EURÓPAI
BIZOTTSÁG

Brüsszel, 2024.10.14.
COM(2024) 453 final

2024/0250 (NLE)

Javaslat

A TANÁCS HATÁROZATA

az Európai Unió által a Nemzetközi Tengerészeti Szervezetben, a Tengerészeti Biztonsági Bizottság 109. ülésén a gázt vagy alacsony lobbanáspontú egyéb tüzelő- és üzemanyagot használó hajók biztonságáról szóló nemzetközi szabályzat (IGF-szabályzat) módosításainak elfogadása tekintetében képviselendő álláspontról

INDOKOLÁS

1. A JAVASLAT TÁRGYA

E javaslat tárgya az Unió által a Nemzetközi Tengerészeti Szervezet Tengerészeti Biztonsági Bizottságának 2024. december 2–6. között megtartandó 109. ülésszakán képviselendő álláspont meghatározásáról szóló határozat.

A 109. ülésszak során módosításokat terveznek elfogadni a gázt vagy alacsony lobbanáspontú egyéb tüzelő- és üzemanyagot használó hajók biztonságáról szóló nemzetközi szabályzathoz (IGF-szabályzat).

2. A JAVASLAT HÁTTERE

2.1. A Nemzetközi Tengerészeti Szervezet létrehozásáról szóló egyezmény

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

Az egyezmény 1958. március 17-én lépett hatályba.

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

Az 1980. május 25-én hatályba lépett „Életbiztonság a tengeren” tárgyú 1974. évi nemzetközi egyezménynek (SOLAS-egyezmény) valamennyi tagállam részes fele. Az Unió nem részes fele a SOLAS-egyezménynek. A gázt vagy alacsony lobbanáspontú egyéb tüzelő- és üzemanyagot használó hajók biztonságáról szóló nemzetközi szabályzat (IGF-szabályzat) a SOLAS-egyezmény értelmében kötelező.

2.2. A Nemzetközi Tengerészeti Szervezet

A Nemzetközi Tengerészeti Szervezet (IMO) a hajózás biztonságáért és védeleméért, valamint a hajók által okozott tengerszennyezés megelőzéséért felelős szakosított ENSZ-intézmény. Az IMO a nemzetközi hajózás biztonságával, védelmével és környezeti teljesítményével kapcsolatos normák megalkotásáért világszinten felelős hatóság. A Szervezet legfőbb feladata egy igazságos, hatékony, egységesen elfogadott és alkalmazott szabályozási keret kialakítása a hajózási ágazat számára.

Az IMO-ban való tagság csak államok előtt áll nyitva, és az IMO-nak valamennyi uniós tagállam tagja. Mivel regionális gazdasági integrációs szervezetek nem lehetnek tagjai az IMO-nak, az EU nem tagja ennek a szervezetnek. A Kormányközi Tengerészeti Tanácsadó Szervezet (IMCO) és az Európai Közösségek Bizottsága között 1974-ben megkötött együttműködési megállapodás aláírását követően azonban a Bizottság megfigyelőként részt vesz az IMO munkájában, és ezért saját nevében beadványokat továbbíthat a szervezetnek.

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 következő témákkal foglalkozik: 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 adatok, a hajónaplók és navigációs feljegyzések, a tengeri baleseteket érintő vizsgálatok, segítségnyújtás és mentés, valamint bármely egyéb, a tengerészeti biztonságot közvetlenül érintő kérdés.

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

2.3. Az IMO Tengerészeti Biztonsági Bizottságának tervezett jogi aktusa

A Tengeri Biztonsági Bizottság 2024. december 2–6. között tartandó 109. ülésén módosításokat tervez elfogadni az IGF-szabályzathoz.

Az IGF-szabályzat tervezett módosításainak célja a földgázt és alacsony lobbanáspontú egyéb tüzelőanyagot (tengeri hajózásban használatos tüzelőanyagot) használó hajók – köztük a személyhajók – biztonságának növelése. Az említett módosítások elfogadása előmozdítja a megújuló és alacsony szén-dioxid-kibocsátású tüzelőanyagok, különösen a gázok és egyéb alacsony lobbanáspontú tüzelőanyagok, például az alacsony vagy zéró szén-dioxid-kibocsátású metanol, hidrogén és ammónia használatát. Ez összhangban áll az EU „Irány az 55%!” intézkedéscsomagjának dekarbonizációs és szennyezésmentesítési célkitűzéseivel.

3. AZ UNIÓ ÁLTAL A TENGERÉSZETI BIZTONSÁGI BIZOTTSÁG 109. ÜLÉSSZAKÁN KÉPVISELENDŐ ÁLLÁSPONT

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

A Rakomány- és Konténerszállítási Albizottság (CCC) 9. ülésén megállapodott arról, hogy létrehozza az IGF-szabályzat módosításával foglalkozó munkacsoportot, amelyet megbízott azzal, hogy a plenáris ülésen tett észrevételek és az ott meghozott határozatok figyelembevételével készítse el az IGF-szabályzat módosítására irányuló tervezetet az említett ülésre benyújtott dokumentumok alapján.

A fent említett munkacsoport által készített jelentés vizsgálatát követően a Rakomány- és Konténerszállítási Albizottság 9. ülése tudomásul vette a munkacsoportnak az IGF-szabályzat módosítástervezetéről folytatott vitaanyagát és a módosítástervezet munkacsoport általi véglegesítését. A módosítások számos területet érintenek, többek között a szivattyúk szívókútjait, a biztonsági szelepek kiömlőnyílásait, a tüzelőanyag-előkészítő helyiségeket, a szerkezeti tűzvédelmet és a veszélyzónákat.

A Rakomány- és Konténerszállítási Albizottság 9. ülése jóváhagyta az IGF-szabályzatra vonatkozó, a CCC 9/14. sz. dokumentum 3. mellékletében foglalt módosítástervezeteket, és jóváhagyásra és azt követő elfogadásra a Tengerészeti Biztonsági Bizottság 108. ülése elé terjesztette.

A CCC 9. ülésén az Unió álláspontja az volt, hogy támogatja az IGF-szabályzatnak a CCC 9/3/3. (Libéria et al.) dokumentumban javasolt módosítástervezetét, valamint egy munkacsoport létrehozását az IGF-szabályzat módosításainak véglegesítése, valamint a CCC 9/3/5. (Koreai Köztársaság, Libéria és INTERTANKO) és a CCC 9/3/8. (CESA) dokumentumok megvizsgálása céljából.

A Tengerészeti Biztonsági Bizottság 108. ülése jóváhagyta az IGF-szabályzat módosítástervezetét a Tengerészeti Biztonsági Bizottság 109. ülésén történő elfogadás

céljából. Ezeket a módosításokat az IMO 2024. május 29-i 4879. sz. körlevelének 2. melléklete tartalmazza.

Az Uniónak támogatnia kell ezeket a módosításokat, mivel növelik a tüzelőanyagként földgázt használó hajók – köztük a személyhajók – biztonságát. Ezek a módosítások normál működés és vészhelyzet esetén egyformán védik a csővezeték-rendszert és a tartály bemenőnyílását a biztonsági szelep kiömlőnyílásaitól. Ezenkívül az IGF-szabályzatnak el kell ismernie, hogy az LNG-tartályokban kis méretű gyűjtőkutak lehetnek.

4. A VONATKOZÓ UNIÓS JOGSZABÁLYOK ÉS AZ UNIÓS HATÁSKÖR

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

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

Ezenkívül a 2009/45/EK irányelv I. mellékletének 1. és 2. szakasza olyan szabályokat tartalmaz, amelyek előírják az IGF-szabályzat követelményeinek való megfelelést:

- II-1/G/1. szabály: a B., C. és D. osztályú új hajókra [és B. osztályú meglévő hajókra] alkalmazandó: „A II-2/A/10 szabály 1.1. albekezdése szerint egyébként megengedettnél alacsonyabb lobbanáspontú gáznemű vagy folyékony tüzelőanyag használatára átalakított hajóknak, valamint azoknak a hajóknak, amelyekre vonatkozóan vállalják az ilyen tüzelőanyag használatát, az építésük dátumától függetlenül a SOLAS-egyezmény II-1/2.28. szabályában meghatározottak szerint meg kell felelniük az IGF-szabályzat követelményeinek.”; valamint
- II-1/G/57. szabály: az alacsony lobbanáspontú tüzelőanyagot használó hajókra vonatkozó követelmények: „A II-2/4.2.1.1. szabály szerint egyébként megengedettnél alacsonyabb lobbanáspontú gáznemű vagy folyékony tüzelőanyagot használó hajóknak a SOLAS-egyezmény II-1/2.28. szabályában meghatározottak szerint meg kell felelniük az IGF-szabályzat követelményeinek”.

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

4.1.2. Az uniós hatáskör

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

5. JOGALAP

5.1. Eljárási jogalap

5.1.1. Általános elvek

Az Európai Unió működéséről szóló szerződés (a továbbiakban: EUMSZ) 218. cikkének (9) bekezdése határozatok elfogadásáról rendelkezik „*a megállapodásokkal létrehozott szervekben 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 megállapodásnak.[1]

A „*joghatással bíró jogi aktus*” fogalmába beletartoznak a nemzetközi jognak a kérdéses szervet szabályozó szabályai szerint joghatással bíró jogi 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*”[2].

5.1.2. A jelen esetre történő alkalmazás

Az IMO Tengerészeti Biztonsági Bizottsága egy megállapodás, a Nemzetközi Tengerészeti Szervezet (IMO) létrehozásáról szóló egyezmény szerint létrehozott szerv.

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

– a személyhajókra vonatkozó biztonsági szabályokról és követelményekről szóló 2009/45/EK irányelv. Az említett irányelv 6. cikke ugyanis előírja, hogy az 1974. évi, módosított SOLAS-egyezmény IV., V. és VI. fejezetének rendelkezéseit kell alkalmazni az A., B., C. és D. osztályú új és meglévő személyhajók tekintetében [6. cikk (1) bekezdés b) pont], és hogy az A. osztályú új személyhajóknak teljes mértékben meg kell felelniük az 1974. évi, módosított SOLAS-egyezmény követelményeinek [6. cikk (2) bekezdés a) pont i. alpont]. Mivel az IGF-szabályzat a SOLAS-egyezmény szerinti kötelező szabályzat, az a SOLAS-egyezményre való dinamikus hivatkozások alapján a 2009/45/EK irányelv értelmében a személyhajókra is alkalmazandó. Ezenkívül a 2009/45/EK irányelv I. melléklete olyan szabályokat tartalmaz, amelyek konkrétan előírják az IGF-szabályzat követelményeinek való megfelelést.

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.

5.2. Anyagi jogalap

5.2.1. Általános elvek

Az EUMSZ 218. cikkének (9) bekezdése szerinti határozat anyagi jogalapja elsősorban azon tervezett jogi aktus célkitűzésétől és tartalmától függ, amellyel kapcsolatban az Unió által képviselendő álláspont meghatározásra kerül. Amennyiben a tervezett jogi aktus kettős

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

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

célkitűzést követ, vagy két összetevőből áll, és ezek egyike elsődlegesként vagy döntő jellegűként azonosítható, míg a másik pusztán járulékos jellegű, az EUMSZ 218. cikkének (9) bekezdése szerinti határozatot egyetlen jogalapra, azaz az elsődleges, illetve döntő jellegű célkitűzés vagy összetevő által megkövetelt jogalapra kell alapítani.

5.2.2. A jelen esetre történő alkalmazás

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

5.3. Következtetés

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

2024/0250 (NLE)

Javaslat

A TANÁCS HATÁROZATA

az Európai Unió által a Nemzetközi Tengerészeti Szervezetben, a Tengerészeti Biztonsági Bizottság 109. ülésén a gázt vagy alacsony lobbanáspontú egyéb tüzelő- és üzemanyagot használó hajók biztonságáról szóló nemzetközi szabályzat (IGF-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 lépett hatályba.

(2) Az IMO a hajózás biztonságáért és védeleméért, valamint a hajók által okozott tenger- és légszennyezés megelőzéséért felelős szakosított ENSZ-intézmény. Valamennyi uniós tagállam tagja az IMO-nak. Az Unió nem tagja az IMO-nak.

(3) Az IMO-egyezmény 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 Tengerészeti Biztonsági Bizottsága a 2024. december 2–6. között tartandó 109. ülésén módosításokat tervez elfogadni a gázt vagy alacsony lobbanáspontú egyéb tüzelő- és üzemanyagot használó hajók biztonságáról szóló nemzetközi szabályzathoz (IGF-szabályzat). A módosítások számos területet érintenek, többek között a szivattyúk szívókútjait, a biztonsági szelepek kiömlőnyílásait, a tüzelőanyag-előkészítő helyiségeket, a szerkezeti tűzvédelmet és a veszélyzónákat.

(5) Helyénvaló meghatározni az Unió által az IMO Tengerészeti Biztonsági Bizottságának 109. ülésén képviselendő álláspontot, mivel az elfogadni tervezett jogi aktusok meghatározó módon befolyásolhatják az uniós jog, nevezetesen a személyhajókra vonatkozó biztonsági szabályokról és követelményekről szóló 2009/45/EK irányelv[1] tartalmát.

(6) Az Uniónak támogatnia kell a gázt vagy alacsony lobbanáspontú egyéb tüzelő- és üzemanyagot használó hajók biztonságáról szóló nemzetközi szabályzat (IGF-szabályzat) módosításait, mivel azok növelik a tüzelőanyagként földgázt használó hajók, köztük a személyhajók biztonságát. Ezek a módosítások normál működés és

[1] HL L 163., 2009.6.25., 1. o.

vészhelyzet esetén egyformán védik a csővezeték-rendszert és a tartály bemenőnyílását a biztonsági szelep kiömlőnyílásaitól. Ezenkívül az IGF-szabályzatnak el kell ismernie, hogy az LNG-tartályokban kis méretű gyűjtőkutak lehetnek. Az említett módosítások elfogadása előmozdítja a megújuló és alacsony szén-dioxid-kibocsátású tüzelőanyagok, különösen a gázok és egyéb alacsony lobbanáspontú tüzelőanyagok, például az alacsony vagy zéró szén-dioxid-kibocsátású metanol, hidrogén és ammónia használatát. Ez összhangban áll az EU „Irány az 55%!” intézkedéscsomagjának dekarbonizációs és szennyezésmentesítési célkitűzéseivel.

(7) Az Unió álláspontját közösen eljárva a Bizottság és az Unió azon tagállamai képviselik, amelyek tagjai az IMO-nak,

ELFOGADTA EZT A HATÁROZATOT:

1. cikk

A Nemzetközi Tengerészeti Szervezet (IMO) Tengerészeti Biztonsági Bizottságának 109. ülésén az Unió által képviselendő álláspont az, hogy az Unió egyetért a gázt vagy alacsony lobbanáspontú egyéb tüzelő- és üzemanyagot használó hajók biztonságáról szóló nemzetközi szabályzatnak (IGF-szabályzat) az IMO 2024. május 29-i 4879. sz. körlevelének 2. mellékletében foglalt módosításaival.

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 a tagállamok a címzettjei.

Kelt Brüsszelben, -án/-én.

a Tanács részéről
az elnök