2026/1029

2026.5.6.

A TANÁCS (EU) 2026/1029 HATÁROZATA

(2026. április 27.)

a Nemzetközi Tengerészeti Szervezet Tengerikörnyezet-védelmi Bizottságában, annak 84. ülésén a hajókról történő szennyezés megelőzéséről szóló nemzetközi egyezmény (MARPOL-egyezmény) módosításainak elfogadása, valamint a Nemzetközi Tengerészeti Szervezet Tengerészeti Biztonsági Bizottságában, annak 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 az Európai Unió által képviselendő álláspontról

AZ EURÓPAI UNIÓ TANÁCSA,

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

tekintettel az Európai Bizottság javaslatára,

mivel:

(1) Az Unió tengeri szállítási ágazatban való fellépésének a tengerészeti biztonság javítását, valamint a tengeri környezet és az emberi egészség védelmét kell céloznia.

(2) A Nemzetközi Tengerészeti Szervezet (IMO) Tengerikörnyezet-védelmi Bizottsága (MEPC) a 2026. április 27. és május 1. között tartandó 84. ülésén (a továbbiakban: MEPC 84) 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 (13. és 14. szabály, valamint VII. függelék), a hajók tüzelőolaj-fogyasztására vonatkozó IMO-adatbázis (a hajók tüzelőolaj-fogyasztására vonatkozó globális adatgyűjtési rendszer, DCS) hozzáférhetősége és az üvegházhatásúgáz (ÜHG)-kibocsátás csökkentésére irányuló rövid távú intézkedés felülvizsgálatára vonatkozó rendelkezés (20., 25., 27. és 28. szabály) tekintetében.

(3) A Nemzetközi Tengerészeti Szervezet (IMO) Tengerészeti Biztonsági Bizottsága (MSC) a 2026. május 13. és 22. között tartandó 111. ülésén (a továbbiakban: MSC 111) 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 vizsgálatakor alkalmazandó kiterjesztett ellenőrzési programról szóló 2011. évi nemzetközi szabályzatra (2011. évi ESP-szabályzat), az életmentő felszerelések nemzetközi szabályzatára (LSA-szabályzat), valamint a merülésvonalakról szóló 1966. évi nemzetközi egyezményhez csatolt 1988. évi jegyzőkönyv (a merülésvonalakról szóló 1988. évi jegyzőkönyv) B. mellékletére vonatkozóan.

(4) Helyénvaló meghatározni az MEPC 84-en az Unió által képviselendő álláspontot, mivel a MARPOL-egyezményt érintő tervezett módosítások meghatározó módon befolyásolhatják az uniós jog tartalmát, nevezetesen az (EU) 2016/802 európai parlamenti és tanácsi irányelvet ([1]), az (EU) 2015/757 európai parlamenti és tanácsi rendeletet ([2]), az (EU) 2023/959 európai parlamenti és tanácsi irányelvet ([3]), valamint az (EU) 2023/1805 európai parlamenti és tanácsi rendeletet ([4]).

([1]) 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., ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2016/802/oj).

([2]) Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2015/757 rendelete (2015. április 29.) a tengeri közlekedésből eredő üvegházhatású-gáz-kibocsátások nyomon követéséről, jelentéséről és hitelesítéséről, valamint a 2009/16/EK irányelv módosításáról (HL L 123., 2015.5.19., 55. o., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2015/757/oj).

([3]) 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., ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2023/959/oj).

([4]) 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., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2023/1805/oj).

(5) Az Uniónak támogatnia kell a MARPOL-egyezmény VI. melléklete 13. és 14. szabályának, valamint a MARPOL-egyezmény VI. melléklete VII. függelékének módosításait, mivel az említett módosítások hozzájárulnak majd a légszennyező anyagok hajókból származó kibocsátásának megelőzéséhez, csökkentéséhez és szabályozásához, ami várhatóan kapcsolódó egészségügyi, környezeti és gazdasági előnyöket eredményez.

(6) Az Uniónak támogatnia kell továbbá a MARPOL-egyezmény VI. melléklete 27. szabályának módosításait, mivel azok tovább javítják majd az IMO DCS hozzáférhetőségét.

(7) Az Uniónak támogatnia kell a MARPOL-egyezmény VI. melléklete 20., 25., 27. és 28. szabályának módosításait, mivel az említett módosítások az IMO-nak a hajók ÜHG-kibocsátásának csökkentésére irányuló 2023. évi stratégiája elfogadásából és a rövid távú intézkedések felülvizsgálatának IMO általi lezárásából következnek, valamint lehetővé teszik az említett szabályok további felülvizsgálatát.

(8) Helyénvaló meghatározni az MSC 111-en az Unió által képviselendő álláspontot, mivel a SOLAS-egyezmény, az 1994. évi HSC-szabályzat, a 2000. évi HSC-szabályzat, a 2011. évi ESP-szabályzat, az LSA-szabályzat és a merülésvonalakról szóló 1988. évi jegyzőkönyv tervezett módosításai meghatározó módon befolyásolhatják az uniós jog tartalmát, nevezetesen a 2009/45/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvet ([5]), a 2002/59/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvet ([6]), az 530/2012/EU európai parlamenti és tanácsi rendeletet ([7]), valamint a 2014/90/EU európai parlamenti és tanácsi irányelvet ([8]).

(9) Az Uniónak támogatnia kell 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. Ennélfogva az Uniónak azért is támogatnia kell az említett módosításokat, mert az új elismert műholdas mozgószolgálatok bevezetésével az IMO szabályoknak egyértelműen meg kell állapítaniuk a tengerészeti biztonsággal, valamint a felkutatással és mentéssel kapcsolatos információknak az összes működő elismert műholdas mozgószolgálaton keresztül történő terjesztésére irányuló követelményt.

(10) Az Uniónak támogatnia kell a 2011. évi ESP-szabályzat módosításait, mivel a távellenőrzési technikák anélkül növelik a hatékonyságot, a rugalmasságot és a megbízhatóságot a szemlézéssel és ellenőrzéssel kapcsolatos napi tevékenységekben, hogy veszélyeztetnék e tevékenységek eredményeit.

(11) Az Uniónak támogatnia kell az LSA-szabályzat módosításait, mivel azok elő fogják mozdítani az életbiztonságot a tengeren azáltal, hogy növelik a hajó elhagyásához igénybe vehető, szabadesési üzemmódban vízre bocsátható mentőcsónakok hatékony és eredményes működésébe vetett bizalmat.

(12) Az Uniónak támogatnia kell 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.

([5]) 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., ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2009/45/oj).

([6]) 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., ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2002/59/oj).

([7]) 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., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2012/530/oj).

([8]) 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., ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2014/90/oj).

(13) Az Unió nem tagja az IMO-nak és nem szerződő fele a MARPOL-egyezménynek, a SOLAS-egyezménynek, az 1994. évi HSC-szabályzatnak, a 2000. évi HSC-szabályzatnak, a 2011. évi ESP-szabályzatnak, az LSA-szabályzatnak vagy a merülésvonalakról szóló 1988. évi jegyzőkönyvnek sem. A Tanácsnak ezért fel kell hatalmaznia a tagállamokat arra, hogy az MEPC 84-en és az MSC 111-en képviseljék az Unió álláspontját.

(14) E határozat hatályát a javasolt módosítások tartalmára kell korlátozni annyiban, amennyiben azok érinthetik az Unió közös szabályait, és az Unió kizárólagos hatáskörébe tartoznak. E határozat nem érintheti az Unió és a tagállamok közötti hatáskörmegosztást,

ELFOGADTA EZT A HATÁROZATOT:

1. cikk

A Nemzetközi Tengerészeti Szervezet (IMO) Tengerikörnyezet-védelmi Bizottságában (MEPC), annak 84. ülésén az Unió által képviselendő álláspont az, hogy egyet kell érteni az alábbiak elfogadásával:

a) a MARPOL-egyezmény VI. melléklete 13. és 14. szabályának, valamint a MARPOL-egyezmény VI. melléklete VII. függelékének az Atlanti-óceán északkeleti térségének új kibocsátásszabályozási területté nyilvánításával kapcsolatos módosításai; és

b) a MARPOL-egyezmény VI. melléklete 20., 25., 27. és 28. szabályának a hajók tüzelőolaj-fogyasztására vonatkozó IMO-adatbázis (a hajók tüzelőolaj-fogyasztására vonatkozó globális adatgyűjtési rendszer, DCS) hozzáférhetőségével és az ÜHG-kibocsátás csökkentésére irányuló rövid távú intézkedés felülvizsgálatára vonatkozó rendelkezéssel kapcsolatos módosításai;

az MEPC 84/3. sz. IMO-dokumentum mellékletében meghatározottak szerint.

2. cikk

Az IMO Tengerészeti Biztonsági Bizottságában, annak 111. ülésén az Unió által képviselendő álláspont az, hogy egyet kell érteni az alábbiak elfogadásával:

a) az „Életbiztonság a tengeren” tárgyú 1974. évi nemzetközi egyezmény (SOLAS-egyezmény) IV. és V. fejezetének, valamint függelékének (Bizonyítványok) módosításai;

b) a gyorsjáratú vízi járművek biztonságáról szóló 1994. évi nemzetközi szabályzat (az 1994. évi HSC-szabályzat) módosításai;

c) a gyorsjáratú vízi járművek biztonságáról szóló 2000. évi nemzetközi szabályzat (a 2000. évi HSC-szabályzat) módosításai;

d) az ömlesztettáru-szállító hajók és az olajszállító tartályhajók vizsgálatakor alkalmazandó kiterjesztett ellenőrzési programról szóló 2011. évi nemzetközi szabályzat (a 2011. évi ESP-szabályzat) módosításai;

e) az életmentő felszerelések nemzetközi szabályzat (az LSA-szabályzat) módosításai; és

f) a merülésvonalakról szóló 1966. évi nemzetközi egyezményhez csatolt 1988. évi jegyzőkönyv (a merülésvonalakról szóló 1988. évi jegyzőkönyv) B. mellékletének módosításai;

az MSC 111/3. és az MSC 111/3/1. sz. IMO-dokumentumok mellékletében meghatározottak szerint.

3. cikk

Mindkét, az Unió által képviselendő, az 1. cikkben meghatározottak szerinti és az Unió által képviselendő, a 2. cikkben meghatározottak szerinti álláspont annyiban terjed ki a javasolt módosításokra, amennyiben az említett módosítások az Unió kizárólagos hatáskörébe tartoznak, és amennyiben azok érinthetik az Unió közös szabályait. Mindkét álláspontot a tagállamok – amelyek mind tagjai az IMO-nak – az Unió érdekében együttesen eljárva képviselik.

Az 1. cikkben meghatározottak szerinti álláspont és a 2. cikkben meghatározottak szerinti álláspont kisebb változtatásai a Tanács további határozata nélkül is elfogadhatók.

4. cikk

A Tanács felhatalmazza a tagállamokat, hogy a javasolt módosításokat – az Unió érdekét szem előtt tartva – magukra nézve kötelezőnek ismerjék el annyiban, amennyiben az említett módosítások az Unió kizárólagos hatáskörébe tartoznak.

5. cikk

Ez a határozat az elfogadásának napján lép hatályba.

Kelt Luxembourgban, 2026. április 27-én.

a Tanács részéről

az elnök

M. PANAYIOTOU