EURÓPAI
BIZOTTSÁG

Brüsszel, 2016.8.30.
COM(2016) 549 final

2016/0263 (NLE)

Javaslat

A TANÁCS HATÁROZATA

a MARPOL-egyezmény VI. melléklete, a SOLAS-egyezmény II-1. szabálya, a SOLAS-egyezmény III/1.4., III/30. és III/37. szabálya, a SOLAS-egyezmény II-2/1. szabálya és II-2/10. szabálya, a SOLAS-egyezmény II-1/3-12. szabálya, az STCW-egyezmény és -szabályzat, a Tűzbiztonsági rendszerek szabályzata és a 2011-es kiterjesztett ellenőrző program előírásai módosításainak a Nemzetközi Tengerészeti Szervezetben a Tengerikörnyezet-védelmi Bizottság 70. ülésén és a Tengerészeti Biztonsági Bizottság 97. ülésén történő elfogadása tekintetében az Európai Unió nevében képviselendő álláspontról

INDOKOLÁS

1. BEVEZETÉS

E bizottsági javaslat a Nemzetközi Tengerészeti Szervezet (IMO) Tengerikörnyezet-védelmi Bizottságának 70. ülésén (MPEC 70) és az IMO Tengerészeti Biztonsági Bizottságának 97. ülésén (MSC 97) képviselt uniós álláspont kialakítására vonatkozik, az alábbi alcímekben külön részletezett módosítások vonatkozásában.

1.1. A MARPOL-egyezmény VI. melléklete 4. fejezetének módosításai

A Tengerikörnyezet-védelmi Bizottság ülésein és az ülések között három évig tartó vitát követően a Tengerikörnyezet-védelmi Bizottság 69. ülésén jóváhagyták a MARPOL-egyezmény VI. melléklete 4. fejezetének az üzemanyag-fogyasztás adatgyűjtő rendszerére vonatkozó módosítástervezetét. A módosítások megállapítanak egy általánosan kötelező adatgyűjtő rendszert, amelynek fő elemei a következők:

- A módosítás hatálya alá tartozó (5000 vagy ennél nagyobb bruttó tonnatartalmú) hajók esetében gyűjtendő és évente jelentendő adatok közé tartoznak a következők: megtett út, üzemidő, illetve (teherszállító hajók esetén) teherbíró kapacitás. A gyűjtési módszerekre vonatkozó iránymutatásokat az IMO fogja kiadni.
- A lobogó szerinti igazgatásnak vagy a lobogó szerinti igazgatás által felhatalmazott elismert szervezetnek jelentendő összesített adatok. A jelentéstételi folyamatra vonatkozó iránymutatásokat az IMO fogja kiadni.
- A jelentett adatok beérkezése és ellenőrzése után a lobogó szerinti igazgatás (vagy az általa felhatalmazott elismert szerv) kiállítja a hajó megfelelési okmányát, amelyet a fedélzeten kell tartani, és a kikötő szerint illetékes államnak kell ellenőriznie.
- Abban az esetben, ha a naptári év során tulajdonjog-átruházás történik, a jelentési kötelezettség megoszlik a korábbi és az új tulajdonos között, lobogóváltás esetén pedig a régi és az új igazgatás is a saját időszakáról állítja ki a megfelelési okmányt.
- A lobogó szerinti igazgatásnak a közölt adatok ellenőrzését az IMO által kidolgozandó harmonizált iránymutatások szerint kell elvégeznie.
- A lobogó szerinti igazgatás (vagy az általa felhatalmazott elismert szerv) a jelentett adatokat az IMO által kialakítandó egységes elektronikus formátumnak megfelelően feltölti az „IMO hajóüzemanyag-fogyasztási adatbázisába”.
- A jelentett adatokat az IMO-iránymutatásokban meghatározandó módszer szerint beazonosíthatatlanná teszik.
- A beazonosíthatatlanná tett adatokhoz a MARPOL-egyezmény VI. mellékletét aláíró felek férhetnek hozzá.
- A MARPOL-egyezmény VI. mellékletének aláíróin kívüli felek lobogója alatt közlekedő hajók megfelelőségének igazolására vonatkozó eljárást az IMO által kidolgozandó körlevélben kell meghatározni.

E módosítások az MEPC 69/21/add.1 jelzetű dokumentum 7. mellékletében szerepelnek. A Tengerikörnyezet-védelmi Bizottság 69. üléséről készült jelentés (MEPC 69/21) 6.20. pontja értelmében a módosításokat előreláthatólag a Tengerikörnyezet-védelmi Bizottság 70. ülésén fogják elfogadni.

1.2. A SOLAS II-1/1., II-1/2., II-1/3., II-1/4., II-1/5., II-1/6., II-1/7., II-1/8-1., II-1/9., II-1/10., II-1/12., II-1/13., II-1/15–17., II-1/19., II-1/21–22. és II-1/35. szabályának módosításai

Az IMO Tengerészeti Biztonsági Bizottságának 95. és 96. ülésén (MSC 95 és MSC 96) a SOLAS II-1. szabályának több módosítástervezetét is jóváhagyták, amelyek az alábbiak szerint foglalhatók össze:

– Az alkalmazási kört és a tervezett alkalmazási időpontok rendszerének módosítását érintő rendelkezésekről szóló II-1/1. szabály (alkalmazás);

– Egyes fogalommeghatározások más IMO-okmányokkal történő összehangolásáról szóló II-1/2. szabály (fogalommeghatározások);

– A sérülés nélküli stabilitás kiszámítására vonatkozó különös rendelkezések bevezetéséről, a súlymeghatározás pontosításáról és a parancsnok rendelkezésére bocsátandó információk kibővítéséről szóló II-1/5. és 5-1. szabály (sérülés nélküli stabilitás és a parancsnok rendelkezésére bocsátandó stabilitási információk);

– A személyhajók túlélőképességével kapcsolatos II-1/6. szabály (*R*. előírt térfelosztási tényező);

– A hatásokat, például a fedélzeten felgyülemlő vizet pontosabban beszámító valós térfelosztási tényező képletének felülvizsgálatáról szóló II-1/7. szabály (A. kapott térfelosztási tényező);

– Az utasok számától függő kapott tényező kiszámítása érdekében a terhelési állapotok pontosításáról szóló II-1/8. szabály (személyhajók stabilitására vonatkozó különleges követelmények);

– A II-1/9. szabály (kettős fenekek személyhajókban és a tartályhajóktól eltérő teherhajókban) a kisebb személyhajók és teherhajók esetében bevezeti a kettős fenék méretére vonatkozó követelményeket;

– A válaszfal-fedélzetes személyhajók és a szabadoldal-fedélzetes teherhajók esetében az alkalmazási kör pontosításáról szóló II-1/10. szabály (vízmentes válaszfalak építése);

– A válaszfal-fedélzetes személyhajók és a szabadoldal-fedélzetes teherhajók esetében az alkalmazási kör pontosításáról szóló II-1/12. szabály (orr- és fartéri és géptéri vízmentes válaszfalak, tengelyalagút stb.);

– A gépterek fogalommeghatározásáról szóló II-1/13. szabály (személyhajók válaszfalfedélzete alatti vízmentes válaszfalakban lévő nyílások);

– A szabály alkalmazási körébe tartozó terek, valamint a válaszfal-fedélzetes személyhajók és a szabadoldal-fedélzetes teherhajók esetében az alkalmazási kör pontosításáról szóló II-1/15. szabály (nyílások a személyhajók válaszfalfedélzete és a teherhajók szabadoldal-fedélzete alatti héjlemezelésben);

– Az alkalmazási kör vízmentes válaszfalakra történő korlátozásáról, valamint a személyhajókra és ro-ro hajókra vonatkozó alkalmazási körről szóló II-1/16. és 16-1. szabály (vízmentes válaszfalak építése és első próbája);

– Az alkalmazási kör minden hajóra történő kiterjesztéséről szóló, a jóváhagyott stabilitási információk fogalmát bevezető II-1/20. szabály (személyhajók berakodása);

– Az egyes fogalommeghatározások nyelvi összehangolásáról szóló II-1/21. szabály (vízmentes ajtók stb. időszakos működtetése és ellenőrzése személyhajókon);

– Szerkesztési és kapcsolódó módosításokról szóló II-1/22. és II-1/22-1. szabály (kárelhárítási információk, vízbehatolás megelőzése és megfékezése);

– A szivattyúrendszerek számításaival kapcsolatban egyes térfogatmeghatározásban érintett terek pontosításáról és kapcsolódó módosításokról szóló II-1/35-1. szabály (fenékvízszivattyú-rendszerek).

Az EU szempontjából különösen érdekes, hogy a SOLAS II-1. fejezete 6., 7., 8. és 9. szabályának módosításai sérülés esetén a személyhajók túlélőképességének javítása érdekében a térfelosztásra és a sérült állapotban fennálló stabilitásra vonatkozó követelményeket érintik, amit az új hajók tervezőinek kell megvalósítaniuk úgy, hogy az üzemeltetőknek nem kell emiatt meglévő üzleti modelljeiket megváltoztatniuk. A lehetséges konstrukciós módosításokat költség-haszon elemzéseknek vetették alá, ennek eredményeként születtek meg a biztonsági szint most szükségessé váló javítására vonatkozó ajánlások.

Ha a SOLAS II-1/6. fejezetével kapcsolatban az IMO Hajótervezési és -építési Albizottsága harmadik ülésén (SDC 3) elfogadott képletet alkalmazzák az R térfelosztási tényezőre, akkor súlyos szerencsétlenség, például összeütközés vagy zátonyra futás esetén nagyban javul a személyhajók túlélőképessége, és jelentősen csökken az emberáldozatokban jelentkező kockázat lehetősége.

Az SDC 3. és a Tengerészeti Biztonsági Bizottság 96. ülésén néhány nem uniós IMO-tag aggodalmának adott hangot azért, mert a (400-nál kevesebb utast szállító) kis hajókra kompromisszumként elfogadott R előírt térfelosztási tényezőt nem ellenőrizték Hivatalos Biztonsági Értékelés alapján. Ezek az IMO-tagok úgy gondolják, hogy a képlet lehetőséget teremt olyan követelmények bevezetésére, amelyeket a meglévő hajóknál nem lehet költséghatékony módon végrehajtani. Azt állították, hogy a kis hajók esetében további műszaki értékelésre van szükség. A kérdésről folyó vita a Tengerészeti Biztonsági Bizottság 97. ülésén folytatódhat, amit a Tengerészeti Biztonsági Bizottság 97. ülésének e napirendi pontjával kapcsolatos uniós álláspont kialakításánál figyelembe kell venni.

E módosítások az IMO 2016. május 20-i 3644. körlevelének 1. mellékletében szerepelnek. A Tengerészeti Biztonsági Bizottság 96. üléséről készült jelentés (MSC 96/25) 11.4. pontja értelmében a módosításokat előreláthatólag a Tengerészeti Biztonsági Bizottság 97. ülésén fogják elfogadni.

1.3. A SOLAS II-1/1.2. szabályának módosításai, egy új II-1/19-1. szabály, valamint a SOLAS III/1.4., III/30. és III/37. szabályának módosításai

A SOLAS II-1/1.2. szabályának módosításai, az új II-1/19-1. szabály és a SOLAS III/1.4., III/30. és III/37. szabályának a kárelhárítási gyakorlatokat érintő kapcsolódó módosításai az új és a meglévő személyhajók biztonságának javítása érdekében a SOLAS II-1. szabálynak a fenti 1.2. pontban bemutatott módosításcsomagjával együtt az elárasztást követő túlélőképesség javítását célzó egységes szemlélet részét képezik.

A SOLAS II-1/1.2. szabályának módosításai, az új II-1/19-1. szabály és a SOLAS III/1.4., III/30. és III/37. szabály személyhajók esetében tartalmazza a kárelhárítási gyakorlatokra vonatkozó követelményeket, ideértve a gyakoriságot, a kárelhárítási feladatokkal megbízott személyzet tagjainak részvételét és az egyes gyakorlatok kötelező elemeit, illetve a parti segítségnyújtás mozgósítását.

A SOLAS II-1/1.2. szabályának módosításai az új SOLAS II-1/19-1. szabállyal együtt az MSC 96/25/add.1 jelzetű dokumentum 16. mellékletében szerepelnek. A Tengerészeti Biztonsági Bizottság 96. üléséről készült jelentés (MSC 96/25) 11.17. pontja értelmében a módosításokat előreláthatólag a Tengerészeti Biztonsági Bizottság 97. ülésén fogják elfogadni.

A SOLAS III/1.4., III/30. és III/37. szabályának módosításai az IMO 2016. május 20-i 3644. körlevelének 1. mellékletében szerepelnek. A Tengerészeti Biztonsági Bizottság 96. üléséről készített jelentés (MSC 96/25) 11.19. pontja értelmében a módosításokat a Tengerészeti Biztonsági Bizottság 97. ülésén fogják elfogadni.

1.4. A SOLAS II-2/1. és II-2/10. szabályának módosításai

A SOLAS II-2/1. és II-2/10. szabályának módosításai után vízpermettel oltó beépített helyi alkalmazású tűzoltó rendszerekkel védett kazánházakban a továbbiakban nincs szükség legalább 135 *l* térfogatú haboltókra. A módosításokat az új és a meglévő hajókra is alkalmazni kell.

A SOLAS II-2/1. és II-2/10. szabályának módosításai az IMO 2016. május 20-i 3644. körlevelének 1. mellékletében szerepelnek. A Tengerészeti Biztonsági Bizottság 96. üléséről készült jelentés (MSC 96/25) 8.2. pontja értelmében a módosításokat előreláthatólag a Tengerészeti Biztonsági Bizottság 97. ülésén fogják elfogadni.

1.5. A SOLAS II-1/3-12. szabályának módosításai

A hajók fedélzetén engedélyezhető zajszintekről szóló szabályzatot (MSC.337(91) határozat) a SOLAS kapcsolódó módosításaival együtt 2012-ben fogadták el, így a II-1/3-12. szabály értelmében 2014. július 1-jei hatállyal kötelezővé vált a szabályzat. A későbbi elemzésekből azonban kiderült, hogy egyes hajók nem tartoznak a SOLAS II-1/3-12. szabályának hatálya alá. Nem tartoznak a II-1/3-12. szabály 1. vagy 2. pontjának hatálya alá azok a hajók, amelyek építési szerződését 2014. július 1-je előtt kötötték meg, és amelyek gerincét 2015. január 1-jén vagy azt követően lefektették vagy hasonló építési szakaszban voltak, de átadásukra 2018. július 1-jéig nem kerül sor. A II-1/3-12. szabály módosításai a jelenlegi szabálynak ezt a hiányosságát pótolja.

E módosítások az IMO 2016. május 20-i 3644. körlevelének 1. mellékletében szerepelnek. A Tengerészeti Biztonsági Bizottság 96. üléséről készült jelentés (MSC 96/25) 20.10. pontja értelmében a módosításokat előreláthatólag a Tengerészeti Biztonsági Bizottság 97. ülésén fogják elfogadni.

1.6. Az STCW-egyezmény és -szabályzatnak a személyhajókat érintő speciális képzést és az STCW-szabályzat A. és B. részét érintő módosításai

A korszerű személyhajók nagyobb mérete és különösen a körutazást végző hajók fedélzetén tartózkodó utasok nagy száma miatt jelentkező új problémák megoldása érdekében a Tengerészeti Biztonsági Bizottság kilencvenegyedik ülésén először tekintette át az STCW-egyezmény és -szabályzat személyhajókra jelenleg vonatkozó követelményeit módosító javaslatokat.

Az STCW-egyezmény I/14. és V/2. szabályának és az STCW-szabályzat A-V/2. szakaszának a (ro-ro és nem-ro-ro) személyhajók biztonságát javító módosításait aktívan támogatja az EU, különösen a Costa Concordia 2012. januári balesete után.

A módosítások a kiképzés és az ismertető képzés négy különböző szintjét tartalmazzák: személyhajókra vonatkozó riadógyakorlatok, személyhajókra vonatkozó tömegirányítás oktatása, személyhajókra vonatkozó válságkezelés és emberi viselkedés oktatása , valamint ro-ro személyhajókra vonatkozó kiképzés.

E módosítások az MSC 96/25/add.1 jelzetű dokumentum [ ] mellékletében szerepelnek. A Tengerészeti Biztonsági Bizottság 96. üléséről készült jelentés (MSC 96/25) 12.6. pontja értelmében a módosításokat előreláthatólag a Tengerészeti Biztonsági Bizottság 97. ülésén fogják elfogadni.

1.7. A Tűzbiztonsági rendszerek szabályzata 13. fejezetének módosításai

A Tűzbiztonsági rendszerek szabályzata 13. fejezetének személyek beosztásáról szóló 2.1.2.2.2.1. bekezdése szerint a menekülési útvonalak méretét annak alapján kell kiszámítani, hogy a lépcsőkön, illetve az ajtókon, folyosókon és pihenőkön keresztül összesen hány menekülő utasra lehet számítani. A meghatározott területekre vonatkozó számításokat külön kell elvégezni két különböző nagyságú tömegre. A hajók közös tereire beosztott személyzet tagjaira történő hivatkozás tekintetében a jelenlegi szöveg félrevezetőnek bizonyult, ezért módosul.

E módosítások az IMO 2016. május 20-i 3644. körlevelének 2. mellékletében szerepelnek. A Tengerészeti Biztonsági Bizottság 96. üléséről készült jelentés (MSC 96/25) 11.15. pontja értelmében a módosításokat előreláthatólag a Tengerészeti Biztonsági Bizottság 97. ülésén fogják elfogadni.

1.8. A 2011-es kiterjesztett ellenőrző program előírásainak módosításai

Az IMO állapotminősítési rendszere (Condition Assessment Scheme, CAS) képezi a 15 évnél idősebb hajók alaposabb vizsgálatának keretét. Az ömlesztettárú-szállító hajók és a kőolajszállító tartályhajók vizsgálatakor alkalmazandó kiterjesztett ellenőrző program (ESP) határozza meg az ilyen alaposabb vizsgálat elvégzésének módját. Mivel a CAS az ESP-t alkalmazza célja elérése érdekében, a CAS ennek eszközeként hivatkozik az ESP-re.

Az ESP-szabályzat e módosításai biztosítják az összhangot a Hajóosztályozó Társaságok Nemzetközi Szövetsége Egységes Követelményeinek (IACS UR) javított, Z10-es sorozatával. Az IACS UR Z10-es sorozata a szemlék és bizonyítványok követelményeiről szól. Az Egységes Követelmények olyan IACS-határozatok, amelyek konkrét szabályokban szereplő követelményekhez vagy a hajóosztályozó társaságok gyakorlatához közvetlenül kapcsolódó vagy ezek által érintett ügyekben, illetve a hajóosztályozó társaságok szabályait és gyakorlatát megalapozó általános elvi kérdésekben születnek.

E módosítások az IMO 2016. május 20-i 3644. körlevelének 4. mellékletében szerepelnek. A Tengerészeti Biztonsági Bizottság 96. üléséről készült jelentés (MSC 96/25) 11.21. pontja értelmében a módosításokat előreláthatólag a Tengerészeti Biztonsági Bizottság 97. ülésén fogják elfogadni.

2. AZ IMO-MÓDOSÍTÁSOK ELFOGADÁSA

2.1. A módosítások elfogadása

A fenti 1.1–1.8. pontban meghatározott módosításokat a Tengerikörnyezet-védelmi Bizottság 2016. április 18–22-i 69. ülésén, valamint a Tengerészeti Biztonsági Bizottság 2015. június 3–12-i 95. és 2016. május 11–20-i 96. ülésén jóváhagyták, és azokat elfogadásra be kell nyújtani a Tengerikörnyezet-védelmi Bizottság 2016. október 24–28-i 70. ülésén, valamint a Tengerészeti Biztonsági Bizottság 2016. november 21–25-i 97. ülésén.

2.2. Elfogadás

A két bizottság általi jóváhagyást és elfogadást követően a fenti 1.1–1.8. pontokban szereplő módosításokat elfogadás érdekében a szerződő felek elé terjesztik.

3. VONATKOZÓ UNIÓS JOGSZABÁLYOK ÉS UNIÓS HATÁSKÖR

3.1. A MARPOL-egyezmény VI. melléklete 4. fejezetének 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 meghatározza az EU-ban a hajózás szén-dioxid-kibocsátásának és energiahatékonyságának nyomon követési, jelentési és ellenőrzési (MRV) rendszerét.

Az EU MRV-rendelete 2018. január 1-je után a tagállami joghatóság alá tartozó kikötőbe beérkező, ott tartózkodó vagy onnan kifutó minden (5000 bruttó tonnatartalom feletti) nagy hajóra alkalmazandó függetlenül attól, hogy a hajókat hol lajstromozták. A hajók fedélzetén már most is rendelkezésre álló adatokra építő egyszerűbb módszerektől kezdve négy nyomon követési módszer közötti választást tesz lehetővé. Az adatokat külön-külön ellenőrizni kell, majd évente összesítve jelenteni kell a Bizottságnak. A Bizottság hajónként közzéteszi az ellenőrzött éves adatokat, ideértve a szén-dioxid-kibocsátást és az energiahatékonysági paramétereket.

A rendelet 22. cikkének (3) bekezdése tartalmaz egy felülvizsgálati rendelkezést arra az esetre, ha nemzetközi megállapodás születik a területen. Amikor a MARPOL-egyezmény VI. melléklete 4. fejezetének módosításait elfogadják, elindul a 22. cikk (3) bekezdése szerinti felülvizsgálati folyamat. Ez a Nemzetközi Tengerészeti Szervezetben elfogadott általános adatgyűjtő rendszerrel való összhang biztosítása érdekében a rendelet módosítására vonatkozó javaslathoz vezethet.

A MARPOL-egyezmény VI. melléklete 4. fejezetének módosításai ezért az (EU) 2015/757 irányelv alkalmazása révén érintik az uniós jogszabályokat.

3.2. A SOLAS II-1/1., II-1/2., II-1/3., II-1/4., II-1/5., II-1/6., II-1/7., II-1/8-1., II-1/9., II-1/10., II-1/12., II-1/13., II-1/15–17., II-1/19., II-1/21–22. és II-1/35. szabályának módosításai

A SOLAS II-1 szabálya a szerkezeti felépítést, a térbeosztást és stabilitást, a gépi és a villamos berendezéseket szabályozza. A SOLAS II-1 szabályának a Tengerészeti Biztonsági Bizottság 97. ülésén elfogadni tervezett módosításai egyaránt vonatkoznak a személyhajókra és a teherhajókra, a 2009/45/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv 6. cikke (2) bekezdése a) pontjának i. alpontja előírja, hogy az A.

osztályú új személyhajóknak teljes mértékben meg kell felelniük a módosított 1974. évi SOLAS-egyezmény követelményeinek.

A SOLAS II-1/1., II-1/2., II-1/3., II-1/4., II-1/5., II-1/6., II-1/7., II-1/8-1., II-1/9., II-1/10., II-1/12., II-1/13., II-1/15–17., II-1/19., II-1/21–22. és II-1/35. szabályának módosításai ezért a 2009/45/EK irányelv alkalmazása révén érintik az uniós jogszabályokat.

3.3. A SOLAS II-1/1.2. szabályának módosításai, egy új II-1/19-1. szabály, valamint a SOLAS III/1.4., III/30. és III/37. szabályának módosításai

A tengerészek képzéséről, képesítéséről és az őrszolgálat ellátásáról szóló nemzetközi egyezményt (STCW-egyezmény) a tengerészek képzésének minimumszintjéről szóló 2008/106/EK irányelv építette be az uniós jogba.

Az STCW-egyezmény V/2. szabálya tartalmazza a személyszállító hajókon szolgáló parancsnokok, tisztek, személyzeti állományú tengerészek és egyéb személyzet képzésére és képesítésére vonatkozó kötelező minimumkövetelményeket.

Az STCW-szabályzat A-V/2. szakaszának az V/2. szabályt kiegészítő, a válságkezelésre és emberi viselkedésre vonatkozó alkalmassági minimumkövetelményeket külön meghatározó A-V/2. táblázata szerint a tengerészeknek egyebek mellett képesnek kell lenniük valóságszerű gyakorlatok megszervezésére is. Ezenkívül az „Életbiztonság a tengeren” tárgyú nemzetközi egyezmény (SOLAS) IX. fejezetének rendelkezései értelmében kötelezővé tett, a hajók biztonságos üzemeltetéséről és a környezetszennyezés megelőzéséről szóló nemzetközi szabályzatot (ISM-szabályzat) a 336/2006/EK rendelet beépítette az uniós jogba. A riadókészültség vonatkozásában az ISM-szabályzat külön előírja, hogy a rendkívüli intézkedésekre való felkészülés érdekében a társaságnak gyakorlatokra és gyakorlásokra vonatkozó programot kell kidolgoznia.

A SOLAS II-1/1.2. szabályának módosításai, az új II-1/19-1. szabály és a SOLAS III/1.4., III/30. és III/37. szabályának a havariastabilitási gyakorlatokat érintő módosításai ezért a 2008/106/EK irányelv és a 336/2006/EK rendelet alkalmazása révén érintik az uniós jogszabályokat.

3.4. A SOLAS II-2/1. és II-2/10. szabályának módosításai

A 2009/45/EK rendelet 6. cikke (2) bekezdése a) pontjának i. alpontja szerint az A. osztályú új személyhajóknak teljes mértékben meg kell felelniük a módosított 1974. évi SOLAS-egyezmény követelményeinek. Ezenkívül a SOLAS II-2/1. és II-2/10. szabálya vonatkozik a B., C. és D. osztályú új és B. osztályú meglévő hajókra a 2009/45/EK irányelv I. melléklete II-2. fejezete A. része 6. pontjának Tűzoltó berendezések a gépterekben tárgyú 7. alpontja szerint, amely megállapítja, hogy a géptereket és a kazánházakat hordozható rendszerekkel kell felszerelni.

A SOLAS II-2/1. és II-2/10. szabályának a géptermi tűzoltó berendezésekre vonatkozó módosításai ezért a 2009/45/EK irányelv alkalmazása révén érintik az uniós jogszabályokat.

3.5. A SOLAS II-1/3-12. szabályának módosításai

A munkavállalók fizikai tényezők (zaj) hatásának való expozíciójára vonatkozó egészségügyi és biztonsági minimumkövetelményekről szóló, 2003/10/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv 3. cikke megállapítja a munkavállalók védelmére vonatkozó minimumkövetelményeket, és meghatározza az expozíciós határértékeket és expozíciós beavatkozási értékeket. Ezenkívül másodlagos irányadó jogszabályként

a 2009/45/EK irányelv 6. cikke (2) bekezdése a) pontjának i. alpontja kötelezővé teszi az 1974. évi módosított SOLAS-egyezmény alkalmazását az új A. osztályú hajókra is, az irányelv I. melléklete C részének 18. szabálya pedig megállapítja a B., C. és D. osztályú új hajók géptereire vonatkozó zajcsökkentő intézkedéseket.

A SOLAS II-1/3-12. szabályának módosításai ezért a 2003/10/EK és a 2009/45/EK irányelv alkalmazása révén érintik az uniós jogszabályokat.

3.6. A tengerészek képzéséről, képesítéséről és az őrszolgálat ellátásáról szóló nemzetközi egyezmény (STCW) és szabályzatnak a személyhajókat érintő speciális képzést és az STCW-szabályzat A. és B. részét érintő módosításai

A 2008/106/EK irányelv, különösen annak I. melléklete V. fejezetének V/2. szabálya tartalmazza a személyszállító hajókon szolgáló parancsnokok, tisztek, személyzeti állományú tengerészek és egyéb személyzet képzésére és képesítésére vonatkozó kötelező minimumkövetelményeket.

Az STCW-egyezmény és -szabályzatnak a személyhajókat érintő speciális képzésre vonatkozó módosításai ezért a 2008/106/EK irányelv alkalmazása révén érintik az uniós jogszabályokat.

3.7. A Tűzbiztonsági rendszerek szabályzata 13. fejezetének a közös terekre beosztott személyzet pontosítására vonatkozó módosítástervezete

A 2009/45/EK rendelet 6. cikke (2) bekezdése a) pontjának i. alpontja szerint az A. osztályú új személyhajóknak teljes mértékben meg kell felelniük a módosított 1974. évi SOLAS-egyezmény követelményeinek. A 2009/45/EK irányelv I. melléklete A. részének II-2. fejezete továbbá a 2003. január 1-je után épített B., C. és D. osztályú új hajókra alkalmazza az MSC.98(73). sz. határozattal elfogadott Tűzbiztonsági rendszerek szabályzatát.

Vagyis a Tűzbiztonsági rendszerek szabályzata 13. fejezetének módosításai a 2009/45/EK irányelv alkalmazása révén érintik az uniós jogszabályokat.

3.8. A 2011-es kiterjesztett ellenőrző program előírásainak módosításai

Az egyhéjazatú olajszállító tartályhajókra alkalmazandó kettős héjazatra vagy azzal egyenértékű szerkezeti megoldásra vonatkozó követelmények gyorsított bevezetéséről szóló 530/2012/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet célja a 73/78 MARPOL kettős héjazatra vagy azzal egyenértékű szerkezeti megoldásra vonatkozó, a rendelet 3. cikkében meghatározott követelményei egyhéjazatú olajszállító tartályhajókra történő alkalmazásának gyorsított bevezetése, valamint a nehézolaj tagállami kikötőkbe tartó vagy azokból kifutó egyhéjazatú olajszállító tartályhajókban való szállításának tilalma.

A rendelet értelmében az IMO állapotminősítési rendszerét (CAS) minden tizenöt évnél régebbi egyhéjazatú olajszállító tartályhajóra kötelezően alkalmazni kell. Az 5. cikk értelmében az ilyen tartályhajóknak meg kell felelniük a CAS-nak, a 6. cikk pedig ez utóbbit a 2002. október 11-i 99(48) MEPC-határozattal és a 2003. december 4-i 112(50) MEPC-határozattal módosított 2001. április 27-i 94(46) MEPC-határozattal elfogadott állapotminősítési rendszerként határozza meg. Az ömlesztettárú-szállító hajók és a kőolajszállító tartályhajók vizsgálatakor alkalmazandó kiterjesztett ellenőrző program (ESP) határozza meg ezen alaposabb vizsgálat elvégzésének módját. Mivel a CAS az ESP-t alkalmazza célja elérése érdekében, az ESP vizsgálatainak bármely módosítása az 530/2012/EU rendelet révén közvetlenül és automatikusan alkalmazandó. A Tengerészeti Biztonsági

Bizottság 97. ülésén elfogadásra kerülő, az ESP-szabályzatot módosító rendelkezések ezért az 530/2012/EU rendelet alkalmazása révén érintik az uniós jogszabályokat.

3.7. Összefoglalás

A javasolt módosítások és a vonatkozó uniós jog közötti fent ismertetett kapcsolatokra tekintettel a Bizottság úgy véli, hogy a fent idézett módosításoknak a Tengerikörnyezet-védelmi Bizottság 70. és a Tengerészeti Biztonsági Bizottság 97. ülésén várható elfogadása az EUMSZ 3. cikk (2) bekezdése alapján az Unió kizárólagos külső hatáskörébe tartozik, amennyiben a szóban forgó nemzetközi eszközök elfogadása érinti a közös szabályokat vagy megváltoztatja azok alkalmazási körét.

A kialakult egységes joggyakorlattal összhangban a tagállamok – még ha az Unió nem is tagja az IMO-nak, és nem részes fele az érintett nemzetközi okmányoknak – nem jogosultak olyan kötelezettségeket vállalni, amelyek valószínűsíthetően érintik a Szerződések célkitűzéseinek elérése érdekében meghozott uniós szabályokat, kivéve, ha arra bizottsági javaslatra elfogadott tanácsi határozat hatalmazza fel őket.

4. KÖVETKEZTETÉS

A Bizottság tehát tanácsi határozatra vonatkozó javaslatot terjeszt elő a fenti 1.1–1.8. pontban említett, várhatóan a Tengerikörnyezet-védelmi Bizottság 70. ülésén, illetőleg a Tengerészeti Biztonsági Bizottság 97. ülésén elfogadásra kerülő módosítások tekintetében az Európai Unió nevében képviselendő álláspontról.

2016/0263 (NLE)

Javaslat

A TANÁCS HATÁROZATA

a MARPOL-egyezmény VI. melléklete, a SOLAS-egyezmény II-1. szabálya, a SOLAS-egyezmény III/1.4., III/30. és III/37. szabálya, a SOLAS-egyezmény II-2/1. szabálya és II-2/10. szabálya, a SOLAS-egyezmény II-1/3-12. szabálya, az STCW-egyezmény és -szabályzat, a Tűzbiztonsági rendszerek szabályzata és a 2011-es kiterjesztett ellenőrző program előírásai módosításainak a Nemzetközi Tengerészeti Szervezetben a Tengerikörnyezet-védelmi Bizottság 70. ülésén és a Tengerészeti Biztonsági Bizottság 97. ülésén történő 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 és 218. cikke (9) bekezdésére,

tekintettel az Európai Bizottság javaslatára,

mivel:

(1) Az Európai Unió tengeri közlekedési ágazatra irányuló intézkedéseinek a tengeri közlekedés biztonságának javítását és a tengeri környezet védelmét kell szolgálniuk.

(2) Az IMO Tengerikörnyezet-védelmi Bizottságának (MEPC) 69. ülésén megállapodtak az üzemanyag-fogyasztás kötelező adatgyűjtő rendszerének létrehozásáról és a MARPOL-egyezmény VI. melléklete 4. fejezetének ehhez szükséges módosításairól. Ezek a módosítások várhatóan a Tengerikörnyezet-védelmi Bizottság 2016 októberében tartandó 70. ülésén kerülnek elfogadásra.

(3) Az IMO Tengerészeti Biztonsági Bizottságának 95. és 96. ülésén jóváhagyták a SOLAS II-1. szabálya, a SOLAS II/1.4., III/30. és III/37. szabálya, a SOLAS II-2/1. és II-2/10. szabálya, a SOLAS II-1/3-12. szabálya, az STCW-egyezmény és -szabályzat, a Tűzbiztonsági rendszerek szabályzata és a 2011-es kiterjesztett ellenőrző program előírásainak módosításait. Ezek a módosítások várhatóan a Tengerészeti Biztonsági Bizottság 2016 novemberében tartandó 97. ülésén kerülnek elfogadásra.

(4) A MARPOL-egyezmény VI. melléklete 4. fejezetének módosításaival létrehozzák az egyes hajók által gyűjtendő és évente jelentendő adatokra, a jelentett adatokhoz kapcsolódó ellenőrzési folyamatra, a megfelelési okmányok meghatározására, a tulajdonjog-átruházással kapcsolatos helyzetetekre, a Nemzetközi Tengerészeti Szervezethez benyújtandó adatokra, az adatok beazonosíthatatlanná tételére és hozzáférhetőségére, illetve a MARPOL-egyezmény VI. mellékletének aláíróin kívüli felek lobogója alatt közlekedő hajók megfelelőségének igazolási eljárására vonatkozó, általánosan kötelező adatgyűjtő rendszert. Az (EU) 2015/757 európai parlamenti és tanácsi rendelet[1] meghatározza az EU-ban a hajózás szén-dioxid-kibocsátásának és

[1] Az Európai Parlament és a Tanács 2015. április 29-i (EU) 2015/757 rendelete a tengeri közlekedésből eredő szén-dioxid-kibocsátások nyomon követéséről, jelentéséről és hitelesítéséről, valamint a 2009/16/EK irányelv módosításáról (HL L 123., 2015.5.19., 55. o.).

energiahatékonyságának nyomon követési, jelentési és hitelesítési (MRV) rendszerét. Az említett rendelet 2018. január 1-je után egy tagállam joghatósága alá tartozó kikötőbe beérkező, ott tartózkodó vagy onnan kifutó minden 5000 bruttó tonnatartalom feletti hajóra alkalmazandó függetlenül attól, hogy a hajókat hol lajstromozták.

(5) Az (EU) 2015/757 európai parlamenti és tanácsi rendelet 22. cikke felülvizsgálati rendelkezést tartalmaz arra az esetre, ha nemzetközi megállapodás születik a területen. A MARPOL-egyezmény VI. melléklete 4. fejezetének módosításai elfogadásával elindul egy felülvizsgálati folyamat, amely a Nemzetközi Tengerészeti Szervezetben elfogadott általános adatgyűjtő rendszerrel való megfelelő mértékű összhang biztosítása érdekében a rendelet módosítására vonatkozó javaslathoz vezethet.

(6) A SOLAS II-1/1., II-1/2., II-1/3., II-1/4., II-1/5., II-1/6., II-1/7., II-1/8-1., II-1/9., II-1/10., II-1/12., II-1/13., 15–17., 19., 21., 22. és 35. szabályának módosításai szerkesztési és kapcsolódó, illetve olyan módosításokat vezetnek be, amelyek sérülés esetén a személyhajók túlélőképességének javítása érdekében a térfelosztásra és a sérült állapotban fennálló stabilitásra vonatkozó követelményeket érintik. A 2009/45/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv 6. cikke (2) bekezdése a) pontjának i. alpontja[2] előírja, hogy az A. osztályú új személyhajóknak teljes mértékben meg kell felelniük a módosított 1974. évi SOLAS-egyezmény követelményeinek.

(7) A SOLAS II-1/1.2. szabályának módosításai, az új II-1/19-1. szabály és a SOLAS III/1.4., III/30. és III/37. szabályának a kárelhárítási gyakorlatokat érintő módosításai az új és a meglévő személyhajók biztonságának javítása érdekében az elárasztást követő túlélőképesség javítását célzó egységes szemlélet részét képezik. A 2008/106/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv[3], különösen annak I. melléklete V. fejezetének V/2. szabálya tartalmazza a személyszállító hajókon szolgáló parancsnokok, tisztek, személyzeti állományú tengerészek és egyéb személyzet képzésére és képesítésére vonatkozó kötelező minimumkövetelményeket. A tengerészek képzéséről, képesítéséről és az őrszolgálat ellátásáról szóló, az uniós jogba a tengerészek képzésének minimumszintjéről szóló 2008/106/EK irányelv által beépített nemzetközi egyezmény (STCW) az STCW-szabályzat vonatkozó alkalmassági táblázataiban tartalmazza a hajók stabilitásával kapcsolatos képzési követelményeket.

(8) A SOLAS II-2/1. és II-2/10. szabályának módosításai azt jelentik, hogy vízpermettel oltó beépített helyi alkalmazású tűzoltó rendszerekkel védett kazánházakban a továbbiakban nincs szükség legalább 135 l térfogatú haboltókra. A 2009/45/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv 6. cikke (2) bekezdése a) pontjának i. alpontja előírja, hogy az A. osztályú új személyhajóknak teljes mértékben meg kell felelniük a módosított 1974. évi SOLAS-egyezmény követelményeinek. Ezenkívül a SOLAS II-2/1. és II-2/10. szabálya a B., C. és D. osztályú új és B. osztályú meglévő hajókra vonatkozik az Európai Parlament és a Tanács 2009/45/EK irányelve I. melléklete II-2. fejezete A. részének 6.7 pontja (Tűzoltó berendezések a gépterekben") szerint, amely megállapítja, hogy a géptereket és a kazánházakat hordozható rendszerekkel kell felszerelni.

---

[2] Az Európai Parlament és a Tanács 2009. május 6-i 2009/45/EK irányelve a személyhajókra vonatkozó biztonsági szabályokról és követelményekről (HL L 163., 2009.6.25., 1. o.).

[3] Az Európai Parlament és a Tanács 2008/106/EK irányelve a tengerészek képzésének minimumszintjéről (HL L 323., 2008.12.3., 33. o.).

(9) A SOLAS II-1/3-12. szabályának módosításai pótolják a hajók fedélzetén engedélyezhető zajszintekről szóló szabályzat alkalmazásával kapcsolatban a jelenlegi szabályban tapasztalható hiányosságot olyan hajók esetében, amelyek építési szerződését 2014. július 1-je előtt kötötték meg, és amelyek gerincét 2015. január 1-jén vagy azt követően lefektették vagy hasonló építési szakaszban voltak, de átadásukra 2018. július 1-jéig nem kerül sor. A 2003/10/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv 3. cikke[4] megállapítja a munkavállalók védelmére vonatkozó minimumkövetelményeket, és meghatározza az expozíciós határértékeket és expozíciós beavatkozási értékeket. Ezenkívül másodlagos irányadó jogszabályként a 2009/45/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv 6. cikke (2) bekezdése a) pontjának i. alpontja kötelezővé teszi az 1974. évi módosított SOLAS-egyezmény alkalmazását az új A. osztályú hajókra is, az irányelv I. melléklete C részének 18. szabálya pedig megállapítja a B., C. és D. osztályú új hajók géptereire vonatkozó zajcsökkentő intézkedéseket.

(10) Az STCW-egyezmény és -szabályzatnak a személyhajókat érintő speciális képzést és az STCW-szabályzat A. és B. részét érintő módosításai megoldják a korszerű személyhajók nagyobb mérete és a fedélzeten tartózkodó utasok nagy száma miatt jelentkező új problémákat, valamint a kiképzés és az ismertető képzés négy különböző szintjét tartalmazzák: személyhajókra vonatkozó riadógyakorlatok, személyhajókra vonatkozó tömegirányítás oktatása, személyhajókra vonatkozó válságkezelés és emberi viselkedés oktatása, és ro-ro személyhajókra vonatkozó kiképzés. A 2008/106/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv, különösen annak I. melléklete V. fejezetének V/2. szabálya tartalmazza a személyszállító hajókon szolgáló parancsnokok, tisztek, személyzeti állományú tengerészek és egyéb személyzet képzésére és képesítésére vonatkozó kötelező minimumkövetelményeket.

(11) A Tűzbiztonsági rendszerek szabályzata 13. fejezetének módosításai egy pontosítást tartalmaznak, miszerint külön kell elvégezni két különböző nagyságú tömegre a menekülési útvonalak méretének kiszámítását, aminek az az alapja, hogy a lépcsőkön, illetve az ajtókon, folyosókon és pihenőkön keresztül összesen hány menekülő utasra lehet számítani. A 2009/45/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv 6. cikke (2) bekezdése a) pontjának i. alpontja előírja, hogy az A. osztályú új személyhajóknak teljes mértékben meg kell felelniük a módosított 1974. évi SOLAS-egyezmény követelményeinek. A 2009/45/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv I. melléklete A. részének II-2. fejezete továbbá a 2003. január 1-je után épített B., C. és D. osztályú új hajókra alkalmazza az MSC.98(73). sz. határozattal elfogadott Tűzbiztonsági rendszerek szabályzatát.

(12) A 2011-es ESP-szabályzat módosításai biztosítják az összhangot a Hajóosztályozó Társaságok Nemzetközi Szövetsége Egységes Követelményeinek javított, Z10-es sorozatával (IACS UR Z10-es sorozat), amely a szemlék és bizonyítványok követelményeiről szól. Az 530/2012/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet 5. és 6. cikke[5] kötelezővé teszi az IMO állapotminősítési rendszerének (CAS) alkalmazását minden 15 évnél régebbi egyhéjazatú olajszállító tartályhajó esetében. Az ömlesztettárú-szállító hajók és a kőolajszállító tartályhajók vizsgálatakor

[4] Az Európai Parlament és a Tanács 2003/10/EK irányelve (2003. február 6.) a munkavállalók fizikai tényezők (zaj) hatásának való expozíciójára vonatkozó egészségügyi és biztonsági minimumkövetelményekről (HL L 42., 2003.2.15., 38. o.).

[5] Az Európai Parlament és a Tanács 2012. június 13-i 530/2012/EU rendelete az egyhéjazatú olajszállító tartályhajókra alkalmazandó kettős héjazatra vagy azzal egyenértékű szerkezeti megoldásra vonatkozó követelmények gyorsított bevezetéséről (HL L 172., 2012.6.30., 3. o.).

alkalmazandó kiterjesztett ellenőrző program (ESP) határozza meg ezen alaposabb vizsgálat elvégzésének módját. Mivel a CAS az ESP-t alkalmazza célja elérése érdekében, az ESP vizsgálatainak bármely módosítása az 530/2012/EU rendelet révén automatikusan alkalmazandó.

(13) Az Unió sem az IMO-nak nem tagja, sem a vonatkozó egyezményeknek, illetve programoknak nem részes fele. A Tanácsnak ezért fel kell hatalmaznia a tagállamokat arra, hogy képviseljék az Unió álláspontját, és a szóban forgó módosításokat magukra nézve kötelezőnek ismerjék el,

ELFOGADTA EZT A HATÁROZATOT:

1. cikk

A MARPOL-egyezményben meghatározott jelenlegi környezetvédelmi követelmények javítása céljából az Unió az IMO Tengerikörnyezet-védelmi Bizottságának 70. ülésén azt az álláspontot képviseli, hogy egyetért a MARPOL-egyezmény VI. mellékletének 4. fejezetére irányuló, az IMO MEPC 69/21/add.1. jelzetű dokumentumának 7. mellékletében megállapított módosítások elfogadásával.

2. cikk

Az Unió az IMO Tengerészeti Biztonsági Bizottság 97. ülésén azt az álláspontot képviseli, hogy egyetért a következő módosítások elfogadásával:

a) A SOLAS II-1/1., II-1/2., II-1/3., II-1/4., II-1/5., II-1/6., II-1/7., II-1/8-1., II-1/9., II-1/10., II-1/12., II-1/13., II-1/15–17., II-1/19., II-1/21–22. és II-1/35. szabálya az IMO 2016. május 20-i 3644. körlevelének 1. mellékletében foglaltak szerint;

b) A SOLAS II-1/1.2. szabálya, az új II-1/19-1. szabály és a SOLAS III/1.4., III/30. és III/37. szabályának módosításai az IMO 2016. május 20-i 3644. körlevelének 1. mellékletében foglaltak szerint;

c) A SOLAS II-2/1. és II-2/10. szabálya az IMO 2016. május 20-i 3644. körlevelének 1. mellékletében foglaltak szerint;

d) A SOLAS II-1/3-12. szabálya az IMO 2016. május 20-i 3644. körlevelének 1. mellékletében foglaltak szerint;

e) Az STCW-egyezmény és -szabályzat a személyhajókat érintő speciális képzésre és az STCW-szabályzat A. és B. részére vonatkozóan az IMO MSC 96/25/add.1 jelzetű dokumentum [ ] mellékletében foglaltak szerint;

f) A Tűzbiztonsági rendszerek szabályzatának 13. fejezete az IMO 2016. május 20-i 3644. körlevelének 2. mellékletében foglaltak szerint;

g) A 2011-es kiterjesztett ellenőrző program előírásai az IMO 2016. május 20-i 3644. körlevelének 4. mellékletében foglaltak szerint;

3. cikk

(1) Az Uniónak az 1. és 2. cikk szerinti álláspontját az IMO-tagsággal rendelkező tagállamok az Unió érdekében együttesen eljárva képviselik.

(2) Az 1. és 2. cikkben meghatározott álláspontokat érintő kismértékű változtatások az álláspont módosítása nélkül is elfogadhatók, illetve a 2. cikk a) pontjában

meghatározott, a SOLAS II-1/6. szabályának módosítását érintő módosítások is elfogadhatók a jelenlegi biztonsági szintek javítását szem előtt tartva.

4. cikk

A Tanács felhatalmazza a tagállamokat arra, hogy az 1. és 2. cikkben említett módosításokat – az Unió érdekét szem előtt tartva – magukra nézve kötelezőnek ismerjék el.

5. cikk

Ennek a határozatnak a tagállamok a címzettjei.

Kelt Brüsszelben, -án/-én.

a Tanács részéről
az elnök