rendelet szabályozza, amely hivatkozik az LSA-szabályzatra. A végrehajtási rendelet a tengerészeti felszerelésekre vonatkozó tervezési, gyártási és teljesítménykövetelményeket, valamint vizsgálati előírásokat tartalmaz. Azon alapul, hogy a Bizottság felhatalmazást kapott arra, hogy végrehajtási jogi aktusok útján meghatározza a tengerészeti felszerelésekről szóló 2014/90/EU irányelv hatálya alá tartozó tengerészeti felszerelésekre vonatkozó tervezési, gyártási és teljesítménykövetelményeket, valamint vizsgálati előírásokat az említett irányelv 35. cikkének (2) bekezdésével összhangban.

A személyhajókra vonatkozó biztonsági szabályokról és követelményekről szóló 2009/45/EK irányelvben a 6. cikk (2) bekezdése a) pontjának i. alpontja a módosított SOLAS-egyezményt, valamint a vonatkozó szabályzatokat – köztük az LSA-szabályzatot – alkalmazza az A. osztályú személyhajókra, míg az I. melléklet III. fejezete (Életmentő felszerelések) különböző, átfogó követelményeket állapít meg a belföldi utakon közlekedő B., C. és D.

¹⁸ Az Európai Parlament és a Tanács 2009/45/EK irányelve (2009. május 6.) a személyhajókra vonatkozó biztonsági szabályokról és követelményekről. HL L 163., 2009.6.25., 1. o., <http://data.europa.eu/eli/dir/2009/45/oj>.

¹⁹ Az Európai Parlament és a Tanács 530/2012/EU rendelete (2012. június 13.) az egyhéjazatú olajszállító tartályhajókra alkalmazandó kettős héjazatra vagy azzal egyenértékű szerkezeti megoldásra vonatkozó követelmények gyorsított bevezetéséről. HL L 172., 2012.6.30., 3. o., <http://data.europa.eu/eli/reg/2012/530/oj>.

osztályú személyhajókra vonatkozóan, többek között a mentőtutajok és mentőcsónakok tekintetében, az LSA-szabályzat alkalmazása révén.

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

5.1.6. *A merülésvonalakról szóló 1988. évi jegyzőkönyv módosításai*

A személyhajókra vonatkozó biztonsági szabályokról és követelményekről szóló 2009/45/EK irányelvben (2. cikk, a) pont) meghatározott „nemzetközi egyezmények” fogalma magában foglalja a merülésvonalakról szóló egyezményt, annak jegyzőkönyveivel és módosításaival együtt, valamint a kötelezően alkalmazandó kapcsolódó szabályzatok naprakész változatát. Ezenkívül az említett irányelv 6. cikke (2) bekezdésének b) pontja kimondja, hogy „minden 24 méter hosszúságú és annál hosszabb új személyhajónak meg kell felelnie a Merülésvonalakról szóló 1966. évi nemzetközi egyezménynek”.

Ezért a merülésvonalakról szóló 1988. évi jegyzőkönyv módosításai meghatározó módon befolyásolhatják a 2009/45/EK irányelv alkalmazását.

5.2. Az uniós hatáskör

A tervezett jogi aktusok tárgya olyan területeket érint, amelyek nagyrészt másodlagos uniós jogszabályok hatálya alá tartoznak, az 5.1. szakaszban kifejtettek szerint. Ezért 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]”. A tervezett jogi aktusok meghatározó módon befolyásolhatják konkrétan a következő uniós jogszabályok tartalmát:

- Az (EU) 2016/802 irányelv. Ennek oka, hogy uniós tagállamokon belüli kibocsátásszabályozási terület létrehozása érintené az említett irányelv alkalmazását, mivel annak 6. és 13. cikke, valamint I. melléklete a MARPOL-egyezmény VI. mellékletében az uniós vizeken tartózkodó hajók tüzelőanyagának maximális kéntartalmára és kén-oxid-kibocsátására vonatkozóan rögzített szabályokra hivatkozik.
- Az (EU) 2015/757 rendelet. 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.
- Az (EU) 2023/959 irányelvvel felülvizsgált 2003/87/EK irányelv célja az EU ETS tengeri közlekedési ágazatra való kiterjesztése. Ennek az az oka, hogy e jogi aktusok szorosan kapcsolódnak az IMO ÜHG-ra vonatkozó intézkedéseikhez, 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 (EU) 2023/1805 rendelet. Ennek az az oka, hogy e jogi aktusok szorosan kapcsolódnak az IMO ÜHG-ra vonatkozó intézkedéseikhez, 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.

- A 2002/59/EK irányelv. Ennek oka, hogy 6. cikke előírja, hogy a tagállamok kikötőibe befutó hajókat fel kell szerelni az IMO által meghatározott teljesítményszabványoknak megfelelő AIS-sel.
- Az (EU) 2019/1239 rendelet. Ennek oka, hogy lehetőség van a VDES használatára a rendeletben előírt nyilatkozattételi követelmények továbbításához.
- A 2014/90/EU irányelv és az (EU) 2025/1533 bizottsági végrehajtási rendelet. Ennek oka, hogy a rádió-hírközlési berendezéseket a végrehajtási rendelet 5. szakasza sorolja fel. Emellett a mentőcsónakokra és mentőtutajokra, valamint a vízrebocsátó berendezésekre és csörlőkre vonatkozó szabványokat a végrehajtási rendelet szabályozza, amely hivatkozik az LSA-szabályzatra.
- A 2009/45/EK irányelv. Ennek oka, hogy a 6. cikk (2) bekezdése a) pontjának i. alpontja előírja, hogy az A. osztályú új személyhajóknak teljes mértékben meg kell felelniük a módosított 1974. évi SOLAS-egyezmény követelményeinek, valamint a vonatkozó szabályzatoknak, beleértve az A. osztályú személyhajókra vonatkozó LSA-szabályzatot is. A 6. cikk (4) bekezdése előírja, hogy a belföldi úton közlekedő, 1996. január 1-jén vagy azt követően épített vagy jelentős mértékű javítás, átalakítás vagy módosítás alá vetett nagy sebességű utasszállító vízi járműnek meg kell felelnie az 1974. évi SOLAS-egyezmény X. fejezete 2. és 3. szabályaiban megfogalmazott követelményeknek, amelyek előírják a „nagy sebességű vízi járművekre vonatkozó szabályzat” alkalmazását. I. mellékletének III. fejezete (Életmentő eszközök) különböző és átfogó követelményeket állapít meg a belföldi utakon közlekedő B., C. és D. osztályú személyhajókra vonatkozóan, az LSA-szabályzat alkalmazása révén a mentőtutajokra és mentőcsónakokra vonatkozóan is. Emellett a 2. cikk a) pontjában meghatározott „nemzetközi egyezmények” fogalma magában foglalja a merülésvonalakról szóló egyezményt, annak jegyzőkönyveivel és módosításaival együtt, valamint a kötelezően alkalmazandó kapcsolódó szabályzatok naprakész változatát. Ezenkívül az említett irányelv 6. cikke (2) bekezdésének b) pontja kimondja, hogy „minden 24 méter hosszúságú és annál hosszabb új személyhajónak meg kell felelnie a Merülésvonalakról szóló 1966. évi nemzetközi egyezménynek”.
- Az 530/2012/EU rendelet. Ennek az az oka, hogy a rendelet értelmében az IMO állapotminősítési rendszerét (CAS) minden tizenöt évnél régebbi egyhéjázatú olajszállító tartályhajóra kötelezően alkalmazni kell. 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.

6. JOGALAP

6.1. Eljárási jogalap

6.1.1. Alapelvek

Az Európai Unió működéséről szóló szerződés (a továbbiakban: EUMSZ) 218. cikkének (9) bekezdése határozatok elfogadásáról rendelkezik „*a megállapodásokkal létrehozott szervezetben az Unió által képviselendő álláspontok kialakítására vonatkozóan, amennyiben az*

ilyen szervnek joghatással bíró jogi aktust kell elfogadnia, kivéve a megállapodás intézményi kereteit kiegészítő vagy módosító jogi aktusokat".

Az EUMSZ 218. cikkének (9) bekezdése attól függetlenül alkalmazandó, hogy az Unió tagja-e a szervnek, vagy részes fele-e a megállapodásnak²⁰.

A „joghatással bíró jogi aktus” fogalmába beletartoznak a nemzetközi jognak a kérdéses szervet szabályozó szabályai szerint joghatással bíró jogi aktusok. Különösen arra az esetre vonatkozik, amikor a szervet létrehozó nemzetközi megállapodás úgy rendelkezik, hogy a szerv határozatai kötelező erejűek a részes felekre nézve. Ez a helyzet például akkor, ha a nemzetközi megállapodás hatáskörrel ruházta fel a szervet arra, hogy bizonyos tekintetben módosítsa a megállapodást vagy annak mellékleteit.

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 Tengerikörnyezet-védelmi Bizottságának 84. ülésén elfogadandó tervezett jogi aktusok joghatással bíró jogi aktusok, mivel a fenti 5.1. és 5.2. szakaszban foglaltak szerint meghatározó módon befolyásolhatják az uniós jogszabályok tartalmát.

Az IMO Tengerészeti Biztonsági Bizottságának 111. ülése által elfogadandó tervezett jogi aktusok joghatással bíró jogi aktusok, mivel a fenti 5.1. szakaszban foglaltak szerint meghatározó módon befolyásolhatják az uniós jogszabályok tartalmát.

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 vagy döntő jellegüként azonosítható, míg a másik pusztán járulékos jellegű, az EUMSZ 218. cikkének (9) bekezdése szerinti határozatot egyetlen jogalapra, azaz az elsődleges, illetve döntő jellegű célkitűzés vagy összetevő által megkövetelt jogalapra kell alapítani.

6.2.2. A jelen esetre történő alkalmazás

A tervezett jogi aktus elsődleges célkitűzése és tartalma a tengeri szállítással kapcsolatos, még akkor is, ha a tervezett módosítások közül néhány környezetvédelmi szempontokra vonatkozik. 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.

²⁰ A Bíróság ítélete, Németország kontra Tanács (OIV), C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, 64. pont.

Javaslat

A TANÁCS HATÁROZATA

az Európai Unió által a Nemzetközi Tengerészeti Szervezetben a Tengerikörnyezet-védelmi Bizottság 84. ülésén a hajókról történő szennyezés megelőzéséről szóló nemzetközi egyezmény (MARPOL-egyezmény) módosításainak elfogadása, valamint a Tengerészeti Biztonsági Bizottság 111. ülésén az „Életbiztonság a tengeren” tárgyú 1974. évi nemzetközi egyezmény (SOLAS-egyezmény), a gyorsjáratú vízi járművek biztonságáról szóló 1994. évi nemzetközi szabályzat (1994. évi HSC-szabályzat), a gyorsjáratú vízi járművek biztonságáról szóló 2000. évi nemzetközi szabályzat (2000. évi HSC-szabályzat), az ömlesztettáru-szállító hajók és az olajszállító tartályhajók vizsgálatokor alkalmazandó kiterjesztett ellenőrzési programról szóló 2011. évi nemzetközi szabályzat (2011. évi ESP-szabályzat), az életmentő felszerelések nemzetközi szabályzata (LSA-szabályzat) és a merülésvonalakról szóló 1966. évi nemzetközi egyezményhez csatolt 1988. évi jegyzőkönyv (a merülésvonalakról szóló 1988. évi jegyzőkönyv) módosításainak elfogadása tekintetében 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 (MEPC) olyan feladatokat lát el, amelyeket a hajókról történő tengerszennyezés megelőzésére és ellenőrzésére vonatkozó nemzetközi egyezményekben szereplő vagy az ilyen egyezmények alapján elfogadott előírások az IMO-ra ruháznak vagy ruházhatnak, különösen szabályok vagy egyéb rendelkezések elfogadása és módosítása tekintetében. Az MEPC a 84. ülésén módosításokat fogad el a MARPOL-egyezmény 16. cikke (2) bekezdésének b), c) és d) pontjával összhangban.
- (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, illetve 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. A Tengerészeti Biztonsági Bizottság a 111. ülésén módosításokat fogad el a SOLAS-egyezmény VIII. cikke b) pontjának iv. alpontjával és a

merülésvonalokról szóló 1988. évi jegyzőkönyv VI. cikke (2) bekezdésének d) pontjával összhangban.

- (5) Az IMO Tengerikörnyezet-védelmi Bizottsága a 2026. április 27. és május 1. között tartandó 84. ülésén a hajókról történő szennyezés megelőzéséről szóló nemzetközi egyezmény (MARPOL-egyezmény) VI. mellékletét érintő módosításokat tervez elfogadni az Atlanti-óceán északkeleti térségének új kibocsátásszabályozási területté nyilvánítása (a 13. és a 14. szabály, valamint a VII. függelék), a hajók tüzelőanyag-fogyasztására vonatkozó IMO-adatbázis (a hajók tüzelőolaj-fogyasztására vonatkozó globális adatgyűjtési rendszer) hozzáférhetősége és az ÜHG-kibocsátás csökkentésére irányuló rövid távú intézkedés felülvizsgálatára vonatkozó rendelkezés (20., 25., 27. és 28. szabály) tekintetében.
- (6) Az IMO Tengerészeti Biztonsági Bizottsága a 2026. május 13. és 22. között tartandó 111. ülésén módosításokat tervez elfogadni az „Életbiztonság a tengeren” tárgyú 1974. évi nemzetközi egyezmény (SOLAS-egyezmény) IV. és V. fejezetére és függelékére (Bizonyítványok), a gyorsjáratú vízi járművek biztonságáról szóló 1994. évi nemzetközi szabályzatra (1994. évi HSC-szabályzat), a gyorsjáratú vízi járművek biztonságáról szóló 2000. évi nemzetközi szabályzatra (2000. évi HSC-szabályzat), az ömlesztettáru-szállító hajók és az olajszállító tartályhajók vizsgálatokor alkalmazandó kiterjesztett ellenőrzési programról szóló 2011. évi nemzetközi szabályzatra (2011. évi ESP-szabályzat), az életmentő felszerelések nemzetközi szabályzatára (LSA-szabályzat), valamint a merülésvonalokról szóló 1966. évi nemzetközi egyezményhez csatolt 1988. évi jegyzőkönyv (a merülésvonalokról szóló 1988. évi jegyzőkönyv) B. mellékletére vonatkozóan.
- (7) Az MEPC és az MSC tervezett jogi aktusai joghatással fognak bírni.
- (8) Helyénvaló ezért meghatározni az Unió által az MEPC 84. ülésén képviselendő álláspontot, mivel a tervezett jogi aktusok meghatározó módon befolyásolhatják az uniós jog, nevezetesen az egyes folyékony tüzelőanyagok kéntartalmának csökkentéséről szóló (EU) 2016/802 irányelv¹, a tengeri közlekedésből eredő széndioxid-kibocsátások nyomon követéséről, jelentéséről és hitelesítéséről szóló (EU) 2015/757 rendelet², az üvegházhatást okozó gázok kibocsátási egységei Unión belüli kereskedelmi rendszerének létrehozásáról szóló 2003/87/EK irányelv, valamint az üvegházhatású gázok uniós kibocsátáskereskedelmi rendszeréhez piaci stabilizációs tartalék létrehozásáról és működtetéséről szóló (EU) 2015/1814 határozat módosításáról szóló (EU) 2023/959 irányelv³, valamint a megújuló és alacsony kibocsátású tüzelőanyagok tengeri szállításban való alkalmazásáról szóló (EU) 2023/1805 rendelet⁴ tartalmát.
- (9) Ezért indokolt, hogy az Unió támogassa a MARPOL-egyezmény VI. mellékletének 13. és 14. szabályában, valamint VII. függelékében végrehajtandó módosításokat, mivel azok hozzájárulnak majd a légszennyező anyagok hajókból származó kibocsátásának megelőzéséhez, csökkentéséhez és szabályozásához, és következésképpen a kapcsolódó egészségügyi, környezeti és gazdasági előnyök eléréséhez.

¹ HL L 132., 2016.5.21., 58. o.

² HL L 123., 2015.5.19., 55. o.

³ HL L 130., 2023.5.16., 134. o.

⁴ HL L 234., 2023.9.22., 48. o.

- (10) Indokolt továbbá, hogy az Unió támogassa a MARPOL-egyezmény VI. mellékletének 27. szabályában végrehajtandó módosításokat is, mivel a szóban forgó módosítások tovább javítják a hajók tüzelőolaj-fogyasztására vonatkozó globális adatgyűjtési rendszer adatainak hozzáférhetőségét a CII-keret hatékony végrehajtásának biztosítása és az említett keret felülvizsgálatának megkönnyítése érdekében.
- (11) Az Uniónak támogatnia kell a MARPOL-egyezmény VI. mellékletének 20., 25., 27. és 28. szabályában végrehajtandó módosításokat, mert azok az IMO 2023. évi ÜHG-stratégiájának elfogadásából és a rövid távú intézkedések felülvizsgálatának IMO általi lezárásából következnek, valamint lehetővé teszik az említett szabályok további felülvizsgálatát.
- (12) Helyénvaló meghatározni az Unió nevében az MSC 111. 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 irányelv⁵, a közösségi hajóforgalomra vonatkozó megfigyelő és információs rendszer létrehozásáról szóló 2002/59/EK irányelv⁶, az egyhéjazatú olajszállító tartályhajókra alkalmazandó kettős héjazatra vagy azzal egyenértékű szerkezeti megoldásra vonatkozó követelmények gyorsított bevezetéséről szóló 530/2012/EU rendelet⁷ és a tengerészeti felszerelésekről szóló 2014/90/EU irányelv⁸ tartalmát.
- (13) Ezért indokolt, hogy az Unió támogassa a SOLAS-egyezmény IV. és V. fejezetének és függelékének (Bizonyítványok) módosításait, valamint az 1994. évi HSC-szabályzat és a 2000. évi HSC-szabályzat módosításait, mivel hatékonyabb külön csatornákat használni a nagyon magas frekvenciájú (VHF) adatcsererendszer (VDES) alkalmazásspecifikus üzeneteihez (ASM), és a VDES – többletkapacitásának köszönhetően – lehetővé teszi több digitális adat cseréjét, és így képes kielégíteni a digitális adatok tengeri rádiókommunikációban való felhasználása iránti igény jövőbeli növekedését. Emellett a digitális adatok cseréje számos előnnyel jár nemcsak a biztonság és a helyzetismeret, hanem a védelem, a hajózás hatékonysága, a tengeri környezet védelme és a tengerészek terheinek csökkentése szempontjából is. A VDES jelentősen javítja az automatikus azonosító rendszeren (AIS) keresztül nyújtott előnyöket, és az e-navigációt lehetővé tevő eszköznek tekinthető. A VDES végrehajtása jelentős mértékben előmozdítja az alkalmazásspecifikus üzenetek és más információk hajók és parti hatóságok közötti cseréjét. Az Uniónak támogatnia kell ezeket a módosításokat is, mivel az új elismert műholdas mozgószolgálatok bevezetése szükségessé teszi annak egyértelmű meghatározását, hogy milyen követelmények vonatkoznak a tengerészeti biztonsággal, valamint a felkutatással és mentéssel kapcsolatos információknak az összes működő elismert műholdas mozgószolgálaton keresztül történő terjesztésére.
- (14) Célszerű, hogy az Unió támogassa a 2011. évi ESP-szabályzat módosításait, mivel a szóban forgó technikák növelik a hatékonyságot, a rugalmasságot és a megbízhatóságot a szemlézéssel és ellenőrzéssel kapcsolatos napi tevékenységekben, anélkül, hogy veszélyeztetnék e szemlék eredményeit.

⁵ HL L 163., 2009.6.25., 1. o.

⁶ HL L 208., 2002.8.5., 10. o.

⁷ HL L 172., 2012.6.30., 3. o.

⁸ HL L 257., 2014.8.28., 146. o.

- (15) Az Uniónak támogatnia kell az LSA-szabályzat módosításait, amelyek előmozdítják az életbiztonságot a tengeren azáltal, hogy növelik a hajó elhagyásához igénybe vehető szabadesésű mentőcsónakok hatékony és eredményes működésébe vetett bizalmat.
- (16) Indokolt, hogy az Unió támogassa a merülésvonalakról szóló 1988. évi jegyzőkönyv módosításait, mivel a fedélzeti szerkezet háromsoros védőkorlátokkal való felszerelése hatékonyan fokozhatja a személyzet védelmét, csökkentheti a személyzet vízbe esésének és sérüléseinek kockázatát, és minimális gazdasági költséggel javíthatja a hajók biztonságosságát.
- (17) Az uniós álláspontot az Unió azon tagállamainak kell képviselniük az Európai Unió érdekében közösen eljárva, amelyek tagjai az IMO-nak,

ELFOGADTA EZT A HATÁROZATOT:

1. cikk

A Nemzetközi Tengerészeti Szervezet (IMO) Tengerikörnyezet-védelmi Bizottságának 84. ülésén vagy az azt követő ülések bármelyikén az Unió nevében képviselendő álláspont az, hogy az Unió egyetért az alábbiakat érintő módosítások elfogadásával:

- a) a MARPOL-egyezmény VI. mellékletének 13. és 14. szabálya, valamint VII. függeléke, az Atlanti-óceán északkeleti térségének új kibocsátásszabályozási területté nyilvánítása tekintetében;
- b) a MARPOL-egyezmény VI. mellékletének 20., 25., 27. és 28. szabálya a hajók tüzelőanyag-fogyasztására vonatkozó IMO-adatbázis (a hajók tüzelőolaj-fogyasztására vonatkozó globális adatgyűjtési rendszer) hozzáférhetősége és az ÜHG-kibocsátás csökkentésére irányuló rövid távú intézkedés felülvizsgálatára vonatkozó rendelkezés tekintetében.

2. cikk

A Nemzetközi Tengerészeti Szervezet (IMO) Tengerészeti Biztonsági Bizottságának 111. ülésén vagy az azt követő ülések bármelyikén az Unió nevében képviselendő álláspont az, hogy az Unió egyetért az alábbiakat érintő módosítások elfogadásával:

- a) az „Életbiztonság a tengeren” tárgyú 1974. évi nemzetközi egyezmény (SOLAS-egyezmény) IV. és V. fejezete, valamint függeléke (Bizonyítványok);
- b) a gyorsjáratú vízi járművek biztonságáról szóló 1994. évi nemzetközi szabályzat (1994. évi HSC-szabályzat);
- c) a gyorsjáratú vízi járművek biztonságáról szóló 2000. évi nemzetközi szabályzat (2000. évi HSC-szabályzat);
- d) az ömlesztettáru-szállító hajók és az olajszállító tartályhajók vizsgálatokor alkalmazandó kiterjesztett ellenőrzési programról szóló 2011. évi nemzetközi szabályzat (2011. évi ESP-szabályzat);
- e) az életmentő felszerelések nemzetközi szabályzata (LSA-szabályzat);
- f) a merülésvonalakról szóló 1966. évi nemzetközi egyezményhez csatolt 1988. évi jegyzőkönyv (a merülésvonalakról szóló 1988. évi jegyzőkönyv) B. melléklete.

3. cikk

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

- h) A 2. cikkben említett álláspontot az Unió azon tagállamai képviselik az Unió érdekében közösen eljárva, amelyek tagjai az IMO Tengerészeti Biztonsági Bizottságának.

4. cikk

Ennek a határozatnak a tagállamok a címzettjei.

Kelt Brüsszelben, -án/-én.

*a Tanács részéről
az elnök*