



EURÓPAI  
BIZOTTSÁG

Brüsszel, 2022.9.6.  
COM(2022) 439 final

2022/0259 (NLE)

Javaslat

## **A TANÁCS HATÁROZATA**

**a Nemzetközi Tengerészeti Szervezetben a Tengerészeti Biztonsági Bizottság 106. ülésén és a Tengerikörnyezet-védelmi Bizottság 79. ülésén az „Életbiztonság a tengeren” tárgyú nemzetközi egyezményt (SOLAS), az ömlesztettáru-szállító hajók és az olajszállító tartályhajók vizsgálatokor alkalmazandó kiterjesztett ellenőrzési programról szóló 2011. évi nemzetközi szabályzatot (2011. évi ESP-szabályzat), valamint a hajókról történő szennyezés megelőzéséről szóló nemzetközi egyezmény (MARPOL-egyezmény) VI. mellékletét érintő módosítások elfogadása tekintetében az Európai Unió nevében képviselendő álláspontról**

## **INDOKOLÁS**

### **1. A JAVASLAT TÁRGYA**

E javaslat tárgya a Nemzetközi Tengerészeti Szervezet Tengerészeti Biztonsági Bizottságának 2022. november 2. és 11. között megrendezésre kerülő 106. ülésén és a Nemzetközi Tengerészeti Szervezet Tengerikörnyezet-védelmi Bizottságának 2022. december 12. és 16. között megrendezésre kerülő 79. ülésén az Unió nevében képviselendő álláspontot megállapító határozat.

A Tengerészeti Biztonsági Bizottság 105. ülése előirányozta, hogy a Tengerészeti Biztonsági Bizottság 106. ülése módosításokat fogad el a következők tekintetében:

1. az „Életbiztonság a tengeren” tárgyú 1974. évi nemzetközi egyezmény (SOLAS-egyezmény) II-2. fejezete;
2. az ömlesztettáru-szállító hajók és az olajszállító tartályhajók vizsgálatokor alkalmazandó kiterjesztett ellenőrzési programról szóló 2011. évi nemzetközi szabályzat (2011. évi ESP-szabályzat).

A Tengerészeti Biztonsági Bizottság 78. ülése előirányozta, hogy a Tengerészeti Biztonsági Bizottság 79. ülése módosításokat fogad el a következők tekintetében:

1. a MARPOL-egyezmény VI. melléklete, a hajók karbonintenzitásával kapcsolatos további információknak a hajók fűtőolaj-fogyasztására vonatkozó IMO-adatbázisba történő felvétele kapcsán.

### **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.

Szintén valamennyi tagállam részes fele a hajókról történő szennyezés megelőzéséről szóló 1973. évi nemzetközi egyezménynek (a továbbiakban: MARPOL-egyezmény), amely 1983. október 2-án lépett hatályba, valamint a szóban forgó egyezmény VI. mellékletének, amely 2005. május 18-án lépett hatályba. Az Unió nem részes fele a MARPOL-egyezménynek.

Az 1980. május 25-én hatályba lépett „Életbiztonság a tengeren” tárgyú 1974. évi nemzetközi egyezménynek (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, védelemével és környezeti teljesítményével kapcsolatos szabványok megalkotásáért világszinten felelős hatóság. A Szervezet legfőbb feladata egy igazságos, hatékony, egységesen elfogadott és alkalmazott szabályozási keret kialakítása a hajózási ágazat számára.

Az IMO-ban való tagság valamennyi állam előtt nyitva áll, és az IMO-nak valamennyi uniós tagállam tagja. Az EU és az IMO közötti kapcsolatok elsősorban a Kormányközi Tengerészeti Tanácsadó Szervezet (IMCO) és az Európai Községek Bizottsága között 1974-ben létrejött együttműködési megállapodáson alapulnak.

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

Az IMO Tengerikörnyezet-védelmi Bizottsága, amelynek munkájában szintén a Szervezet valamennyi tagja részt vesz, évente legalább egyszer ülésezik. E bizottság a Szervezet hatáskörébe tartozó környezetvédelmi kérdésekkel foglalkozik, így a MARPOL-egyezmény hatálya alá tartozó, hajók által okozott 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 Tengerikörnyezet-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 Tengerikörnyezet-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 2022. november 2. és 11. között tartandó 106. ülése módosításokat tervez elfogadni a SOLAS-egyezmény II-2. fejezetéhez és az ESP-szabályzathoz.

A SOLAS-egyezmény II-2. fejezete tervezett módosításainak célja a következők figyelembevétele: a lobbanáspontra vonatkozó követelményeket nem teljesítő fűtőolaj-beszállítók, azon fűtőolaj-beszállítókkal szembeni intézkedések, amelyekről megállapítást nyert, hogy a lobbanáspontra vonatkozó minimumkövetelményeket nem teljesítő fűtőolajat szállítanak, valamint az aktuális tüzelőanyag-tétel lobbanáspontjának a tüzelőanyag-ellátás közbeni dokumentálása.

Az ESP-szabályzat tervezett módosításainak célja a ballaszttartályok és az üres terek vizsgálatára vonatkozó szigorúbb követelmények annak érdekében történő bevezetése, hogy kezelni lehessen az MV Stellar Daisy elsüllyedésének a lobogó szerinti állam általi tengeri biztonsági vizsgálata során feltárt biztonsági problémákat.

#### **2.4. Az IMO Tengerikörnyezet-védelmi Bizottságának tervezett jogi aktusa**

A Tengerikörnyezet-védelmi Bizottság 2022. december 12. és 16. között tartandó 79. ülése módosításokat tervez elfogadni a MARPOL-egyezmény V. és VI. mellékletéhez.

A MARPOL-egyezmény VI. melléklete tervezett módosításainak célja, hogy a hajók karbonintenzitási teljesítményére vonatkozóan több információ kerüljön be az IMO-nak a hajók fűtőolaj-fogyasztására vonatkozó adatgyűjtési rendszerébe.

### **3. AZ UNIÓ NEVÉBEN KÉPVISELENDŐ ÁLLÁSPONT**

#### **3.1. Az „Életbiztonság a tengeren” tárgyú nemzetközi egyezmény II-2. fejezetének módosításai**

A Tengerészeti Biztonsági Bizottság 100. ülése megállapodott arról, hogy kétéves napirendjére felveszi „A hajók biztonságának a fűtőolaj használatával kapcsolatos javítását célzó további intézkedések kidolgozása” elnevezésű eredménycél, amely 2021-et tűzi ki a fűtőolajra vonatkozó meglévő biztonsági rendelkezések és a fűtőolaj használatával kapcsolatos biztonsági vonatkozásokkal kapcsolatos tájékoztatás felülvizsgálatának befejezési céljévéként, valamint arról, hogy további intézkedéseket dolgoz ki a hajók biztonságának fokozására a fűtőolaj használata tekintetében. A Tengerészeti Biztonsági Bizottság 100. ülésén arról is megállapodás született, hogy a Tengerészeti Biztonsági Bizottság 101. ülésén létre lehetne hozni egy munkacsoportot annak érdekében, hogy a fűtőolaj használata tekintetében tovább lehessen fejleszteni a hajók biztonságának fokozását célzó intézkedések kidolgozását. A Tengerészeti Biztonsági Bizottság 100. ülésén az Unió álláspontja az volt, hogy támogatni kell a tüzelőanyag-minőség javítására és a minőségorientált tüzelőanyag-ellátás biztosítására irányuló jövőbeli fejlesztéseket, tekintettel a használatukkal kapcsolatos lehetséges biztonsági üzemeltetési szempontokra.

A Tengerészeti Biztonsági Bizottság 101. ülése Németország koordinálásával létrehozta a fűtőolaj-biztonsággal foglalkozó kapcsolattartó csoportot, amely többek között az alábbi feladatokat látja el: 1. kötelező követelmények kidolgozásának további vizsgálata azon megerősített esetek bejelentésére vonatkozóan, amikor a fűtőolaj-beszállítók nem teljesítik a Szervezet lobbanáspontra vonatkozó követelményeit, figyelembe véve, hogy a beszállító számára is visszajelzést kell adni, 2. kötelező követelmények kidolgozásának további vizsgálata annak biztosítása érdekében, hogy a SOLAS-egyezmény szerződő kormányai megfelelő intézkedéseket hozzanak a fűtőolaj-beszállítókkal szemben olyan megerősített esetekben, amikor a SOLAS-egyezmény II-2. fejezetének 4.2.1. szabályában meghatározott követelményeket nem teljesítő fűtőolajat szállítanak, figyelembe véve a MARPOL-egyezmény VI. mellékletének 18.9.4. szabályát, 3. az aktuális tüzelőanyag-tétel lobbanáspontjának a tüzelőanyag-ellátás közbeni dokumentálására vonatkozó kötelező követelmények kidolgozásának további vizsgálata, arra vonatkozó nyilatkozat átadásával, hogy a szállított tüzelőanyag megfelel a SOLAS-egyezmény II-2. fejezete 4.2.1. szabályának.

A Tengerészeti Biztonsági Bizottság 101. ülésén az Unió álláspontja az volt, hogy támogatni kell a benyújtott dokumentumokban szereplő javaslatokat, és azt javasolta, hogy azokat részletesebben vitassák meg a hajók biztonságának a fűtőolaj használata tekintetében történő fokozását célzó intézkedésekkel foglalkozó munkacsoportban.

A Tengerészeti Biztonsági Bizottság 103. ülése Németország koordinálásával újra létrehozta a hajók biztonságának a fűtőolaj használata tekintetében történő fokozását célzó további intézkedések kidolgozásával foglalkozó kapcsolattartó csoportot.

A csoport többek között a következő utasításokat kapta:

1. véglegesítés céljából fejlessze tovább a SOLAS-egyezmény módosítástervezeteit azon megerősített esetek bejelentése tekintetében, amikor a fűtőolaj-beszállítók nem teljesítik a Szervezet lobbanáspontra vonatkozó követelményeit, figyelembe véve, hogy a beszállító számára is visszajelzést kell adni;
2. véglegesítés céljából fejlessze tovább a SOLAS-egyezmény módosítástervezeteit azon fűtőolaj-beszállítókkal szembeni intézkedések tekintetében, amelyekről megállapítást nyert, hogy a lobbanáspontra vonatkozó minimumkövetelményeket nem teljesítő fűtőolajat szállítanak;
3. véglegesítés céljából fejlessze tovább az aktuális tüzelőanyag-tétel lobbanáspontjának a tüzelőanyag-ellátás közbeni dokumentálására vonatkozó kötelező követelményeket.

A Tengerészeti Biztonsági Bizottság 103. ülésén az Unió álláspontja az volt, hogy a kötelező követelmények tekintetében támogatni kell a kapcsolattartó csoport jelentését.

A Tengerészeti Biztonsági Bizottság 105. ülése jóváhagyta a tervezett módosításokat (a Tengerészeti Biztonsági Bizottság 105. üléséről szóló jelentés (MSC 105/20) 5.13. pontja) annak érdekében, hogy a Tengerészeti Biztonsági Bizottság 106. ülése elfogadhassa azokat.

A Tengerészeti Biztonsági Bizottság 105. ülésén az Unió álláspontja az volt, hogy támogatni kell a hajók biztonságának a fűtőolaj használata tekintetében történő fokozását célzó további intézkedések kidolgozásával foglalkozó kapcsolattartó csoport javaslatát.

Az Uniónak azt az álláspontot kell képviselnie, hogy támogatni kell ezeket a módosításokat, mivel a fűtőolaj használata tekintetében fokozzák a hajók biztonságát, mégpedig azáltal, hogy figyelembe veszik a lobbanáspontra vonatkozó követelményeket nem teljesítő fűtőolaj-beszállítókat, azon fűtőolaj-beszállítókkal szembeni intézkedéseket, amelyekről megállapítást nyert, hogy a lobbanáspontra vonatkozó minimumkövetelményeket nem teljesítő fűtőolajat szállítanak, valamint az aktuális tüzelőanyag-tétel lobbanáspontjának a tüzelőanyag-ellátás közbeni dokumentálását.

### **3.2. Az ömlesztettáru-szállító hajók és az olajszállító tartályhajók vizsgálatakor alkalmazandó kiterjesztett ellenőrzési programról szóló nemzetközi szabályzat (ESP-szabályzat) módosításai**

A Tengerészeti Biztonsági Bizottság 103. ülése arra utasította a Hajótervezési és -építési Albizottságot (8. ülés), hogy – „Az ESP-szabályzat módosításai” elnevezésű, meglévő folyamatos eredménycélja keretében – vizsgálja meg az ESP-szabályzat módosításait az MV Stellar Daisy elsüllyedésének a lobogó szerinti állam általi tengeri biztonsági vizsgálata során feltárt biztonsági problémák kezelése érdekében. A Tengerészeti Biztonsági Bizottság 103. ülésén arról is megállapodás született, hogy a Hajótervezési és -építési Albizottságnak a ballaszttartályok és az üres terek vizsgálatával kapcsolatos kérdések kezelése érdekében részletesen meg kell vizsgálnia a 2011. évi ESP-szabályzat javasolt módosításait, és e módosításoknak a meglévő eredménycél keretében kidolgozás alatt álló egyéb módosításokkal együtt kell hatályba lépniük.

A Tengerészeti Biztonsági Bizottság 103. ülésén az Unió álláspontja az volt, hogy támogatni kell, hogy a Hajótervezési és -építési Albizottság mérlegelje a 2011. évi ESP-szabályzat módosításait.

A Hajótervezési és -építési Albizottság 8. ülése jóváhagyta a 2011. évi ESP-szabályzat módosítástervezeteit, amelyeket jóváhagyás céljából be kell nyújtani a Tengerészeti Biztonsági Bizottság 105. ülésére. A Hajótervezési és -építési Albizottság 8. ülésén az Unió álláspontja az volt, hogy alá kell támasztani az MV Stellar Daisy ügyében indított vizsgálat eredményeit.

A Tengerészeti Biztonsági Bizottság 105. ülése jóváhagyta a 2011. évi ESP-szabályzat módosítástervezeteit (a Tengerészeti Biztonsági Bizottság 105. üléséről szóló jelentés (MSC 105/20) 15.12. pontja) annak érdekében, hogy a Tengerészeti Biztonsági Bizottság 106. ülése elfogadhassa azokat.

A Tengerészeti Biztonsági Bizottság 105. ülésén az Unió álláspontja az volt, hogy támogatni kell a 2011. évi ESP-szabályzat módosítástervezeteinek későbbi elfogadás céljából történő jóváhagyását.

Az Uniónak azt az álláspontot kell képviselnie, hogy támogatni kell e módosításokat, mivel azok célja az üres terek és a ballaszttartályok vizsgálatára vonatkozó követelmények szigorítása.

### **3.3. A hajókról történő szennyezés megelőzéséről szóló nemzetközi egyezmény (MARPOL-egyezmény) VI. mellékletének módosításai**

Az Unió a Tengerikörnyezet-védelmi Bizottság 77. ülésén azt javasolta, hogy az IMO adatgyűjtési rendszerébe kerüljenek be a meglévő hajók előírt és elért energiahatékonysági mutatójára (a továbbiakban: EEXI) vonatkozó információk, valamint a hajók karbonintenzitási mutatójára (a továbbiakban: CII) vonatkozó értékek és minősítések. Ezenkívül javaslatot tett a MARPOL-egyezmény VI. melléklete IX. függelékének lehetséges módosításaira, valamint az IMO adatgyűjtési rendszerének módosítására irányuló munkafolyamatra vonatkozó feladatmeghatározás kidolgozására.

A Tengerikörnyezet-védelmi Bizottság 77. ülése arra utasította az üvegházhatású gázokkal foglalkozó ülésközi munkacsoportot (ISWG-GHG 11), hogy részletesebben vizsgálja meg többek között a MARPOL-egyezmény VI. melléklete IX. függelékének lehetséges módosításaira irányuló javaslatokat.

A Tengerikörnyezet-védelmi Bizottság 77. ülésén az Unió álláspontja az volt, hogy támogatni kell a MARPOL-egyezmény VI. melléklete IX. függelékének javasolt módosításait.

Az üvegházhatású gázokkal foglalkozó ülésközi munkacsoport 11. ülése – a Tengerikörnyezet-védelmi Bizottság 78. ülésén történő jóváhagyás céljából – véglegesítette a MARPOL-egyezmény VI. melléklete IX. függelékének módosítástervezeteit, hogy a függelék több információt tartalmazzon a hajók karbonintenzitási teljesítményéről.

A Tengerikörnyezet-védelmi Bizottság 78. ülése – a 79. ülésén történő elfogadás céljából – jóváhagyta a MARPOL-egyezmény VI. melléklete IX. függelékének módosítástervezeteit annak érdekében, hogy a hajók karbonintenzitási teljesítményére vonatkozóan több információ kerüljön az IMO-nak a hajók fűtőolaj-fogyasztására vonatkozó adatgyűjtési rendszerébe (a Tengerikörnyezet-védelmi Bizottság 78. üléséről szóló jelentés (MEPC 78/17) 7.119. pontja).

A Tengerikörnyezet-védelmi Bizottság 78. ülésén és az üvegházhatású gázokkal foglalkozó ülésközi munkacsoport 11. ülésén az Unió álláspontja az volt, hogy támogatni kell a MARPOL-egyezmény VI. melléklete IX. függeléke módosítástervezeteinek jóváhagyását.

Az Uniónak azt az álláspontot kell képviselnie, hogy támogatni kell ezeket a módosításokat, mivel a hajók karbonintenzitására vonatkozó adatok alapvető információkat szolgáltatnának a globális flotta energiahatékonyságáról és karbonintenzitásáról, ezért azokat be kell jelenteni az IMO adatgyűjtő rendszerébe.

### **3.4. A vonatkozó uniós jogszabályok és az uniós hatáskör**

#### **3.4.1. *Az „Életbiztonság a tengeren” tárgyú nemzetközi egyezmény II-2. fejezetének módosításai***

A személyhajókra vonatkozó biztonsági szabályokról és követelményekről szóló 2009/45/EK irányelv<sup>1</sup> 6. cikke (2) bekezdése a) pontjának i. alpontja a módosított SOLAS-egyezményt alkalmazza az A. osztályú személyhajókra.

Ezért a SOLAS-egyezmény II-2. fejezetének a Tengerészeti Biztonsági Bizottság 106. ülésén elfogadandó módosításai érintik a 2009/45/EK irányelv szerint alkalmazandó követelményeket.

#### **3.4.2. *Az ömlesztettáru-szállító hajók és az olajszállító tartályhajók vizsgálatokor alkalmazandó kiterjesztett ellenőrzési programról szóló nemzetközi szabályzat (ESP-szabályzat) módosításai***

Az egyhéjázatú olajszállító tartályhajókra alkalmazandó kettős héjazatra vagy azzal egyenértékű szerkezeti megoldásra vonatkozó követelmények gyorsított bevezetéséről szóló 530/2012/EU rendelet<sup>2</sup> kötelezővé teszi az IMO állapotminősítési rendszerének (CAS) alkalmazását a 15 évnél idősebb egyhéjázatú olajszállító tartályhajókra. Ezen alaposabb értékelés elvégzésének módját az ömlesztettáru-szállító hajók és az olajszállító tartályhajók vizsgálatokor alkalmazandó kiterjesztett ellenőrzési program (a továbbiakban: ESP) határozza meg. Mivel az állapotminősítési rendszer az ESP-t alkalmazza célja elérése érdekében, az ESP keretében végzett vizsgálatok bármely módosítása, így a jelenlegi módosítások is, amelyek célja, hogy a kettős héjázatú olajszállító tartályhajók első, megújítási célú szemléje során a vastagság mérésekor csak a gyanús területeket kelljen figyelembe venni, az 530/2012/EU rendelet révén automatikusan alkalmazandó lesz.

Ezért a 2011. évi ESP-szabályzatnak a Tengerészeti Biztonsági Bizottság 106. ülésén elfogadandó módosításai érinteni fogják az 530/2012/EU rendelet alkalmazását.

#### **3.4.3. *A hajókról történő szennyezés megelőzéséről szóló nemzetközi egyezmény (MARPOL-egyezmény) VI. mellékletének módosításai***

A tengeri közlekedésből eredő szén-dioxid-kibocsátások nyomon követéséről, jelentéséről és hitelesítéséről, valamint a 2009/16/EK irányelv módosításáról szóló, 2015. április 29-i (EU) 2015/757 európai parlamenti és tanácsi rendelet<sup>3</sup> létrehozza a hajózásból származó szén-dioxid-kibocsátások és a hajózás energiahatékonyságának nyomon követésére, jelentésére és hitelesítésére és ellenőrzésére szolgáló uniós rendszer jogi keretét. A rendelet célja, hogy megbízható és ellenőrizhető szén-dioxid-kibocsátási adatokat szolgáltatasson, tájékoztassa a

<sup>1</sup> HL L 163., 2009.6.25., 1. o.

<sup>2</sup> HL L 172., 2012.6.30., 3. o.

<sup>3</sup> HL L 123., 2015.5.19., 55. o.

politikai döntéshozókat, valamint ösztönözze az energiahatékony technológiák és magatartásformák piaci elterjedését. Ezt az információhiányhoz hasonló piaci akadályok felszámolásával valósítja meg.

A hitelesítők hitelesítésére és akkreditálására, valamint a nyomonkövetési módszerek finomítására vonatkozó, kapcsolódó felhatalmazáson alapuló bizottsági rendeletek<sup>4</sup> elfogadására 2016. szeptember 22-én került sor. A Bizottság 2016. november 4-én két további végrehajtási rendeletet<sup>5</sup> fogadott el a rakományok paramétereire és formanyomtatványokra vonatkozóan.

A meglévő hajók energiahatékonyági mutatója (EEXI) és a karbonintenzitási mutató (CII), amelyek értékeit fel kell tüntetni az IMO adatgyűjtési rendszerében, az MRV-rendelethez kapcsolódnak, mivel az uniós rendelet célja a hajók műszaki és működési energiahatékonyágára vonatkozó információk hajónkénti összegyűjtése és közzététele.

Ezért a MARPOL-egyezmény VI. mellékletének a Tengerészeti Biztonsági Bizottság 79. ülésén elfogadandó módosításai érinteni fogják az (EU) 2015/757 rendelet végrehajtását.

#### 3.4.4. Az uniós hatáskör

A SOLAS-egyezmény II-2. fejezetének módosításai érintenék az uniós jogot, különösen a 2009/45/EK irányelv alkalmazását.

A 2011. évi ESP-szabályzat módosításai érintenék az uniós jogot, különösen az 530/2012/EU rendelet alkalmazását.

A MARPOL-egyezmény VI. mellékletének módosításai érintenék az uniós jogot, különösen az (EU) 2015/757 rendelet végrehajtását.

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

<sup>4</sup> A Bizottság (EU) 2016/2071 felhatalmazáson alapuló rendelete (2016. szeptember 22.) az (EU) 2015/757 európai parlamenti és tanácsi rendeletnek a szén-dioxid-kibocsátások nyomonkövetési módszerei és az egyéb releváns információk nyomon követésére vonatkozó szabályok tekintetében történő módosításáról (HL L 320., 2016.11.26., 1. o.); a Bizottság (EU) 2016/2072 felhatalmazáson alapuló rendelete (2016. szeptember 22.) a tengeri közlekedésből eredő szén-dioxid-kibocsátások nyomon követéséről, jelentéséről és hitelesítéséről szóló (EU) 2015/757 európai parlamenti és tanácsi rendelet szerinti hitelesítési tevékenységekről és a hitelesítők akkreditálásáról (HL L 320., 2016.11.26., 5. o.).

<sup>5</sup> A Bizottság (EU) 2016/1927 végrehajtási rendelete (2016. november 4.) a nyomonkövetési terveknek, kibocsátási jelentéseknek és megfelelési dokumentumoknak a tengeri közlekedésből eredő szén-dioxid-kibocsátások nyomon követéséről, jelentéséről és hitelesítéséről szóló (EU) 2015/757 európai parlamenti és tanácsi rendelet szerinti formanyomtatványairól (HL L 299., 2016.11.5., 1. o.); a Bizottság (EU) 2016/1928 végrehajtási rendelete (2016. november 4.) a személyszállító, ro-ro és konténerszállító hajóktól eltérő hajókategóriák esetében a szállított rakománynak a tengeri közlekedésből eredő szén-dioxid-kibocsátások nyomon követéséről, jelentéséről és hitelesítéséről szóló (EU) 2015/757 európai parlamenti és tanácsi rendelet értelmében történő meghatározásáról (HL L 299., 2016.11.5., 22. o.).

*által képviselendő álláspontok kialakítására vonatkozóan, amennyiben az ilyen szervnek joghatással bíró jogi aktust kell elfogadnia, kivéve a megállapodás intézményi kereteit kiegészítő vagy módosító jogi aktusokat”.*

Az EUMSZ 218. cikkének (9) bekezdése attól függetlenül alkalmazandó, hogy az Unió tagja-e a szervnek, vagy részes fele-e a megállapodásnak<sup>6</sup>.

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 erővel, de „meghatározó módon befolyásolják az uniós jogalkotó által [...] elfogadott szabályozás tartalmát”<sup>7</sup>.

#### 4.1.2. A jelen esetre történő alkalmazás

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

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

- a személyhajókra vonatkozó biztonsági szabályokról és követelményekről szóló 2009/45/EK irányelvet. Ennek az az oka, hogy a 6. cikk (2) bekezdése a) pontjának i. alpontja a módosított SOLAS-egyezményt alkalmazza az A. osztályú személyhajókra,
- az egyhéjazatú olajszállító tartályhajókra alkalmazandó kettős héjazatra vagy azzal egyenértékű szerkezeti megoldásra vonatkozó követelmények gyorsított bevezetéséről szóló 530/2012/EU rendeletet. Ennek az az oka, hogy az 530/2012/EU rendelet az IMO állapotminősítési rendszerének (CAS) alkalmazását minden tizenöt évnél idősebb egyhéjazatú olajszállító tartályhajó esetében kötelezővé teszi. Ezen alaposabb értékelés elvégzésének módját az ömlesztettáru-szállító hajók és az olajszállító tartályhajók vizsgálatokor alkalmazandó kiterjesztett ellenőrzési program (ESP) határozza meg. Mivel az állapotminősítési rendszer az ESP-t alkalmazza célja elérése érdekében, az ESP keretében végzett vizsgálatok bármely módosítása, így a jelenlegi módosítások is, amelyek célja, hogy a kettős 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,
- a tengeri közlekedésből eredő szén-dioxid-kibocsátások nyomon követéséről, jelentéséről és hitelesítéséről, valamint a 2009/16/EK irányelv módosításáról szóló (EU) 2015/757 rendeletet (MRV-rendelet). Ennek oka az MRV-rendelet, valamint az IMO adatgyűjtési rendszerében egyaránt feltüntetendő EEXI- és CII-értékek közötti kapcsolat.

Ezért:

<sup>6</sup> A Bíróság ítélete, Németország kontra Tanács (OIV), C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, 64. pont.

<sup>7</sup> A Bíróság ítélete, Németország kontra Tanács (OIV), C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, 61–64. pont.

- az „Életbiztonság a tengeren” tárgyú nemzetközi egyezmény II-2. fejezete módosításainak,
- az ömlesztettáru-szállító hajók és az olajszállító tartályhajók vizsgálatokor alkalmazandó kiterjesztett ellenőrzési programról szóló nemzetközi szabályzat (ESP-szabályzat) módosításainak,
- a hajókról történő szennyezés megelőzéséről szóló nemzetközi egyezmény (MARPOL-egyezmény) VI. melléklete módosításainak elfogadása

meghatározó módon befolyásolhatja a következő uniós jogszabályok tartalmát: különösen a személyhajókra vonatkozó biztonsági szabályokról és követelményekről szóló 2009/45/EK irányelv, az egyhéjazatú olajszállító tartályhajókra alkalmazandó kettős héjazatra vagy azzal egyenértékű szerkezeti megoldásra vonatkozó követelmények gyorsított bevezetéséről szóló 530/2012/EU rendelet, valamint a hajózás szén-dioxid-kibocsátásának és energiahatékonyságának nyomon követésére, jelentésére és ellenőrzésére szolgáló uniós rendszer jogi keretét létrehozó (EU) 2015/757 rendelet (MRV-rendelet) 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**

**a Nemzetközi Tengerészeti Szervezetben a Tengerészeti Biztonsági Bizottság 106. ülésén és a Tengerikörnyezet-védelmi Bizottság 79. ülésén az „Életbiztonság a tengeren” tárgyú nemzetközi egyezményt (SOLAS), az ömlesztettáru-szállító hajók és az olajszállító tartályhajók vizsgálatokor alkalmazandó kiterjesztett ellenőrzési programról szóló 2011. évi nemzetközi szabályzatot (2011. évi ESP-szabályzat), valamint a hajókról történő szennyezés megelőzéséről szóló nemzetközi egyezmény (MARPOL-egyezmény) VI. mellékletét érintő módosítások elfogadása tekintetében az Európai Unió nevében képviselendő álláspontról**

AZ EURÓPAI UNIÓ TANÁCSA,

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

tekintettel az Európai Bizottság javaslatára,

mivel:

- (1) A Nemzetközi Tengerészeti Szervezetről (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 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) Az IMO-egyezmény 38. cikkének a) pontja értelmében a Tengerikörnyezet-védelmi Bizottság olyan feladatokat lát el, amelyeket a hajókról történő tengerszennyezés megelőzésére és ellenőrzésére vonatkozó nemzetközi egyezmények vagy azok alapján az IMO-ra ruháznak, különösen rendeletek vagy egyéb rendelkezések elfogadása és módosítása tekintetében.
- (5) A Tengerészeti Biztonsági Bizottság a 2022. november 4. és 11. között tartandó 106. ülésén módosításokat tervez elfogadni az „Életbiztonság a tengeren” tárgyú nemzetközi egyezmény (SOLAS-egyezmény) II-2. fejezetéhez, valamint az ömlesztettáru-szállító hajók és az olajszállító tartályhajók vizsgálatokor alkalmazandó kiterjesztett ellenőrzési programról szóló nemzetközi szabályzathoz (a továbbiakban: ESP-szabályzat).
- (6) A Tengerikörnyezet-védelmi Bizottság a 2022. december 12. és 16. között tartandó 79. ülésén módosításokat tervez elfogadni a hajókról történő szennyezés

megelőzéséről szóló nemzetközi egyezmény (MARPOL-egyezmény) VI. mellékletének IX. függelékéhez.

- (7) Helyénvaló meghatározni a Tengerészeti Biztonsági Bizottság 106. ülésén az Unió nevében képviselendő álláspontot, mivel a SOLAS-egyezmény II-2. fejezetének és a 2011. évi ESP-szabályzatnak a tervezett módosításai meghatározó módon befolyásolhatják az uniós jog – nevezetesen a személyhajókra vonatkozó biztonsági szabályokról és követelményekről szóló 2009/45/EK irányelv<sup>1</sup>, valamint az egyhéjázatú olajszállító tartályhajókra alkalmazandó kettős héjazatra vagy azzal egyenértékű szerkezeti megoldásra vonatkozó követelmények gyorsított bevezetéséről szóló 530/2012/EU rendelet<sup>2</sup> – tartalmát.
- (8) A SOLAS-egyezmény II-2. fejezetének módosításai figyelembe fogják venni a lobbanáspontra vonatkozó követelményeket nem teljesítő fűtőolaj-beszállítókat, azon fűtőolaj-beszállítókkal szembeni intézkedéseket, amelyekről megállapítást nyert, hogy a lobbanáspontra vonatkozó minimumkövetelményeket nem teljesítő fűtőolajat szállítanak, valamint az aktuális tüzelőanyag-tétel lobbanáspontjának a tüzelőanyag-ellátás közbeni dokumentálását. Az Uniónak támogatnia kell ezeket a módosításokat, mivel a fűtőolaj használata tekintetében fokozzák a hajók biztonságát, mégpedig azáltal, hogy figyelembe veszik a lobbanáspontra vonatkozó követelményeket nem teljesítő fűtőolaj-beszállítókat, azon fűtőolaj-beszállítókkal szembeni intézkedéseket, amelyekről megállapítást nyert, hogy a lobbanáspontra vonatkozó minimumkövetelményeket nem teljesítő fűtőolajat szállítanak, valamint az aktuális tüzelőanyag-tétel lobbanáspontjának a tüzelőanyag-ellátás közbeni dokumentálását.
- (9) Helyénvaló meghatározni a Tengerikörnyezet-védelmi Bizottság 79. ülésén az Unió nevében képviselendő álláspontot, mivel a MARPOL-egyezmény VI. mellékletének tervezett módosításai meghatározó módon befolyásolhatják az uniós jog – nevezetesen a tengeri közlekedésből eredő szén-dioxid-kibocsátások nyomon követéséről, jelentéséről és hitelesítéséről, valamint a 2009/16/EK irányelv módosításáról szóló (EU) 2015/757 rendelet<sup>3</sup> (MRV-rendelet) – tartalmát.
- (10) A MARPOL-egyezmény VI. mellékletének módosításai több információt fognak tartalmazni a hajók karbonintenzitásáról az IMO-nak a hajók fűtőolaj-fogyasztására vonatkozó adatgyűjtési rendszerében. Az Uniónak támogatnia kell ezeket a módosításokat, mivel a hajók karbonintenzitására vonatkozó adatok alapvető információkat szolgáltatnának a globális flotta energiahatékonyságáról és karbonintenzitásáról, ezért azokat be kell jelenteni az IMO adatgyűjtő rendszerébe.
- (11) Az Unió álláspontját az IMO-ban megfigyelőként eljáró Bizottságnak, valamint az Unió érdekében együttesen eljáró azon uniós tagállamoknak kell képviselniük, amelyek tagjai az IMO Tengerészeti biztonsági Bizottságának és Tengerikörnyezet-védelmi Bizottságának,

ELFOGADTA EZT A HATÁROZATOT:

#### 1. cikk

A Nemzetközi Tengerészeti Szervezet (IMO) Tengerészeti Biztonsági Bizottságának 106. ülésén az Unió nevében képviselendő álláspont az, hogy el kell fogadni az

<sup>1</sup> HL L 163., 2009.6.25., 1. o.

<sup>2</sup> HL L 172., 2012.6.30., 3. o.

<sup>3</sup> HL L 123., 2015.5.19., 55. o.

„Életbiztonság a tengeren” tárgyú nemzetközi egyezmény (SOLAS-egyezmény) II-2. fejezetének – a Tengerészeti Biztonsági Bizottság 105. üléséről szóló jelentés (MSC 105/20) 5.13. pontjában foglalt – módosításait, valamint az ömlesztettáru-szállító hajók és az olajszállító tartályhajók vizsgálatokor alkalmazandó kiterjesztett ellenőrzési programról szóló 2011. évi nemzetközi szabályzat (2011. évi ESP-szabályzat) – a Tengerészeti Biztonsági Bizottság 105. üléséről szóló jelentés (MSC 105/20) 15.12. pontjában foglalt – módosításait.

## *2. cikk*

Az IMO Tengerikörnyezet-védelmi Bizottságának 79. ülésén az Unió nevében képviselendő álláspont az, hogy támogatni kell a hajókról történő szennyezés megelőzéséről szóló nemzetközi egyezmény (MARPOL-egyezmény) VI. melléklete IX. függelékének a Tengerikörnyezet-védelmi Bizottság 78. üléséről szóló jelentés (MEPC 78/17) 7.119. pontjában foglalt módosításait.

## *3. cikk*

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

## *4. cikk*

Ennek a határozatnak a Bizottság és tagállamok a címzettjei.

Kelt Brüsszelben, -án/-én.

*a Tanács részéről  
az elnök*