



Az Európai Unió
Tanácsa

Brüsszel, 2023. március 31.
(OR. en)

8026/23

Intézményközi referenciaszám:
2023/0092 (NLE)

MAR 48
OMI 28

JAVASLAT

Küldi:	az Európai Bizottság főtitkára részéről Martine DEPREZ igazgató
Az átvétel dátuma:	2023. március 31.
Címzett:	Thérèse BLANCHET, az Európai Unió Tanácsának főtitkára
Biz. dok. sz.:	COM(2023) 181 final
Tárgy:	Javaslat – A TANÁCS HATÁROZATA az Európai Unió által a Nemzetközi Tengerészeti Szervezetben, a Tengerészeti Biztonsági Bizottság 107. ülésén, az „Életbiztonság a tengeren” tárgyú nemzetközi egyezmény (SOLAS-egyezmény), a gyorsjáratú vízi járművek biztonságáról szóló 1994. évi nemzetközi szabályzat (1994 évi HSC-szabályzat), a 2000. évi HSC-szabályzat, a sarkvidéki vizeken üzemelő hajókról szóló nemzetközi szabályzat (sarkvidéki szabályzat), a tengerészek képzéséről, képesítéséről és az őrszolgálat ellátásáról szóló 1978. évi nemzetközi egyezmény (STCW-egyezmény) és szabályzat, valamint az életmentő felszerelések nemzetközi szabályzata (LSA-szabályzat) módosításainak elfogadása tekintetében képviselendő álláspontról

Mellékelten továbbítjuk a delegációknak a COM(2023) 181 final számú dokumentumot.

Melléklet: COM(2023) 181 final



EURÓPAI
BIZOTTSÁG

Brüsszel, 2023.3.31.
COM(2023) 181 final

2023/0092 (NLE)

Javaslat

A TANÁCS HATÁROZATA

az Európai Unió által a Nemzetközi Tengerészeti Szervezetben, a Tengerészeti Biztonsági Bizottság 107. ülésén, az „Életbiztonság a tengeren” tárgyú nemzetközi egyezmény (SOLAS-egyezmény), a gyorsjáratú vízi járművek biztonságáról szóló 1994. évi nemzetközi szabályzat (1994 évi HSC-szabályzat), a 2000. évi HSC-szabályzat, a sarkvidéki vizeken üzemelő hajókról szóló nemzetközi szabályzat (sarkvidéki szabályzat), a tengerészek képzéséről, képesítéséről és az őrszolgálat ellátásáról szóló 1978. évi nemzetközi egyezmény (STCW-egyezmény) és szabályzat, valamint az életmentő felszerelések nemzetközi szabályzata (LSA-szabályzat) módosításainak elfogadása tekintetében képviselendő álláspontról

INDOKOLÁS

1. A JAVASLAT TÁRGYA

E javaslat tárgya az Unió által a Nemzetközi Tengerészeti Szervezet Tengerészeti Biztonsági Bizottságának 2023. május 31. és június 9. között tartandó 107. ülészakán képviselendő álláspont meghatározásáról szóló határozat.

A Tengerészeti Biztonsági Bizottság 106. ülése előirányozta, hogy a Tengerészeti Biztonsági Bizottság 107. ülése módosításokat fogad el a következők tekintetében:

1. az „Életbiztonság a tengeren” tárgyú 1974. évi nemzetközi egyezmény (SOLAS-egyezmény) II-2. fejezete, valamint a gyorsjáratú vízi járművek biztonságáról szóló 1994. évi nemzetközi szabályzat (1994. évi HSC-szabályzat) és a 2000. évi HSC-szabályzat;
2. az „Életbiztonság a tengeren” tárgyú 1974. évi nemzetközi egyezmény (SOLAS-egyezmény) XIV. fejezete és a sarkvidéki vizeken üzemelő hajókról szóló nemzetközi szabályzat (sarkvidéki szabályzat);
3. a tengerészek képzéséről, képesítéséről és az őrszolgálat ellátásáról szóló 1978. évi nemzetközi egyezmény (STCW-egyezmény) és a kapcsolódó szabályzat;
4. valamint az életmentő felszerelések nemzetközi szabályzata (LSA-szabályzat).

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, melynek 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.

Az 1980. május 25-én hatályba lépett „Életbiztonság a tengeren” tárgyú 1974. évi nemzetközi egyezménynek (a továbbiakban: 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-ügynökség. Az IMO a nemzetközi hajózás biztonságával, védelmével és környezeti teljesítményével kapcsolatos szabványok megalkotásáért világ szinten 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 Tengerkörnyezet-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, ideértve a légszennyező anyagok vagy 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 Tengerkörnyezet-védelmi Bizottsága hozza meg 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 Tengerkörnyezet-védelmi Bizottság és kiegészítő testületeik határozatait a tagok többségének támogatásával kell elfogadni.

2.3. Az IMO Tengerészeti Biztonsági Bizottságának tervezett jogi aktusa

A Tengerészeti Biztonsági Bizottság a 2023. május 31. és június 9. között tartandó 107. ülésén módosításokat tervez elfogadni a SOLAS-egyezmény II-2. fejezetére, valamint az 1994. évi és a 2000. évi HSC-szabályzatra vonatkozóan a perfluoroktán-szulfonsav (a továbbiakban: PFOS) tilalma tekintetében, továbbá a SOLAS-egyezmény XIV. fejezetére és a sarkvidéki szabályzatra vonatkozóan a halászhajók biztonsága tekintetében, ezenkívül módosítani kívánja az STCW-egyezményt és -szabályzatot az elektronikus bizonyítványok használata tekintetében, valamint az LSA-szabályzatot a teljesen zárt terű mentőcsónakok szellőzési előírásai tekintetében.

A SOLAS-egyezmény II-2. fejezete, valamint az 1994. és a 2000. évi HSC-szabályzat esetében a tervezett módosítások célja, hogy megtiltsák a PFOS-t tartalmazó tűzoltó habok tengeri tűzoltás során történő használatát.

A SOLAS-egyezmény XIV. fejezetében és a sarkvidéki szabályzatban végrehajtandó módosítások célja a SOLAS-egyezmény hatálya alá nem tartozó, sarkvidéki vizeken üzemelő hajókra vonatkozó biztonsági előírások szigorítása.

Az STCW-egyezmény és -szabályzat tervezett módosításainak célja, hogy a munka megkönnyítése, a lobogó szerinti államok közigazgatási szerveire, a kikötő szerinti államok ellenőreire és a tengerészekre háruló adminisztratív terhek csökkentése, valamint a csalással érintett bizonyítványok gyorsabb azonosíthatósága érdekében bevezessék az elektronikus tengerészsképesítő bizonyítványok használatát.

Az LSA-szabályzat tervezett módosításainak célja a teljesen zárt terű mentőcsónakok szellőzési előírásaira vonatkozó biztonsági követelmények szigorítása.

3. AZ UNIÓ ÁLTAL KÉPVISELENDŐ ÁLLÁSPONT

3.1. Az „Életbiztonság a tengeren” tárgyú 1974. évi nemzetközi egyezmény (SOLAS-egyezmény) II-2. fejezetének módosításai, valamint a gyorsjáratú vízi járművek biztonságáról szóló 1994. évi nemzetközi szabályzat (1994. évi HSC-szabályzat) és a 2000. évi HSC-szabályzat módosításai

A Tengerészeti Biztonsági Bizottság 101. ülése a PFOS új tűzoltó rendszerekben való használatának tilalmára vonatkozó új eredménycélú hagyott jóvá, amelyet az Unió támogatott. A Tengerészeti Biztonsági Bizottság 101. ülése felvette azt a hajórendszerekkel és hajófelszerelésekkel foglalkozó albizottság soron következő, kétéves napirendjére.

A hajórendszerekkel és hajófelszerelésekkel foglalkozó albizottság 7. ülése – a Tengerészeti Biztonsági Bizottság 102. ülése általi jóváhagyás céljából – megállapodott arról, hogy „A perfluoroktán-szulfonsavat (PFOS) tartalmazó tűzoltó habok hajók fedélzetén történő tűzoltáshoz való felhasználásának tilalmára vonatkozó rendelkezések kidolgozása” megnevezésű eredménycélú alkalmazási köre bővüljön, és kiterjedjen a SOLAS-egyezmény II-2. fejezetének egyéb szabályaira és más jogi eszközökre. Az Unió támogatta, hogy ez az új eredménycélú a hajórendszerekkel és hajófelszerelésekkel foglalkozó albizottság 8. ülésének napirendjére kerüljön.

A Tengerészeti Biztonsági Bizottság 102. ülése megállapodott arról, hogy kiterjeszti az eredménycélú alkalmazási körét, és felveszi azt a hajórendszerekkel és hajófelszerelésekkel foglalkozó albizottság 8. ülésének napirendjére, amelyet az Unió támogatott.

A hajórendszerekkel és hajófelszerelésekkel foglalkozó albizottság 8. ülése elfogadta a SOLAS-egyezmény II-2. fejezetének, valamint az 1994. és 2000. évi HSC-szabályzatnak a PFOS tilalmára irányuló módosítástervezeteit. A hajórendszerekkel és hajófelszerelésekkel foglalkozó albizottság 8. ülésén az Unió azt az álláspontot képviselte, hogy támogatni kell a SOLAS-egyezmény II-2. fejezetéhez, valamint az 1994. és 2000. évi HSC-szabályzathoz javasolt módosítástervezeteket, és azt javasolta, hogy a SOLAS-egyezmény és a HSC-szabályzatok módosításainak véglegesítése érdekében azokat terjesszék egy munkacsoport elé.

A Tengerészeti Biztonsági Bizottság 106. ülése jóváhagyta a SOLAS-egyezmény II-2. fejezete, valamint az 1994. és 2000. évi HSC-szabályzat módosítástervezeteit (a Tengerészeti Biztonsági Bizottság 106. üléséről szóló jelentés (MSC 106/19) 11.29. pontja) annak érdekében, hogy a Tengerészeti Biztonsági Bizottság 107. ülése elfogadhassa azokat.

A Tengerészeti Biztonsági Bizottság 106. ülésén az Unió álláspontja az volt, hogy támogatni kell a SOLAS-egyezmény II-2. fejezete, valamint az 1994. és 2000. évi HSC-szabályzat módosítástervezeteinek jóváhagyását.

Az Unió álláspontja szerint támogatni kell ezeket a módosításokat, mivel a PFOS az emberi egészségre és a tengeri környezetre egyaránt káros anyag, és a szóban forgó módosítások meg fogják tiltani a PFOS-t tartalmazó tűzoltó habok tengeri tűzoltás során történő használatát.

3.2. Az „Életbiztonság a tengeren” tárgyú 1974. évi nemzetközi egyezmény (SOLAS-egyezmény) XIV. fejezetének és a sarkvidéki szabályzatnak a módosításai

A Tengerészeti Biztonsági Bizottság 100. ülése megvizsgálta a SOLAS-egyezmény XIV. fejezetének javasolt módosításait, hogy megkönnyítse egyes rendelkezések halászhajókra való kötelező alkalmazását. A Tengerészeti Biztonsági Bizottság 100. ülése továbbá fontolóra vette, hogy a hajóutak tervezésének alapvető elemeként kötelezővé tenne bizonyos módszereket a hajók jeges viszonyok közötti üzemképességének meghatározásához (sarkvidéki szabályzat, 11. fejezet), és azt állítja, hogy lehet érvelni amellett, hogy kötelezővé tehető a sarkvidéki szabályzat sarkvidéki vizekre vonatkozó üzemeltetési kézikönyvének (PWOM-kézikönyv) vagy a kézikönyv részeinek fedélzeten tartása.

A Tengerészeti Biztonsági Bizottság 100. ülésén az Unió azt az álláspontot képviselte, hogy a halászhajók tekintetében támogatni kell, hogy a Tengerészeti Biztonsági Bizottság 100. ülése részletesebben megvizsgálja a SOLAS-egyezmény XIV. fejezetének és a sarkvidéki szabályzatnak a módosítására irányuló javaslatokat.

A Tengerészeti Biztonsági Bizottság 101. ülésén a bizottság megvizsgálta a sarkvidéki szabályzat rendelkezéseinek a SOLAS-egyezmény hatálya alá nem tartozó hajókra való kiterjesztését, valamint egy közgyűlési határozattervezetre irányuló javaslatot, amely azt szorgalmazta, hogy a tagállamok önkéntes alapon tegyenek lépéseket a sarkvidéki szabályzat biztonsági intézkedéseinek a SOLAS-egyezmény hatálya alá nem tartozó hajók esetében történő végrehajtására.

A Tengerészeti Biztonsági Bizottság 101. ülése ezt követően jóváhagyta a sarkvidéki vizeken üzemelő, nem a SOLAS-egyezmény szerint engedélyezett hajókra vonatkozó ideiglenes biztonsági intézkedésekről szóló közgyűlési határozat tervezetét, és úgy döntött, hogy a navigációs, kommunikációs, kutatási és mentési albizottság 7. ülése elé terjeszti, hogy az albizottság vizsgálja meg a sarkvidéki szabályzat 9. és 11. fejezetének a SOLAS-egyezmény hatálya alá nem tartozó hajókra való alkalmazásának jogkövetkezményeit és megvalósíthatóságát, valamint határozza meg, hogy miként lehetne a SOLAS-egyezmény hatálya alá nem tartozó hajók biztonságát a leginkább javítani, ideértve a SOLAS-egyezmény és/vagy a sarkvidéki szabályzat módosításainak esetleges kidolgozását is.

A Tengerészeti Biztonsági Bizottság 101. ülésén az Unió álláspontja a következő volt:

1. elvi szinten támogatni kell azt a javaslatot, hogy ezt a kérdést alaposabb megfontolás céljából a navigációs, kommunikációs, kutatási és mentési albizottság elé terjesszék;
2. a halászhajók tekintetében támogatni kell egy közgyűlési határozattervezet kidolgozását.

A navigációs, kommunikációs, kutatási és mentési albizottság 7. ülése megállapodott arról, hogy Új-Zéland koordinációja mellett kapcsolattartó csoportot hoz létre.

A navigációs, kommunikációs, kutatási és mentési albizottság 7. ülésén az Unió azt az álláspontot képviselte, hogy általában véve támogatni kell azt a javaslatot, hogy kezdeményezni kell a sarkvidéki szabályzat 9. és 11. fejezetének a SOLAS-egyezmény hatálya alá nem tartozó hajókra való alkalmazásának megvalósíthatóságával és jogkövetkezményeivel kapcsolatos technikai kérdések megfontolását.

A navigációs, kommunikációs, kutatási és mentési albizottság 8. ülése a következőkről állapodott meg:

1. a sarkvidéki szabályzat kidolgozandó módosítástervezeteinek a meglévő I-A. és I-B. részre kell korlátozódniuk, a bevezető rész esetleges kapcsolódó módosításaival együtt;

2. a sarkvidéki szabályzat I-A.részában kidolgozandó, vonatkozó szabályok alkalmazási körét minimális intézkedésként ki kell terjeszteni a sarkvidéki vizeken tett összes hajóútra a legalább 24 méter hosszú halászhajók, a legalább 300 bruttó tonnátartalmú, kereskedelmi tevékenységet nem folytató kedvtelési célú jachtok, valamint a legalább 300 bruttó tonnátartalmú, de 500 bruttó tonnátartalomnál kisebb teherhajók esetében; továbbá
3. a SOLAS-egyezmény XIV. fejezetéhez módosítástervezeteket kell kidolgozni a sarkvidéki szabályzat alkalmazásának más hajókra való kiterjesztése, valamint a mentességek és mérlegelési jogkörök kezelése érdekében.

E kérdés továbbvitele érdekében az albizottság végül megállapodott a SOLAS-egyezmény hatálya alá nem tartozó, sarkvidéki vizeken üzemelő hajókra vonatkozó biztonsági intézkedésekkel foglalkozó kapcsolattartó csoport újbóli felállításáról.

A navigációs, kommunikációs, kutatási és mentési albizottság 8. ülésén az Unió azt az álláspontot képviselte, hogy támogatni kell a kapcsolattartó csoport újbóli felállítását a 9. és 11. fejezet szövegének további tökéletesítése, valamint a SOLAS-egyezmény módosítására vonatkozó szövegtervezet kidolgozása érdekében, különösen a halászhajók és a kedvtelési célú vízi járművek tekintetében.

A navigációs, kommunikációs, kutatási és mentési albizottság 9. ülésén az Unió álláspontja az volt, hogy a halászhajók és a kedvtelési célú vízi járművek tekintetében támogatni kell a SOLAS-egyezmény XIV. fejezetének, valamint a sarkvidéki szabályzat I-A. és 1-B. részének módosítástervezeit.

A Tengerészeti Biztonsági Bizottság 106. ülésén a bizottság jóváhagyta a SOLAS-egyezmény XIV. fejezetének és a sarkvidéki szabályzatnak a tervezett módosításait (a Tengerészeti Biztonsági Bizottság 106. üléséről készült jelentés (MSC 106/19) 13.9. pontja) annak érdekében, hogy azokat a Tengerészeti Biztonsági Bizottság 107. ülésén elfogadhassa, és a módosítások 2026. január 1-jén hatályba léphessenek.

A Tengerészeti Biztonsági Bizottság 106. ülésén az Unió álláspontja az volt, hogy támogatni kell a SOLAS-egyezmény XIV. fejezetének, valamint a sarkvidéki szabályzat I-A. és 1-B. részének módosítástervezeit.

Az Uniónak azt az álláspontot kell képviselnie, hogy támogatni kell ezeket a módosításokat, mivel javítani fogják a SOLAS-egyezmény hatálya alá nem tartozó, sarkvidéki vizeken üzemelő hajókra vonatkozó biztonsági előírásokat.

3.3. A tengerészek képzéséről, képesítéséről és az őrszolgálat ellátásáról szóló 1978. évi nemzetközi egyezmény (STCW-egyezmény) és szabályzat módosításai

Az emberi tényezőkkel, a képesítéssel és az őrszolgálat ellátásával foglalkozó albizottság az 5. ülésén fontolóra vette, hogy javaslatot tesz az STCW-egyezmény I/2. szabályának egységes értelmezésére vonatkozó tervezetre, amelynek célja, hogy egyértelművé tegye a tengerészképesítő bizonyítványok esetében a bizonyítvány „eredetije” kifejezés jelentését arra való tekintettel, hogy az STCW-egyezmény alkalmazásában – más egyezmények esetében már alkalmazott gyakorlathoz hasonlóan – elektronikus bizonyítványok is használhatók. Az IMO tulajdonképpen már kidolgozott iránymutatásokat az elektronikus bizonyítványok használatára vonatkozóan (FAL.5/Circ.39/Rev.2). Az emberi tényezőkkel, a képesítéssel és az őrszolgálat ellátásával foglalkozó albizottság 5. ülésén azonban megoszlottak a vélemények azt illetően, hogy ez utóbbi iránymutatások már lehetővé teszik-e az STCW-egyezmény szerinti elektronikus bizonyítványokat.

Az emberi tényezőkkel, a képesítéssel és az őrszolgálat ellátásával foglalkozó albizottság 5. ülésén az Unió azt az álláspontot képviselte, hogy az elektronikus bizonyítványok elismerésének lehetővé tétele érdekében támogatja a bizonyítvány „eredetije” kifejezés (az STCW-egyezmény I/2. szabálya) jelentésének egyértelművé tételére irányuló javaslatot.

A Tengerészeti Biztonsági Bizottság a 100. ülésén megállapodott arról, hogy az emberi tényezőkkel, a képesítéssel és az őrszolgálat ellátásával foglalkozó albizottság kétévenkénti napirendjére és 6. ülésének ideiglenes napirendjére felveszi „Az STCW-egyezmény és -szabályzat módosításainak kidolgozása a tengerészek elektronikus bizonyítványainak és okmányainak használatára vonatkozóan” megnevezésű eredménycél, melynek teljesítését – a III. albizottsággal együttműködve, illetve az emberi tényezőkkel, a képesítéssel és az őrszolgálat ellátásával foglalkozó albizottság által kért módon és időben – 2020-ra tűzte ki. A Tengerészeti Biztonsági Bizottság 100. ülése arról is megállapodott, hogy tájékoztatja a FAL-bizottságot az új eredménycélról, mivel a FAL-bizottság jóváhagyta az elektronikus bizonyítványok használatára vonatkozó iránymutatást (FAL.5/Circ.39/Rev.2).

A Tengerészeti Biztonsági Bizottság 100. ülésén az Unió azt az álláspontot képviselte, hogy támogatja az STCW-egyezmény és -szabályzat szerinti elektronikus bizonyítványok használatára kitérő új eredménycél.

Az emberi tényezőkkel, a képesítéssel és az őrszolgálat ellátásával foglalkozó albizottság 6. ülése megjegyezte, hogy a legjobb megoldás az lenne, ha ennek a kérdésnek a megvitatására először egy kapcsolattartó csoport keretében kerülne sor. Az emberi tényezőkkel, a képesítéssel és az őrszolgálat ellátásával foglalkozó albizottság 6. ülésén az EU álláspontja az volt, hogy támogatni kell e kapcsolattartó csoport létrehozását.

Az emberi tényezőkkel, a képesítéssel és az őrszolgálat ellátásával foglalkozó albizottság 7. ülése a kapcsolattartó csoport jelentésének megvitatását követően elismerte, hogy az STCW-egyezmény vonatkozó szabályai, az STCW-szabályzat A. és B. részében foglalt rendelkezések, valamint az iránymutatások tervezetének kidolgozása tekintetében további munkára és mérlegelésre van szükség. Ezért újra felállította a kapcsolattartó csoportot.

Az emberi tényezőkkel, a képesítéssel és az őrszolgálat ellátásával foglalkozó albizottság 7. ülésén az Unió azt az álláspontot képviselte, hogy általában véve támogatni kell a kapcsolattartó csoport munkáját, és javasolni kell, hogy a jelentést – az STCW-egyezmény módosítástervezeteinek és az iránymutatások tervezetének a véglegesítése céljából – terjesszék az emberi tényezőkkel, a képesítéssel és az őrszolgálat ellátásával foglalkozó albizottság 8. ülésén létrehozandó munkacsoport elé.

Az emberi tényezőkkel, a képesítéssel és az őrszolgálat ellátásával foglalkozó albizottság 8. ülése megjegyezte, hogy a kapcsolattartó csoport jelentős eredményeket ért el az STCW-egyezmény és az elektronikus tengerészképesítő bizonyítványok használatáról szóló szabályzat módosítástervezeteinek, valamint az elektronikus tengerészképesítő bizonyítványok használatára vonatkozó iránymutatások tervezetének és a kapcsolódó, STCW.7. sz. körlevél tervezetének kidolgozása terén. Az Unió támogatta a kapcsolattartó csoport munkáját, és azt javasolta, hogy a jelentést terjesszék munkacsoport elé.

A Tengerészeti Biztonsági Bizottság 106. ülése jóváhagyta az STCW-egyezmény I/1. és I/2. szabályának, valamint az STCW-szabályzat A-I/2. szakaszának (a Tengerészeti Biztonsági Bizottság 106. üléséről készült jelentés (MSC 106/19) 10.4. és 10.5. pontja) módosítástervezeteit, hogy azok a Tengerészeti Biztonsági Bizottság 107. ülésén elfogadásra kerüljenek.

A Tengerészeti Biztonsági Bizottság 106. ülésén az Unió azt az álláspontot képviselte, hogy

az elektronikus bizonyítványok használata tekintetében támogatni kell az STCW-szabályzat I/1. és I/2. szabályához, valamint az STCW-szabályzat A-I/2. szakaszához kapcsolódó módosítástervezetek jóváhagyását.

Az Uniónak azt az álláspontot kell képviselnie, hogy támogatni kell ezeket a módosításokat, mivel az STCW-egyezmény szerinti bizonyítványok digitalizálása megkönnyítené a lobogó szerinti államok közigazgatási szerveinek, a kikötő szerinti államok ellenőreinek és a tengerészeknek a munkáját, és csökkentené a rájuk háruló adminisztratív terheket. Ezáltal a csalással érintett bizonyítványok is gyorsabban azonosíthatók lennének.

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

A Tengerészeti Biztonsági Bizottság a 97. ülésén új eredménycélt állapított meg a teljesen zárt terű mentőcsónakok szellőzésére vonatkozó követelményekkel kapcsolatban, amelyet az Unió támogatott.

A hajórendszerekkel és hajófelszerelésekkel foglalkozó albizottság a 4. ülésén – az Egyesült Államok koordinációja mellett – létrehozta az életmentő felszerelésekkel foglalkozó kapcsolattartó csoportot a szükséges adatok összegyűjtése, az új szellőzési követelmények alapjául szolgáló lehetséges kritériumok meghatározása, valamint az LSA-szabályzat IV. fejezete 4.6.6.1. pontjának módosítástervezeteihez és az MSC.81(70). sz. határozat módosítástervezeteihez alkalmazandó kritériumokra vonatkozó ajánlás megfogalmazása céljából.

A hajórendszerekkel és hajófelszerelésekkel foglalkozó albizottság 4. ülésén az Unió azt az álláspontot képviselte, hogy elvben támogatni kell az LSA-szabályzat és az MSC.81(70). sz. határozat módosítástervezeteinek egy munkacsoporton belüli részletesebb megvitatását.

A hajórendszerekkel és hajófelszerelésekkel foglalkozó albizottság az 5. ülésén a következőkről állapodott meg:

1. a teljesen zárt terű mentőcsónakok esetében a mikroklíma-paramétereken alapuló szellőzés/levegőcsere rátának kell lennie az LSA-szabályzat módosítástervezetében meghatározott kritériumnak, az aktív és a passzív szellőzést biztosító módszerek egyikét sem zárva ki;
2. a szén-dioxid-koncentráció nem haladhatja meg az 5 000 ppm-et, ami személyenként legalább 5 m³/h szellőzési rátát tesz szükségessé, és az új szellőzési követelményeket a módosítások hatálybalépésének időpontját követően a hajó fedélzetén elhelyezett, új, teljesen zárt terű mentőcsónakokra is alkalmazni kell; továbbá
3. a mentőcsónakok esetében általában legalább 24 órán keresztül kell élhető környezetet fenntartani, míg a sarkvidéki vizeken üzemelő hajók túlélési járművei esetében hosszabb idő írható elő.

Végezetül, a hajórendszerekkel és hajófelszerelésekkel foglalkozó albizottság 5. ülése megállapodott arról, hogy az LSA-szabályzatnak a teljesen zárt terű mentőcsónakok szellőzésére vonatkozó módosítástervezetei – az LSA-szabályzat nem teljesen zárt terű mentőcsónakok szellőzésére vonatkozó, kapcsolódó módosításainak véglegesítését követően – jóváhagyás céljából esetlegesen benyújthatók a Tengerészeti Biztonsági Bizottságnak. Ez utóbbi módosításokat részletesebb megvitatás céljából egy kapcsolattartó csoport elé terjesztették.

A hajórendszerekkel és hajófelszerelésekkel foglalkozó albizottság 5. ülésén az Unió azt az álláspontot képviselte, hogy támogatni kell az LSA-szabályzat és az MSC.81(70). sz. határozat módosítástervezeteinek egy munkacsoporton belüli részletesebb megvitatását.

Az idő szűkössége miatt a hajórendszerekkel és hajófelszerelésekkel foglalkozó albizottság 6. ülése kapcsolattartó csoportot hozott létre azzal a céllal, hogy a módosítástervezetek a 7. ülésén véglegesítésre kerüljenek. A teljesítési céldátumot 2021-ig meghosszabbították.

A hajórendszerekkel és hajófelszerelésekkel foglalkozó albizottság 7. ülése elfogadta az LSA-szabályzatnak a teljesen zárt terű mentőcsónakokon kívüli túlélési járművek szellőzésére vonatkozó módosítástervezeit. Ami az MSC.81(70). sz. határozatot illeti, a hajórendszerekkel és hajófelszerelésekkel foglalkozó albizottság 7. ülése jóváhagyta a módosítástervezeteket a 6.10. pont (Mentőcsónakok üzemeltetési vizsgálata) és a 6.14. pont (A teljesen zárt terű mentőcsónakok további vizsgálatai) tekintetében. Ezért az albizottság újra felállította az életmentő felszerelésekkel foglalkozó kapcsolattartó csoportot, hogy véglegesítse az életmentő felszerelések vizsgálatáról szóló, felülvizsgált ajánlásnak (MSC.81(70). sz. határozat) a részben zárt terű mentőcsónakok szellőzését biztosító eszközök vizsgálatára vonatkozó módosítástervezeit.

A hajórendszerekkel és hajófelszerelésekkel foglalkozó albizottság 7. ülésén az Unió azt az álláspontot képviselte, hogy támogatni kell az LSA-szabályzat és az MSC.81(70). sz. határozat módosítástervezeteinek az LSA-munkacsoporton belüli részletesebb megvitatását.

A hajórendszerekkel és hajófelszerelésekkel foglalkozó albizottság 8. ülése a következőkről állapodott meg:

1. a Tengerészeti Biztonsági Bizottság határozattervezete az életmentő felszerelések nemzetközi szabályzatának (LSA-szabályzat) módosításairól (a IV. fejezetben foglalt túlélési járművek szellőzési követelményei tekintetében), beleértve az alkalmazással kapcsolatos rendelkezést és a Tengerészeti Biztonsági Bizottság kapcsolódó határozattervezetét;
2. a felülvizsgált ajánlás (MSC.81(70). sz. határozat) módosításainak tervezete, amelynek elfogadására – a 2. mellékletben foglaltak szerint – a Tengerészeti Biztonsági Bizottság 107. ülésén kerül sor, az LSA-szabályzat kapcsolódó módosításainak elfogadásával összefüggésben (lásd a 3.21. pontot).

A hajórendszerekkel és hajófelszerelésekkel foglalkozó albizottság 8. ülésén az Unió támogatta, hogy az LSA-munkacsoportban részletesebben vitassák meg az MSC.81(70). sz. határozat módosítástervezeit, annak érdekében, hogy ezen az ülésen véglegesíteni lehessen az LSA-szabályzat és az MSC.81(70). sz. határozat módosítástervezeteinek csomag formájában, 2026. január 1-jén történő hatálybalépését.

A Tengerészeti Biztonsági Bizottság 106. ülése – a 107. ülésén történő elfogadás céljából – jóváhagyta az LSA-szabályzat módosítástervezeit, illetve a teljesen zárt terű mentőcsónakok, valamint az életmentő felszerelések vizsgálatáról szóló, felülvizsgált ajánlás (felülvizsgált ajánlás) (MSC.81(70). sz. határozat) módosítástervezeit a teljesen zárt terű mentőcsónakok tekintetében (az MSC 106/19. sz. jelentés 11.4.1. és 11.6.1. pontja).

A Tengerészeti Biztonsági Bizottság 106. ülésén az Unió álláspontja az volt, hogy támogatni kell az LSA-szabályzat módosítástervezeit, illetve a teljesen zárt terű mentőcsónakokra vonatkozó módosítástervezeteket, valamint a teljesen zárt terű mentőcsónakok esetében az életmentő felszerelések vizsgálatáról szóló, felülvizsgált ajánlás (felülvizsgált ajánlás) (MSC.81(70). sz. határozat) módosítástervezeit, és emlékeztetni kell a teljesen zárt terű mentőcsónakokra vonatkozó módosítástervezetek elfogadásának fontosságára.

Az Uniónak azt az álláspontot kell képviselnie, hogy támogatni kell ezeket a módosításokat, mivel szigorítják a teljesen zárt terű mentőcsónakok szellőzési előírásaira vonatkozó biztonsági követelményeket.

3.5. A vonatkozó uniós jogszabályok és az uniós hatáskör

3.5.1. *Az „Életbiztonság a tengeren” tárgyú 1974. évi nemzetközi egyezmény (SOLAS-egyezmény) II-2. fejezetének módosításai, valamint a gyorsjáratú vízi járművek biztonságáról szóló 1994. évi nemzetközi szabályzat (1994. évi HSC-szabályzat) és a 2000. évi HSC-szabályzat módosításai*

A környezetben tartósan megmaradó szerves szennyező anyagokról szóló (EU) 2019/1021 rendelet¹. Ez a rendelet megtiltja a PFOS-t és származékait használó új létesítményeket.

A hajók újrafeldolgozásáról szóló 1257/2013/EU rendelet². A hajók újrafeldolgozásáról szóló rendelet számos további követelményt határoz meg, amelyek túlmutatnak a hongkongi egyezményben meghatározott követelményeken, és két további veszélyes anyagot (PFOS és HBCDD) tartalmaz a mellékleteiben.

Ezért a SOLAS-egyezmény II-2. fejezetének módosításai, valamint az 1994. és 2000. évi HSC-szabályzat módosításai hatással lesznek az (EU) 2019/1021 rendelet és az 1257/2013/EU rendelet alapján alkalmazandó követelményekre.

3.5.2. *Az „Életbiztonság a tengeren” tárgyú 1974. évi nemzetközi egyezmény (SOLAS-egyezmény) XIV. fejezetének és a sarkvidéki szabályzatnak a módosításai*

A 24 méteres és annál hosszabb halászhajók összehangolt biztonsági rendszeréről szóló 97/70/EK irányelv³. Ez az irányelv az „Északi» regionális hatályú rendelkezések” című III. mellékletében olyan rendelkezéseket tartalmaz, amelyek a sarkvidéki vizeket is magukban foglaló területeken tevékenységet folytató halászhajókra vonatkozó technikai rendelkezéseket állapítanak meg.

A kedvtelési célú vízi járművekről és a motoros vízi sporteszközökről szóló 2013/53/EU irányelv⁴. Ez az irányelv a legalább 2,5 m és legfeljebb 24 m hosszú kedvtelési célú vízi járművek, valamint a 0 és 4 m közötti motoros vízi sporteszközök tervezését és építését szabályozza.

A 2014/90/EU irányelvnek⁵ a tengerészeti felszerelésekre vonatkozó tervezési, gyártási és teljesítménykövetelmények és vizsgálati előírások tekintetében történő alkalmazására vonatkozó szabályok megállapításáról és az (EU) 2021/1158 bizottsági végrehajtási rendelet hatályon kívül helyezéséről szóló (EU) 2022/1157 bizottsági végrehajtási rendelet⁶.

A közösségi hajóforgalomra vonatkozó megfigyelő és információs rendszer létrehozásáról szóló 2002/59/EK irányelv⁷. Ez az irányelv a jéghelyzetben tevékenységet folytató hajókra vonatkozó rendelkezéseket tartalmaz. A 18. cikk a következőket írja elő az illetékes hatóságok számára: 1. „átadják a hatáskörükbe tartozó területen tartózkodó, vagy a kikötőikbe érkezni, illetve onnan távozni kívánó hajó parancsnokának a jéghelyzetre, az ajánlott útvonalakra és a hatáskörükbe tartozó terület jégtörő szolgáltatásaira vonatkozó

¹ HL L 169., 2019.6.25., 45. o.

² HL L 330., 2013.12.10., 1. o.

³ HL L 34., 1998.2.9., 1. o.

⁴ HL L 354., 2013.12.28., 90. o.

⁵ HL L 257., 2014.8.28., 146. o.

⁶ HL L 180., 2022.7.6., 1. o.

⁷ HL L 208., 2002.8.5., 10. o.

információkat,” valamint 2. dokumentumokkal bizonyítsák, hogy a hajók teljesítik az érintett terület jéghelyzetének megfelelő szilárdsági és teljesítményi követelményeket. Ezenfelül a 6a. cikkben szerepelnek az automatikus azonosító rendszerek (AIS) (A. osztály) fedélzeten tartására vonatkozó követelmények, amelyek a 15 métert meghaladó halászhajókra vonatkoznak. Ugyanez a követelmény megtalálható a közös halászati politika szabályainak betartását biztosító közösségi ellenőrző rendszer létrehozásáról szóló 1224/2009/EK tanácsi rendelet (a halászati ellenőrzésről szóló rendelet) 10. cikkében, és az uniós lobogó alatt közlekedő hajókra vonatkozik.

Ezért a SOLAS-egyezmény XIV. fejezetének és a sarkvidéki szabályzatnak a módosításai hatással lesznek a 97/70/EK irányelv, a 2013/53/EU irányelv, a 2014/90/EU irányelv és a 2002/59/EK irányelv alapján alkalmazandó követelményekre.

3.5.3. *A tengerészek képzéséről, képesítéséről és az őrszolgálat ellátásáról szóló 1978. évi nemzetközi egyezmény (STCW-egyezmény) és szabályzat módosításai*

A tengerészek képzésének minimumszintjéről szóló (EU) 2022/993 irányelv⁸ a digitális bizonyítványokra vonatkozó rendelkezéseket tartalmaz:

- A 4. cikk (11) bekezdése a következőket mondja ki: „A 20. cikk (7) bekezdésére is figyelemmel, az ebben az irányelvben előírt bármely bizonyítvány eredetijét nyomtatott vagy digitális formában azon a hajón kell őrizni, ahol a bizonyítvány tulajdonosa szolgál, eredetiségük és érvényességük pedig az e cikk (13) bekezdésének b) pontja szerinti eljárás keretében ellenőrizhető.”
- A 4. cikk (14) bekezdése a következőképpen rendelkezik: „A Bizottság felhatalmazást kap arra, hogy amikor az STCW-egyezménynek és az STCW-szabályzat A. részének a tengerészek digitális bizonyítványaival kapcsolatos, vonatkozó módosításai hatályba lépnek, a 30. cikknek megfelelően felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el arra vonatkozóan, hogy ezen irányelv összes vonatkozó rendelkezésének az STCW-egyezményben és az STCW-szabályzat A. részében végrehajtott módosításokkal való összehangolása révén módosítsa ezt az irányelvet, a tengerészek bizonyítványainak és érvényesítéseinek digitalizálása érdekében.”
- A 6. cikk (A tagállamok által kiadott tengerészképesítő bizonyítványok kölcsönös elismerése) a következőképpen rendelkezik: „Minden tagállam elfogadja a más tagállamok által vagy azok felügyelete alatt kiadott jártassági bizonyítványokat és igazoló okmányokat nyomtatott vagy digitális formában annak érdekében, hogy lehetővé tegye a tengerészek számára, hogy a lobogója alatt közlekedő hajókon szolgálatot teljesítsenek.”

Ezért az STCW-egyezmény és -szabályzat módosításai hatással lesznek az (EU) 2022/993 irányelv alapján alkalmazandó követelményekre.

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

A mentőcsónakokra és a túlélési járművekre vonatkozó előírások, valamint az MSC.81(70). sz. határozat a 2014/90/EU irányelvnek⁹ a tengerészeti felszerelésekre vonatkozó tervezési, gyártási és teljesítménykövetelmények és vizsgálati előírások tekintetében történő alkalmazására vonatkozó szabályok megállapításáról és az (EU)

⁸ HL L 169., 2022.6.27., 45. o.

⁹ HL L 257., 2014.8.28., 146. o.

2021/1158 bizottsági végrehajtási rendelet hatályon kívül helyezéséről szóló (EU) 2022/1157 bizottsági végrehajtási rendelet¹⁰ mellékletének részét képezik.

Ezen túlmenően a személyhajókra vonatkozó biztonsági szabályokról és követelményekről szóló 2009/45/EK irányelv¹¹ 6. cikke (2) bekezdése a) pontjának i. alpontja az A. osztályú személyhajókra a módosított SOLAS-egyezményt alkalmazza, míg az I. melléklet mentőeszközökről szóló III. fejezete különféle átfogó követelményeket állapít meg a belföldi utakon közlekedő B., C. és D. osztályú személyhajókra, többek között a teljesen zárt terű mentőcsónakokra vonatkozóan is.

Ezért az LSA-szabályzat módosításai hatással lesznek a 2014/90/EU irányelv és a 2009/45/EK irányelv alapján alkalmazandó követelményekre.

3.5.5. Az uniós hatáskör

A SOLAS-egyezmény II-2. fejezetének módosításai, valamint az 1994. és 2000. évi HSC-szabályzat módosításai hatással lennének az uniós jogra, különösen az (EU) 2019/1021 rendelet és az 1257/2013/EU rendelet alkalmazására.

A SOLAS-egyezmény XIV. fejezetének módosításai, valamint a sarkvidéki szabályzat módosításai hatással lennének az uniós jogra, különösen a 97/70/EK irányelv, a 2013/53/EU irányelv, a 2014/90/EU irányelv, a 2020/1170 irányelv és a 2022/59/EK irányelv alkalmazására.

Az STCW-egyezmény és -szabályzat módosításai hatással lennének az uniós jogra, különösen az (EU) 2022/993 irányelv alkalmazására.

Az LSA-szabályzat módosításai hatással lennének az uniós jogra, különösen a 2014/90/EU irányelv és a 2009/45/EK irányelv alkalmazására.

A tervezett jogi aktusok tárgya tehát olyan területre vonatkozik, amelynek tekintetében az EUMSZ 3. cikke (2) bekezdésének utolsó tagmondata értelmében az Unió kizárólagos külső hatáskörrel rendelkezik.

4. JOGALAP

4.1. Eljárási jogalap

4.1.1. 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 megállapodásnak¹².

A „joghatással bíró jogi aktus” fogalmába beletartoznak a nemzetközi jognak a kérdéses szervre irányadó szabályai szerint joghatással bíró aktusok. Ezenfelül a fogalom magában foglalja azokat az eszközöket is, amelyek a nemzetközi jog szerint nem bírnak kötelező

¹⁰ HL L 180., 2022.7.6., 1. o.

¹¹ HL L 163., 2009.6.25., 1. o.

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

erővel, de „meghatározó módon befolyásolják az uniós jogalkotó által [...] elfogadott szabályozás tartalmát”¹³.

4.1.2. A jelen esetre történő alkalmazás

Az IMO Tengerészeti Biztonsági Bizottsága egy megállapodás – nevezetesen a Nemzetközi Tengerészeti Szervezet (IMO) létrehozásáról szóló egyezmény – által létrehozott testület.

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

- A környezetben tartósan megmaradó szerves szennyező anyagokról szóló (EU) 2019/1021 rendelet. Ennek az az oka, hogy ez a rendelet megtiltja a PFOS-t és származékait használó új létesítményeket.
- A hajók újrafeldolgozásáról szóló 1257/2013/EU rendelet. Ennek az az oka, hogy ez a rendelet számos további követelményt állapít meg, és két további veszélyes anyagot (PFOS és HBCDD) tartalmaz a mellékleteiben.
- A 24 méteres és annál hosszabb halászhajók összehangolt biztonsági rendszeréről szóló 97/70/EK irányelv. Ennek az az oka, hogy ez az irányelv az „Északi» regionális hatályú rendelkezések» című III. mellékletében olyan rendelkezéseket tartalmaz, amelyek a sarkvidéki vizeket is magukban foglaló területeken tevékenységet folytató halászhajókra vonatkozó technikai rendelkezéseket állapítanak meg.
- A kedvtelési célú vízi járművekről és a motoros vízi sporteszközökről szóló 2013/53/EU irányelv. Ennek az az oka, hogy ez az irányelv a legalább 2,5 m és legfeljebb 24 m hosszú kedvtelési célú vízi járművek, valamint a 0 és 4 m közötti motoros vízi sporteszközök tervezését és építését szabályozza.
- A tengerészeti felszerelésekről szóló 2014/90/EU irányelv. Ennek az az oka, hogy a hajók fedélzetén használt tengerészeti felszerelésekre vonatkozó tervezési, gyártási és teljesítménykövetelményeket, valamint vizsgálati előírásokat az (EU) 2022/1157 bizottsági végrehajtási rendelet szabályozza.
- A közösségi hajóforgalomra vonatkozó megfigyelő és információs rendszer létrehozásáról szóló 2002/59/EK irányelv. Ennek az az oka, hogy ez az irányelv a jéghelyzetben tevékenységet folytató hajókra vonatkozó rendelkezéseket tartalmaz. A 18. cikk a következőket írja elő az illetékes hatóságok számára: 1. „átadják a hatáskörükbe tartozó területen tartózkodó, vagy a kikötőikbe érkező, illetve onnan távozni kívánó hajó parancsnokának a jéghelyzetre, az ajánlott útvonalakra és a hatáskörükbe tartozó terület jégtörő szolgáltatásaira vonatkozó információkat,” valamint 2. dokumentumokkal bizonyítsák, hogy a hajók teljesítik az érintett terület jéghelyzetének megfelelő szilárdsági és teljesítményi követelményeket. Ezenfelül a 6a. cikkben szerepelnek az automatikus azonosító rendszerek (AIS) (A. osztály) fedélzetén tartására vonatkozó követelmények, amelyek a 15 métert meghaladó halászhajókra vonatkoznak. Ugyanez a követelmény megtalálható a közös halászati politika szabályainak betartását biztosító közösségi ellenőrző rendszer létrehozásáról szóló 1224/2009/EK tanácsi rendelet (a halászati ellenőrzésről szóló rendelet) 10. cikkében, és az uniós lobogó alatt közlekedő hajókra vonatkozik.

¹³ A Bíróság ítélete, Németország kontra Tanács (OIV), C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, 61–64. pont.

- A tengerészek képzésének minimumszintjéről szóló (EU) 2022/993 irányelv. Ennek az az oka, hogy ez az irányelv több, a digitális bizonyítványokkal kapcsolatos rendelkezést tartalmaz. A 4. cikk (11) bekezdése a következőket mondja ki: „A 20. cikk (7) bekezdésére is figyelemmel, az ebben az irányelvben előírt bármely bizonyítvány eredetijét nyomtatott vagy digitális formában azon a hajón kell őrizni, ahol a bizonyítvány tulajdonosa szolgál, eredetiségük és érvényességük pedig az e cikk (13) bekezdésének b) pontja szerinti eljárás keretében ellenőrizhető.” A 4. cikk (14) bekezdése a következőképpen rendelkezik: „A Bizottság felhatalmazást kap arra, hogy amikor az STCW-egyezménynek és az STCW-szabályzat A. részének a tengerészek digitális bizonyítványaival kapcsolatos, vonatkozó módosításai hatályba lépnek, a 30. cikknek megfelelően felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el arra vonatkozóan, hogy ezen irányelv összes vonatkozó rendelkezésének az STCW-egyezményben és az STCW-szabályzat A. részében végrehajtott módosításokkal való összehangolása révén módosítsa ezt az irányelvet, a tengerészek bizonyítványainak és érvényesítéseinek digitalizálása érdekében.” A 6. cikk (A tagállamok által kiadott tengerészképesítő bizonyítványok kölcsönös elismerése) a következőképpen rendelkezik: „Minden tagállam elfogadja a más tagállamok által vagy azok felügyelete alatt kiadott jártassági bizonyítványokat és igazoló okmányokat nyomtatott vagy digitális formában annak érdekében, hogy lehetővé tegye a tengerészek számára, hogy a lobogója alatt közlekedő hajókon szolgálatot teljesítsenek.”
- A tengerészeti felszerelésekről szóló, 2014. július 23-i 2014/90/EU európai parlamenti és tanácsi irányelv. Ennek az az oka, hogy a mentőcsónakokra és a túlélési járművekre vonatkozó előírások, valamint az MSC.81(70). sz. határozat az (EU) 2022/1157 bizottsági végrehajtási rendelet mellékletének részét képezik.
- A személyhajókra vonatkozó biztonsági szabályokról és követelményekről szóló 2009/45/EK irányelv. Ennek az az oka, hogy a 6. cikk (2) bekezdése a) pontjának i. alpontja az A. osztályú személyhajókra a módosított SOLAS-egyezményt alkalmazza, míg az I. melléklet mentőeszközökről szóló III. fejezete különféle átfogó követelményeket állapít meg a belföldi utakon közlekedő B., C. és D. osztályú személyhajókra, többek között a teljesen zárt terű mentőcsónakokra vonatkozóan is.

Ezért:

- az „Életbiztonság a tengeren” tárgyú 1974. évi nemzetközi egyezmény (SOLAS-egyezmény) II-2. fejezete, valamint a gyorsjáratú vízi járművek biztonságáról szóló 1994. évi nemzetközi szabályzat (1994. évi HSC-szabályzat) és a 2000. évi HSC-szabályzat módosításainak,
- az „Életbiztonság a tengeren” tárgyú 1974. évi nemzetközi egyezmény (SOLAS-egyezmény) XIV. fejezete és a sarkvidéki szabályzat módosításainak,
- a tengerészek képzéséről, képesítéséről és az őrszolgálat ellátásáról szóló 1978. évi nemzetközi egyezmény (STCW-egyezmény) és szabályzat módosításainak, valamint
- az életmentő felszerelések nemzetközi szabályzata (LSA-szabályzat) módosításainak elfogadása

meghatározó módon befolyásolhatja a következő uniós jogszabályok – különösen a környezetben tartósan megmaradó szerves szennyező anyagokról szóló (EU) 2019/1021 rendelet, a hajók újrafeldolgozásáról szóló 1257/2013/EU rendelet, a 24 méteres és annál hosszabb halászhajók harmonizált biztonsági rendszeréről szóló 97/70/EK irányelv, a kedvtelési célú vízi járművekről és a motoros vízi sporteszközökről szóló 2013/53/EU

irányelv, a tengerészeti felszerelésekről szóló 2014/90/EU irányelv, a közösségi hajóforgalom és megfigyelő rendszer létrehozásáról szóló 2002/59/EK irányelv, a tengerészek képzésének minimumszintjéről szóló (EU) 2022/993 irányelv, a személyhajókra vonatkozó biztonsági szabályokról és követelményekről szóló 2009/45/EK irányelv – 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.

4.2. Anyagi jogalap

4.2.1. Alapelvek

Az EUMSZ 218. cikkének (9) bekezdése szerinti határozat anyagi jogalapja elsősorban azon tervezett jogi aktus célkitűzésétől és tartalmától függ, amellyel kapcsolatban az Unió nevében 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.

4.2.2. 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.

4.3. Következtetés

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

Javaslat

A TANÁCS HATÁROZATA

az Európai Unió által a Nemzetközi Tengerészeti Szervezetben, a Tengerészeti Biztonsági Bizottság 107. ülésén, az „Életbiztonság a tengeren” tárgyú nemzetközi egyezmény (SOLAS-egyezmény), a gyorsjáratú vízi járművek biztonságáról szóló 1994. évi nemzetközi szabályzat (1994 évi HSC-szabályzat), a 2000. évi HSC-szabályzat, a sarkvidéki vizeken üzemelő hajókról szóló nemzetközi szabályzat (sarkvidéki szabályzat), a tengerészek képzéséről, képesítéséről és az őrszolgálat ellátásáról szóló 1978. évi nemzetközi egyezmény (STCW-egyezmény) és szabályzat, valamint az életmentő felszerelések nemzetközi szabályzata (LSA-szabályzat) 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 hatályba lépett hatályba.
- (2) Az IMO a hajózás biztonságáért és védeleméért, valamint a hajók által okozott tenger- és légköri szennyezés megelőzéséért felelős szakosított ENSZ-ügynökség. Valamennyi uniós tagállam tagja az IMO-nak. Az Unió nem tagja az IMO-nak.
- (3) 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.
- (4) A Tengerészeti Biztonsági Bizottság a 2023. május 31. és június 9. között tartandó 107. ülésén módosításokat tervez elfogadni az „Életbiztonság a tengeren” tárgyú 1974. évi nemzetközi egyezmény (SOLAS-egyezmény) II-2. fejezetére, a gyorsjáratú vízi járművek biztonságáról szóló 1994. évi nemzetközi szabályzatra (1994. évi HSC-szabályzat) és a 2000. évi HSC-szabályzatra, az „Életbiztonság a tengeren” tárgyú 1974. évi nemzetközi egyezmény (SOLAS-egyezmény) XIV. fejezetére, a sarkvidéki vizeken üzemelő hajókról szóló nemzetközi szabályzatra (sarkvidéki szabályzat), a tengerészek képzéséről, képesítéséről és az őrszolgálat ellátásáról szóló 1978. évi nemzetközi egyezményre (STCW-egyezmény) és szabályzatra, valamint az életmentő felszerelések nemzetközi szabályzatára (LSA-szabályzat) vonatkozóan.
- (5) Helyénvaló meghatározni a Tengerészeti Biztonsági Bizottság 107. ülésén az Unió által képviselendő álláspontot, mivel a SOLAS-egyezmény II-2. fejezetének, az 1994.

és 2000. évi HSC-szabályzatnak, a SOLAS-egyezmény XIV. fejezetének és a sarkvidéki szabályzatnak, az STCW-egyezménynek és -szabályzatnak, valamint az LSA-szabályzatnak a tervezett módosításai meghatározó módon befolyásolhatják az uniós jogszabályok – konkrétan a környezetben tartósan megmaradó szerves szennyező anyagokról szóló (EU) 2019/1021 rendelet¹, a hajók újrafeldolgozásáról szóló 1257/2013/EU rendelet², a 24 méteres és annál hosszabb halászhajók harmonizált biztonsági rendszeréről szóló 97/70/EK irányelv³, a kedvtelési célú vízi járművekről és a motoros vízi sporteszközökről szóló 2013/53/EU irányelv⁴, a tengerészeti felszerelésekről szóló 2014/90/EU irányelv⁵, a közösségi hajóforgalomra vonatkozó megfigyelő és információs rendszer létrehozásáról szóló 2002/59/EK irányelv⁶, a tengerészek képzésének minimumszintjéről szóló (EU) 2022/993 irányelv⁷, valamint a személyhajókra vonatkozó biztonsági szabályokról és követelményekről szóló 2009/45/EK irányelv⁸ – tartalmát.

- (6) A SOLAS-egyezmény II-2. fejezetének, valamint az 1994. és 2000. évi HSC-szabályzatnak a tervezett módosításai megtiltják a PFOS-t tartalmazó tűzoltó habok tengeri tűzoltás során történő használatát. Az Uniónak azt az álláspontot kell képviselnie, hogy támogatni kell ezeket a módosításokat, mivel a PFOS az emberi egészségre és a tengeri környezetre egyaránt káros anyag.
- (7) A SOLAS-egyezmény XIV. fejezetének és a sarkvidéki szabályzatnak a módosításai elő fogják segíteni bizonyos rendelkezések halászhajókra történő kötelező alkalmazását, és a hajóutak tervezésének alapvető elemeként kötelezővé fognak tenni bizonyos módszereket a hajók jeges viszonyok közötti üzemképességének meghatározásához. Az Uniónak azt az álláspontot kell képviselnie, hogy támogatni kell ezeket a módosításokat, mivel javítani fogják a SOLAS-egyezmény hatálya alá nem tartozó, sarkvidéki vizeken üzemelő hajókra vonatkozó biztonsági előírásokat.
- (8) Az STCW-egyezmény és -szabályzat módosításai ki fognak térni az STCW-egyezmény és -szabályzat szerinti elektronikus bizonyítványok használatára. Az Uniónak azt az álláspontot kell képviselnie, hogy támogatni kell ezeket a módosításokat, mivel az STCW-egyezmény szerinti bizonyítványok digitalizálása megkönnyítené a lobogó szerinti államok közigazgatási szerveinek, a kikötő szerinti államok ellenőreinek és a tengerészeknek a munkáját, és csökkentené a rájuk háruló adminisztratív terheket. Ezáltal a csalással érintett bizonyítványok is gyorsabban azonosíthatók lennének.
- (9) Az LSA-szabályzat módosításai új követelményeket fognak tartalmazni a teljesen zárt terű mentőcsónakoktól eltérő túlélési járművek szellőzésére vonatkozóan. Az Uniónak azt az álláspontot kell képviselnie, hogy támogatni kell ezeket a módosításokat, mivel megerősítik a teljesen zárt terű mentőcsónakok szellőzési előírásaira vonatkozó biztonsági követelményeket,

¹ HL L 169., 2019.6.25., 45. o.

² HL L 330., 2013.12.10., 1. o.

³ HL L 34., 1998.2.9., 1. o.

⁴ HL L 354., 2013.12.28., 90. o.

⁵ HL L 257., 2014.8.28., 146. o.

⁶ HL L 208., 2002.8.5., 10. o.

⁷ HL L 169., 2022.6.27., 45. o.

⁸ HL L 163., 2009.6.25., 1. o.

ELFOGADTA EZT A HATÁROZATOT:

1. cikk

A Nemzetközi Tengerészeti Szervezet (IMO) Tengerészeti Biztonsági Bizottságának 107. ülésén az Unió által képviselendő álláspont az, hogy – a 4658/Rev.1. sz. IMO-körlevélben foglaltaknak megfelelően – el kell fogadni az „Életbiztonság a tengeren” tárgyú 1974. évi nemzetközi egyezmény (SOLAS-egyezmény) II-2. fejezetének módosításait, a gyorsjáratú vízi járművek biztonságáról szóló 1994. évi nemzetközi szabályzat (1994. évi HSC-szabályzat) és a 2000. évi HSC-szabályzat módosításait, az „Életbiztonság a tengeren” tárgyú 1974. évi nemzetközi egyezmény (SOLAS-egyezmény) XIV. fejezetének módosításait, a sarkvidéki vizeken üzemelő hajókról szóló nemzetközi szabályzat (sarkvidéki szabályzat) módosításait, a tengerészek képzéséről, képesítéséről és az őrszolgálat ellátásáról szóló 1978. évi nemzetközi egyezmény (STCW-egyezmény) és szabályzat módosításait, valamint az életmentő felszerelések nemzetközi szabályzatának (LSA-szabályzat) módosításait.

2. cikk

Az 1. cikkben említett álláspontot a Bizottság és azon uniós tagállamok képviselik az Unió érdekében közösen eljárva, amelyek tagjai az IMO Tengerészeti Biztonsági Bizottságának.

3. cikk

Ennek a határozatnak a Bizottság és tagállamok a címzettjei.

Kelt Brüsszelben, -án/-én.

*a Tanács részéről
az elnök*