



Euroopa Liidu
Nõukogu

Brüssel, 14. september 2018
(OR. en)

12103/18

Institutsioonidevaheline
dokument:
2018/0325 (NLE)

MAR 118
OMI 48
ENV 593

ETTEPANEK

Saatja:	Euroopa Komisjoni peasekretär, allkirjastanud Jordi AYET PUIGARNAU, direktor
Kättesaamise kuupäev:	13. september 2018
Saaja:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Euroopa Liidu Nõukogu peasekretär
Komisjoni dok nr:	COM(2018) 624 final
Teema:	Ettepanek: NÕUKOGU OTSUS seisukoha kohta, mis võetakse Euroopa Liidu nimel Rahvusvahelise Mereorganisatsiooni merekeskkonna kaitse komitees ja meresõiduohutuse komitees seoses rahvusvahelise laevade põhjustatava merereostuse vältimise konventsiooni VI lisa reegli 14.1 ning puistlastilaevade ja naftatankerite ülevaatuste käigus tehtavate kontrollide tõhustatud programmi käsitleva rahvusvahelise koodeksi (2011) muudatuste vastuvõtmisega

Käesolevaga edastatakse delegatsioonidele dokument COM(2018) 624 final.

Lisatud: COM(2018) 624 final

Brüssel, 13.9.2018
COM(2018) 624 final

2018/0325 (NLE)

Ettepanek:

NÕUKOGU OTSUS

**seisukoha kohta, mis võetakse Euroopa Liidu nimel Rahvusvahelise
Mereorganisatsiooni merekeskkonna kaitse komitees ja meresõiduohutuse komitees
seoses rahvusvahelise laevade põhjustatava merereostuse vältimise konventsiooni VI lisa
reegli 14.1 ning puistlastilaevade ja naftatankerite ülevaatuste käigus tehtavate
kontrollide tõhustatud programmi käsitleva rahvusvahelise koodeksi (2011) muudatuste
vastuvõtmisega**

SELETUSKIRI

1. KAVANDATAV REGULEERIMISESE

Käesolevas ettepanekus käsitletakse otsust, millega määratakse kindlaks liidu nimel Rahvusvahelise Mereorganisatsiooni merekeskkonna kaitse komitee 73. istungjärgul ja Rahvusvahelise Mereorganisatsiooni meresõiduohutuse komitee 100. istungjärgul võetav seisukoht seoses MARPOLi konventsiooni VI lisa reegli 14 ning puistlastilaevade ja naftatankerite ülevaatuste käigus tehtavate kontrollide tõhustatud programmi käsitleva rahvusvahelise koodeksi (2011) (ESP koodeks) muudatuste kavandatud vastuvõtmisega.

2. ETTEPANEKU TAUST

2.1. Rahvusvahelise Mereorganisatsiooni (IMO) konventsioon

Rahvusvahelise Mereorganisatsiooni (IMO) konventsiooniga luuakse IMO, mille eesmärk on tagada foorum valitsustevaheliseks koostööks valitsuste regulatiivse tegevuse ja tavade valdkonnas kõikides rahvusvahelist merekaubandust mõjutavates tehnilistes küsimustes, toetada rangeimate võimalike nõuete üldist vastuvõtmist meresõiduohutuse, navigeerimise tõhususe ning laevade põhjustatud merereostuse vältimise ja kontrolli küsimustes, et edendada võrdseid võimalusi, ning käsitleda seonduvaid haldus- ja õigusküsimusi.

Konventsioon jõustus 17. märtsil 1958.

Kõik liikmesriigid on konventsiooni osalised.

Kõik liikmesriigid on 2. oktoobril 1983 jõustunud 1973. aasta rahvusvahelise laevade põhjustatava merereostuse vältimise konventsiooni (edaspidi „MARPOLi konventsioon“) osalised. Liit ei ole MARPOLi konventsiooni osaline.

Kõik liikmesriigid on 25. mail 1980 jõustunud 1974. aasta rahvusvahelise konventsiooni inimeste ohutusest merel (edaspidi „SOLASi konventsioon“) osalised. Liit ei ole SOLASi konventsiooni osaline.

Puistlastilaevade ja naftatankerite ülevaatuste käigus tehtavate kontrollide tõhustatud programmi käsitlevas rahvusvahelises koodeksis (2011) (ESP koodeks) on vastavalt SOLASi konventsiooni reegli XI-1/2 sätetele kehtestatud ühekordse ja topeltkeregaga puistlastilaevade ning ühekordse ja topeltkeregaga naftatankerite ülevaatuste käigus tehtavate kontrollide tõhustatud programmi nõuded.

2.2. Rahvusvaheline Mereorganisatsioon

Rahvusvaheline Mereorganisatsioon (IMO) on ÜRO spetsialiseeritud asutus, kes vastutab meresõidu ohutuse ja turvalisuse ning laevade põhjustatud merereostuse vältimise eest. IMO on rahvusvahelise meresõidu ohutuse, turvalisuse ja keskkonnatoime valdkonnas norme kehtestav ülemaailmne asutus. Selle põhiülesanne on luua laevanduse jaoks õiglane ja tulemuslik reguleeriv raamistik, mis võetakse ühiselt vastu ning mida rakendatakse ühiselt.

Organisatsiooni liikmeks võivad olla kõik riigid ning kõik ELi liikmesriigid on IMO liikmed. Euroopa Komisjonil on alates 1974. aastast olnud Rahvusvahelises Mereorganisatsioonis (IMO) vaatleja staatus, mis põhineb Valitsustevahelise Nõuandva Merendusorganisatsiooni

(IMCO)¹ ja Euroopa Ühenduste Komisjoni vahelisel koostöökokkuleppel vastastikust huvi pakkuvates küsimustes.

IMO merekeskkonna kaitse komitee koosneb kõikidest IMO liikmetest ja tuleb kokku vähemalt üks kord aastas. Komitee käsitleb vaatlusaluseid keskkonnaküsimusi kui organisatsiooni, kes tegeleb MARPOLi konventsiooniga hõlmatud ning laevade põhjustatud reostuse (sh nafta-, mahtlastina veetavate kemikaalide, laevade heitvee-, jäätme- ja heitmereostuse, sh õhusaasteainete ja kasvuhoonegaaside heite) kontrolli ja vältimisega. Muud käsitletavat küsimused hõlmavad ballastvee käitlemist, kattumisvastaseid süsteeme, laevade ringlussevõttu, reostuseks valmisolekut ja reostustõrjet ning merekaitsealade ja eriti tundlike merepiirkondade kindlaksmääramist.

IMO merekeskkonna kaitse komitee tagab vahendid, et täita talle IMO konventsiooni, IMO assamblee või IMO nõukogu poolt määratud ülesandeid või eespool nimetatud tegevusvaldkonna alla kuuluvaid ülesandeid, mida võidakse talle määrata mis tahes muu rahvusvahelise õigusakti alusel ja mille IMO on heaks kiitnud. Merekeskkonna kaitse komitee ja selle allorganid teevad oma otsused liikmete häälteenamusega.

IMO meresõiduohutuse komitee koosneb kõikidest IMO liikmetest ja tuleb kokku vähemalt üks kord aastas. Komitee käsitleb kõiki küsimusi, mis jäävad organisatsiooni tegevusvaldkonda ning puudutavad navigatsiooniabi, laevade ehitamist ja seadistamist, laevade mehitamist ohutuse seisukohast, kokkupõrke vältimise eeskirju, ohtliku lasti käitlemist, meresõiduohutuse menetlusi ja nõudeid, hüdrograafilist teavet, logiraamatuid ja navigatsiooniantmeid, laevaõnnetuste uurimist, merepäästet ning kõiki muid meresõiduohutust otseselt mõjutavaid küsimusi.

IMO meresõiduohutuse komitee tagab vahendid, et täita talle IMO konventsiooni, IMO assamblee või IMO nõukogu poolt määratud ülesandeid või eespool nimetatud tegevusvaldkonna alla kuuluvaid ülesandeid, mida võidakse talle määrata mis tahes muu rahvusvahelise õigusakti alusel ja mille IMO on heaks kiitnud. Meresõiduohutuse komitee ja selle allorganid teevad oma otsused liikmete häälteenamusega.

2.3. IMO merekeskkonna kaitse komitee kavandatud õigusakt

Merekeskkonna kaitse komitee peab oma 73. istungjärgul (edaspidi „MEPC 73“) 22.–26. oktoobril 2018 vastu võtma MARPOLi konventsiooni VI lisa reegli 14.1 muudatused seoses laeva pardal jõu- või käitursüsteemi sisepõlemismootorite jaoks mõeldud ning nõuetele mittevastava kütteõli vedamise keeluga.

2008. aastal võttis IMO vastu resolutsiooni, et muuta MARPOLi konventsiooni VI lisa, milles on esitatud laevade põhjustatava õhureostuse vältimise eeskirjad. MARPOLi konventsiooni muudetud VI lisa jõustus 1. juulil 2010 ja sellega kehtestati muu hulgas laevakütuste väävlisisalduse rangemad piirnormid nii SO_x-heite kontrolli piirkondades kui ka nendest väljaspool olevatel merealadel.

MARPOLi konventsiooni VI lisa reeglis 14.1.3 sätestatud ja 1. jaanuaril 2020 jõustuva kütteõlistandardi range jõustamine on oluline element, millega aidatakse kaasa üleilmse väävliheite piirmäära (0,50 %) järjepidevale rakendamisele. MARPOLi konventsiooni VI lisa

¹ 1982. aastal sai organisatsiooni uueks nimeks Rahvusvaheline Mereorganisatsioon (IMO).

kavandatavate muudatuste eesmärk on tagada 14.1.3. eeskirja tulemuslik rakendamine, et märkimisväärselt vähendada laevadelt pärinevat SOx-heidet ja atmosfääri paisatavate tahkete osakeste hulka.

2.4. IMO meresõiduohutuse komitee kavandatav akt

Meresõiduohutuse komitee peab oma 100. istungjärgul (edaspidi „MSC 100“) 3.–7. detsembril 2018 vastu võtma puistlastilaevade ja naftatankerite ülevaatuste käigus tehtavate kontrollide tõhustatud programmi käsitleva rahvusvahelise koodeksi (2011) (ESP koodeks) muudatused.

ESP koodeksi kavandatavate muudatuste eesmärk on lisada redaktsioonilised muudatused, millega määratakse kindlaks kõik kohustuslikud nõuded ning parandatakse tabeleid ja blankette. Lisaks ühendatakse muudatustega redaktsioonilised muudatused ja uued sisulised nõuded, et arvesse võtta Rahvusvahelise Klassifikatsiooniühingute Assotsiatsiooni (IACS) ühtsete Z10 seeria nõuete hiljutisi ajakohastusi. Ühtsed Z10 seeria nõuded puudutavad naftatankerite, puistlastilaevade, kemikaalitankerite, topelt põhja ja -parrastega naftatankerite ja topeltkeregaga puistlastilaevade ülevaatusi. IACSi ühtlustatud nõuete puhul on tegemist IACSi poolt vastuvõetud resolutsioonidega küsimustes, mis on otseselt seotud konkreetse eeskirja nõuete, klassifikatsiooniühingute tavade ja üldise filosoofiaga, millel klassifikatsiooniühingute eeskirjad ja tavad põhinevad (või hõlmavad neid küsimusi). Eeldusel et IACSi iga liikmesühingu juhtorganid ajakohastused ratifitseerivad, inkorporeeritakse ühtlustatud nõuded liikmesühingute eeskirjadesse ja tavadesse ühe aasta jooksul alates IACSi üldpoliitika tööühma poolsest heakskiitmisest. Ühtlustatud nõuete puhul on tegemist miinimumnõuetega.

3. LIIDU NIMEL VÕETAV SEISUKOHT

3.1. MARPOLi konventsiooni VI lisa reegli 14 muudatused

3.–7. juulil 2017 Londonis toimunud merekeskkonna kaitse komitee 71. istungjärgul (edaspidi „MEPC 71“) kiideti heaks uus lisandus dokumenti „MARPOLi konventsiooni VI lisa reegli 14.1.3 järjepidev rakendamine“, et lisada see reostusennetuse ja -tõrje allkomitee 2018.–2019. aasta töökavasse ning allkomitee 5. istungjärgu (edaspidi „PPR 5“) esialgsesse päevakorda kavatsusega saavutada eesmärk 2019. aastal.

5.–9. veebruaril 2018 Londonis peetud PPR 5-l koostati MARPOLi konventsiooni VI lisa reegli 14 muudatuste kavand seoses laeva pardal jõu- või käitursüsteemi sisepõlemismootorite jaoks mõeldud ning nõuetele mittevastava kütteõli vedamise keeluga. 9.–13. aprillil 2018 Londonis toimunud merekeskkonna kaitse komitee 72. istungjärgul (edaspidi „MEPC 72“) kiideti MARPOLi konventsiooni VI lisa muudatuste kavand väikeste muudatustega heaks eesmärgiga see MEPC 73-l vastu võtta.

MARPOLi konventsiooni VI lisa reegli 14 muudatused on esitatud IMO dokumendis MEPC 73/3. MEPC 72. istungjärgu aruande (MEPC 72/17) punktis 5.43 on märgitud, et muudatused on kavas vastu võtta MEPC 73-l.

3.2. Puistlastilaevade ja naftatankerite ülevaatuste käigus tehtavate kontrollide tõhustatud programmi käsitleva rahvusvahelise koodeksi (2011) (ESP koodeks) muudatused

22.–26. jaanuaril 2018 Londonis peetud laevade projekteerimise ja ehituse allkomitee 5. istungjärgul (edaspidi „SDC 5“) tuletati meelde, et sama allkomitee 4. istungjärgul (edaspidi „SDC 4“), mis toimus Londonis 13.–17. veebruaril 2017, lubati IACSi ja sekretariaadil analüüsida ESP koodeksit (2011), et esitada ettepanekud redaktsioonilisteks muudatusteks (kõigi kohustuslike nõuete väljaselgitamiseks), parandada tabelite ja blankettide vormingut ning esitada eduaruanne nende käsitlemiseks SDC 5-l.

SDC 5-l lepidi kokku, et kõik praegu ESP koodeksi (2011) joonealustes märkustes esitatud sisulised sätted tuleks lisada uue konsolideeritud teksti põhiossa. Lisaks otsustati SDC 5-l parandada ESP koodeksi tabelite ja blankettide vormingut. Samuti lepidi SDC 5-l kokku ühendada redaktsioonilised märkused ja ESP koodeksi (2011) uued sisulised muudatused, mille ettepaneku esitas IACS ja milles käsitletakse IACSi ühtsete Z10 seeria nõuete hiljutisi ajakohastusi.

SDC 5-l kinnitati ettepanek esitada ESP koodeksi (2011) muudatuste kavand heakskiitmiseks meresõiduohutuse komitee 99. istungjärgule (edaspidi „MSC 99“), mis toimus 16.–25. mail 2018 Londonis, et muudatused seejärel meresõiduohutuse komitee 100. istungjärgul (edaspidi „MSC 100“) vastu võtta ja jõustada 1. juulil 2020.

MSC 99-l lähtuti SDC 5-l koostatud ESP koodeksi (2011) muudatuste kavandi kaalumisel koodeksi järjepideva ajakohastamise menetlusest. MSC 99-l kiideti heaks ESP koodeksi (2011) muudatuste kavand, mis on esitatud MSC resolutsiooni kavandis, et see MSC 100-l vastu võtta.

MSC resolutsiooni kavand (2011. aasta ESP koodeksi muudatuste kohta) on esitatud MSC 99 aruande 2. lisas (MSC 99/22/Add.1). MSC 99 aruande (MSC 99/22) punktis 10.20 on märgitud, et muudatused on kavas vastu võtta MSC 100-l.

3.3. Asjakohased ELi õigusaktid ja ELi pädevus

3.3.1. MARPOLi konventsiooni VI lisa reegli 14,1 muudatused

MARPOLi konventsiooni VI lisa nõuded, milles käsitletakse laevakütteõlide väävlisisalduse vähendamist SO_x-heite vähendamiseks, on ELi õigusesse rakendatud Euroopa Parlamendi ja nõukogu 11. mai 2016. aasta direktiiviga (EL) 2016/802, mis käsitleb väävlisisalduse vähendamist teatavates vedelkütustes.

3.3.2. Puistlastilaevade ja naftatankerite ülevaatuste käigus tehtavate kontrollide tõhustatud programmi käsitleva rahvusvahelise koodeksi (2011) (ESP koodeks) muudatused

Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL) nr 530/2012 (topeltpõhja ja -parraste või samaväärsete konstruktsiooninõuete kiirendatud järkjärgulise kasutuselevõtu kohta ühekordse põhja ja parrastega naftatankerite puhul) eesmärk on kehtestada kiirendatud järkjärguline juurutamiskava kõnealuse määruse artiklis 3 defineeritud MARPOL 73/78 konventsiooni topeltpõhja ja -parraste või samaväärsete konstruktsiooninõuete kohaldamiseks ühekordse põhja ja parrastega naftatankerite suhtes ning keelata raske nafta transportimine liikmesriikide sadamatesse või sadamatest ühekordse põhja ja parrastega naftatankeritega.

Määrusega (EL) nr 530/2012 on muudetud kohustuslikuks IMO kehtestatud seisukorra hindamise kava kohaldamine üle 15 aasta vanuste ühekordse põhja ja parrastega naftatankerite suhtes. Artikli 5 kohaselt peavad sellised tankerid vastama seisukorra hindamise kavale, mis on defineeritud artiklis 6 kui 27. aprilli 2001. aasta resolutsiooniga MEPC 94(46) (muudetud 11. oktoobri 2002. aasta resolutsiooniga MEPC 99(48)) ja 4. detsembri 2003. aasta resolutsiooniga MEPC 112(50)) kehtestatud seisukorra hindamise kava. Puistlastilaevade ja naftatankerite ülevaatuste käigus tehtavate kontrollide tõhustatud programmis ehk laiendatud kontrolli programmis sätestatakse sellise üksikasjalikuma kontrollimise viis. Kuna seisukorra hindamise kava eesmärgi saavutamiseks kasutatakse laiendatud kontrolli programmi, on kõik laiendatud kontrolli programmi kohaste kontrollide muudatused määruse (EL) nr 530/2012 kaudu vahetult ja automaatselt kohaldatavad. Seega mõjutaksid meresõiduohutuse komitee 100. istungjärgul eeldatavasti vastu võetavad laiendatud kontrolli programmi koodeksi muudatused liidu õigust määruse (EL) nr 530/2012 kohaldamise kaudu.

3.3.3. *ELi pädevus*

MARPOLi konventsiooni VI lisa reegli 14.1 muudatused mõjutaksid ELi õigust Euroopa Parlamendi ja nõukogu 11. mai 2016. aasta direktiivi (EL) 2016/802 (mis käsitleb väävlisisalduse vähendamist teatavates vedelkütustes) rakendamise teel.

ESP koodeksi (2011) muudatused mõjutaksid ELi õigust Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL) nr 530/2012 (topelt põhja ja -parraste või samaväärsete konstruktsiooninõuete kiirendatud järkjärgulise kasutuselevõtu kohta ühekordse põhja ja parrastega naftatankerite puhul) rakendamise teel.

4. **ÕIGUSLIK ALUS**

4.1. **Menetlusõiguslik alus**

4.1.1. *Põhimõtted*

Euroopa Liidu toimimise lepingu („ELi toimimise leping“) artikli 218 lõikes 9 on sätestatud, et „[n]õukogu võtab komisjoni [...] ettepaneku põhjal vastu otsuse, millega [...] kehtestatakse lepingus sätestatud organis liidu nimel võetavad seisukohad, kui asjaomasel organil tuleb vastu võtta õigusliku toimega akte, välja arvatud õigusaktid, millega täiendatakse või muudetakse lepingu institutsioonilist raamistikku“.

ELi toimimise lepingu artikli 218 lõiget 9 kohaldatakse olenemata sellest, kas liit on asjaomase organi liige või asjaomase lepingu osaline².

Mõiste „õigusliku toimega aktid“ hõlmab akte, millel on õiguslik toime asjaomase organi suhtes kehtiva rahvusvahelise õiguse normide alusel. Siia hulka kuuluvad ka sellised õiguslikud vahendid, mis ei ole rahvusvahelise õiguse kohaselt siduvad, aga mis „võivad mõjutada otsustavalt liidu seadusandja vastu võetud õigusaktide sisu“³.

² Kohtuasi C-399/12: Saksamaa vs. nõukogu, ECLI:EU:C:2014:2258, punkt 64.

³ Kohtuasi C-399/12: Saksamaa vs. nõukogu, ECLI: EU: C:2014: 2258, punktid 61–64.

4.1.2. Kohaldamine käesoleval juhul

IMO merekeskkonna kaitse komitee ja meresõiduohutuse komitee on lepinguga, s.t Rahvusvahelise Mereorganisatsiooni konventsiooniga ettenähtud organid.

Aktid, mille IMO merekeskkonna kaitse komitee ja meresõiduohutuse komitee peavad vastu võtma, on õigusliku toimega aktid. Kavandatavad aktid võivad otsustavalt mõjutada järgmiste ELi õigusaktide sisu: Euroopa Parlamendi ja nõukogu 11. mai 2016. aasta direktiiv (EL) 2016/802, mis käsitleb väävlisisalduse vähendamist teatavates vedelkütustes, ning Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus (EL) nr 530/2012 topeltpõhja ja -parraste või samaväärsete konstruktsiooninõuete kiirendatud järkjärgulise kasutuselevõtu kohta ühekordse põhja ja parrastega naftatankerite puhul.

Selle põhjuseks on asjaolu, et Euroopa Parlamendi ja nõukogu 11. mai 2016. aasta direktiiv (EL) 2016/802, mis käsitleb väävlisisalduse vähendamist teatavates vedelkütustes, kajastab MARPOLi konventsiooni VI lisa esitatud väävliga seonduvaid nõudeid, ning määrusega (EL) nr 530/2012 muudetakse IMO seisukorra hindamise kava kohaldamine kohustuslikuks ja kava puhul kasutatakse selle eesmärgi saavutamise vahendina laiendatud kontrolli programmi.

Seega mõjutaksid MARPOLi konventsiooni VI lisa reegli 14.1 ning puistlastilaevade ja naftatankerite ülevaatuste käigus tehtavate kontrollide tõhustatud programmi käsitleva rahvusvahelise koodeksi (2011) (ESP koodeks) muudatused liidu õigust Euroopa Parlamendi ja nõukogu 11. mai 2016. aasta direktiivi (EL) 2016/802 (mis käsitleb väävlisisalduse vähendamist teatavates vedelkütustes) ning Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL) nr 530/2012 (topeltpõhja ja -parraste või samaväärsete konstruktsiooninõuete kiirendatud järkjärgulise kasutuselevõtu kohta ühekordse põhja ja parrastega naftatankerite puhul) kohaldamise kaudu.

Kavandatavad aktid ei täienda ega muuda lepingu institutsioonilist raamistikku.

Seega on esildatud otsuse menetlusõiguslik alus ELi toimimise lepingu artikli 218 lõige 9.

4.2. Materiaalõiguslik alus

4.2.1. Põhimõtted

ELi toimimise lepingu artikli 218 lõike 9 kohase otsuse materiaalõiguslik alus sõltub eelkõige selle kavandatava akti eesmärgist ja sisust, mida liidu nimel võetav seisukoht puudutab. Kui kavandatava aktiga taotletakse kahte eesmärki või reguleeritakse kahte valdkonda ning üht neist võib pidada peamiseks, samas kui teine on pelgalt kõrvalise tähtsusega, peab ELi toimimise lepingu artikli 218 lõike 9 kohasel otsusel olema üksainus materiaalõiguslik alus, st peamise või ülekaaluka eesmärgi või valdkonna puhul vajalik õiguslik alus.

4.2.2. Kohaldamine käesoleval juhul

Kavandatava akti peamine eesmärk ja sisu on seotud meretranspordiga. Seepärast on esildatud otsuse materiaalõiguslik alus ELi toimimise lepingu artikli 100 lõige 2.

4.3. Kokkuvõte

Esildatud otsuse õiguslik alus peaks olema ELi toimimise lepingu artikli 100 lõige 2 koostoimes ELi toimimise lepingu artikli 218 lõikega 9.

Ettepanek:

NÕUKOGU OTSUS

seisukoha kohta, mis võetakse Euroopa Liidu nimel Rahvusvahelise Mereorganisatsiooni merekeskkonna kaitse komitees ja meresõiduohutuse komitees seoses rahvusvahelise laevade põhjustatava merereostuse vältimise konventsiooni VI lisa reegli 14.1 ning puistlastilaevade ja naftatankerite ülevaatuste käigus tehtavate kontrollide tõhustatud programmi käsitleva rahvusvahelise koodeksi (2011) muudatuste vastuvõtmisega

EUROOPA LIIDU NÕUKOGU,

võttes arvesse Euroopa Liidu toimimise lepingut, eriti selle artikli 100 lõiget 2 koostoimes artikli 218 lõikega 9,

võttes arvesse Euroopa Komisjoni ettepanekut

ning arvestades järgmist:

- (1) Rahvusvahelise Mereorganisatsiooni (edaspidi „IMO“) [*vt institutsioonidevahelise stiilijuhise punkt 10.8*] konventsioon jõustus 17. märtsil 1958. IMO on meresõidu ohutuse ja turvalisuse ning laevade põhjustatud mere- ja atmosfäärireostuse vältimise eest vastutav ÜRO spetsialiseeritud asutus.
- (2) IMO konventsiooni artikli 38 punkti a kohaselt täidab merekeskkonna kaitse komitee selliseid ülesandeid, mis on organisatsioonile antud laevade põhjustatava merereostuse vältimise ja kontrollimise rahvusvaheliste konventsioonidega või nende alusel, eelkõige seoses eeskirjade ja muude sätete vastuvõtmise ja muutmisega.
- (3) IMO konventsiooni artikli 28 punkti b kohaselt tagab meresõiduohutuse komitee vahendid, et täita talle kõnealuse konventsiooni, IMO assamblee või IMO nõukogu poolt määratud ülesandeid või kõnealuse artikli kohaldamisalasse kuuluvaid ülesandeid, mida võidakse meresõiduohutuse komiteele määrata mis tahes muu rahvusvahelise õigusakti alusel ja mille IMO on heaks kiitnud.
- (4) Rahvusvaheline laevade põhjustatava merereostuse vältimise konventsioon (edaspidi „MARPOLi konventsioon“) jõustus 2. oktoobril 1983.
- (5) MARPOLi konventsiooni artikli 16 lõike 2 punkti c kohaselt võib selle muudatused vastu võtta asjakohane organ, käesoleval juhul merekeskkonna kaitse komitee.
- (6) Merekeskkonna kaitse komitee võtab oma 73. istungjärgul (edaspidi „MEPC 73“, 22.–26. oktoober 2018) vastu MARPOLi konventsiooni VI lisa reegli 14 muudatused.

- (7) Meresõiduohutuse komitee võtab oma 100. istungjärgul (edaspidi „MSC 100“, 3.–7. detsember 2018) vastu puistlastilaevade ja naftatankerite ülevaatuste käigus tehtavate kontrollide tõhustatud programmi käsitleva rahvusvahelise koodeksi (2011) (ESP koodeks) muudatused.
- (8) On asjakohane määrata kindlaks liidu nimel MEPC 73-l võetav seisukoht, kuna MARPOLi konventsiooni VI lisa reegli 14 muudatused võivad otsustavalt mõjutada järgmise liidu õigusakti sisu: Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv (EL) 2016/802⁴.
- (9) On asjakohane määrata kindlaks liidu nimel MSC 100-l võetav seisukoht, kuna ESP koodeksi (2011) muudatused võivad otsustavalt mõjutada järgmise liidu õigusakti sisu: Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus (EL) nr 530/2012⁵.
- (10) MARPOLi konventsiooni VI lisa reegli 14 muudatustega, milles käsitletakse laeva pardal jõu- või käitursüsteemi sisepõlemismootorite jaoks mõeldud ning nõuetele mittevastava kütteõli vedamise keeldu, tuleks tagada MARPOLi konventsiooni VI lisa reeglis 14.1.3 sätestatud ja 1. jaanuaril 2020 jõustuva kütteõlistandardi range jõustamine.
- (11) ESP koodeksi (2011) muudatused peaksid hõlmama redaktsioonilisi muudatusi, millega määratakse kindlaks kõik kohustuslikud nõuded ning parandatakse tabeleid ja blankette, samuti tuleks nendega ühendada redaktsioonilised muudatused ja uued sisulised nõuded, et arvesse võtta Rahvusvahelise Klassifikatsiooniühingute Assotsiatsiooni ühtsete Z10 seeria nõuete hiljutisi ajakohastusi.
- (12) Liidu seisukoha esitavad ühiselt liidu huvides ELi liikmesriigid, kes on IMO merekeskkonna kaitse komitee ja meresõiduohutuse komitee liikmed,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA OTSUSE:

Artikkel 1

Euroopa Liidu nimel IMO merekeskkonna kaitse komitee 73. istungjärgul võetav seisukoht on nõustuda rahvusvahelise laevade põhjustatava merereostuse vältimise konventsiooni VI lisa reegli 14.1 muudatuste (esitatud IMO dokumendis MEPC 73/3) vastuvõtmisega.

Artikkel 2

Euroopa Liidu nimel IMO meresõiduohutuse komitee 100. istungjärgul võetav seisukoht on nõustuda puistlastilaevade ja naftatankerite ülevaatuste käigus tehtavate kontrollide tõhustatud programmi käsitleva rahvusvahelise koodeksi (2011) muudatuste (esitatud IMO dokumendi MSC 99/22/Add.1 2. lisas) vastuvõtmisega.

⁴ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 11. mai 2016. aasta direktiiv (EL) 2016/802, mis käsitleb väävlisalisalduse vähendamist teatavates vedelkütustes (ELT L 132, 21.5.2016, lk 58).

⁵ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 13. juuni 2012. aasta määrus (EL) nr 530/2012 topeltpõhja ja -parraste või samaväärsete konstruktsiooninõuete kiirendatud järkjärgulise kasutuselevõtu kohta ühekordse põhja ja parrastega naftatankerite puhul (ELT L 172, 30.6.2012, lk 3).

Artikkel 3

1. Artiklis 1 nimetatud seisukoha esitavad ühiselt ELi liikmesriigid, kes on IMO merekeskkonna kaitse komitee liikmed.
2. Artiklis 2 nimetatud seisukoha esitavad ühiselt ELi liikmesriigid, kes on IMO meresõiduohutuse komitee liikmed.
3. Artiklites 1 ja 2 nimetatud seisukohtade väiksemates muudatustes lepitakse kokku ilma täiendava nõukogu otsuseta.

Artikkel 4

Käesolev otsus on adresseeritud liikmesriikidele.

Brüssel,

*Nõukogu nimel
eesistuja*