

Brüssel, 18. märts 2021
(OR. en)

7139/21

Institutsioonidevaheline
dokument:
2021/0066(NLE)

MAR 41
OMI 18
ENV 166

ETTEPANEK

Saatja:	Euroopa Komisjoni peasekretär, allkirjastanud Martine DEPREZ, direktor
Kättesaamise kuupäev:	18. märts 2021
Saaja:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Euroopa Liidu Nõukogu peasekretär
Komisjoni dok nr:	COM(2021) 127 final
Teema:	Ettepanek: NÕUKOGU OTSUS seisukoha kohta, mis võetakse Euroopa Liidu nimel Rahvusvahelises Mereorganisatsioonis selle meresõiduohutuse komitee 103. istungjärgul ja merekeskkonna kaitse komitee 76. istungjärgul seoses meremeeste väljaõppe, diplomeerimise ja vahiteenistuse aluste rahvusvahelise konventsiooni, puistlastilaevade ja naftatankerite ülevaatuste käigus tehtavate kontrollide tõhustatud programmi käsitleva rahvusvahelise koodeksi, tuleohutussüsteemide rahvusvahelise koodeksi ning laevade kahjulike kattumisvastaste süsteemide kontrolli rahvusvaheline konventsiooni muudatuste vastuvõtmisega

Käesolevaga edastatakse delegatsioonidele dokument COM(2021) 127 final.

Lisatud: COM(2021) 127 final



EUROOPA
KOMISJON

Brüssel, 18.3.2021
COM(2021) 127 final

2021/0066 (NLE)

Ettepanek:

NÕUKOGU OTSUS

**seisukoha kohta, mis võetakse Euroopa Liidu nimel Rahvusvahelises
Mereorganisatsioonis selle meresõiduohutuse komitee 103. istungjärgul ja
merekeskkonna kaitse komitee 76. istungjärgul seoses meremeeste väljaõppe,
diplomeerimise ja vahiteenistuse aluste rahvusvahelise konventsiooni, puistlastilaevade
ja naftatankerite ülevaatuste käigus tehtavate kontrollide tõhustatud programmi
käsitleva rahvusvahelise koodeksi, tuleohutussüsteemide rahvusvahelise koodeksi ning
laevade kahjulike kattumisvastaste süsteemide kontrolli rahvusvaheline konventsiooni
muudatuste vastuvõtmisega**

SELETUSKIRI

1. KAVANDATAV REGULEERIMISESE

Käesolevas ettepanekus käsitletakse otsust, millega määratakse kindlaks seisukoht, mis võetakse liidu nimel Rahvusvahelise Mereorganisatsiooni meresõiduohutuse komitee 103. istungjärgul (MSC 103), mis toimub virtuaalsena 5.–14. mail 2021, ja Rahvusvahelise Mereorganisatsiooni merekeskkonna kaitse komitee 76. istungjärgul (MEPC 76), mis toimub virtuaalsena 7.–17. juunil 2021. MSC 103. istungjärgul on kavas vastu võtta muudatused järgmistes konventsioonides ja koodeksites:

- meremeeste väljaõppe, diplomeerimise ja vahiteenistuse aluste rahvusvaheline konventsioon (STCW konventsioon);
- puistlastilaevade ja naftatankerite ülevaatuste käigus tehtavate kontrollide tõhustatud programmi käsitlev rahvusvaheline koodeks (ESP koodeks);
- tuleohutussüsteemide rahvusvaheline koodeks (FSSi koodeks).

MEPC 76. istungjärgul on kavas vastu võtta muudatused järgmistes konventsioonides:

- kattumisvastaste süsteemide konventsioon (AFSi konventsioon).

2. ETTEPANEKU TAUST

2.1. Rahvusvahelise Mereorganisatsiooni konventsioon

Rahvusvahelise Mereorganisatsiooni (IMO) konventsiooniga loodi IMO, mille eesmärk on tagada foorum koostööks regulatiivse tegevuse ja tavade valdkonnas kõikides rahvusvahelist merekaubandust mõjutavates tehnilistes küsimustes. Samuti on selle eesmärk toetada rangeimate võimalike nõuete üldist vastuvõtmist meresõiduohutuse, meresõidu tõhususe ning laevade põhjustatud merereostuse vältimise ja kontrolli küsimustes, et edendada võrdseid võimalusi. Selles käsitletakse ka 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“) ja selle 18. mail 2005 jõustunud VI lisa osalised. Liit ei ole MARPOLi konventsiooni osaline.

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

SOLASi konventsiooniga muudeti gaaskütusel või muudel madala leekpunktiga kütustel töötavate laevade rahvusvaheline ohutuskodeks (IGFi koodeks) kohustuslikuks. Selle eesmärk on sätestada rahvusvaheline standard laevade jaoks, mis töötavad gaaskütusel või madala leekpunktiga vedelkütustel. Koodeksis käsitletakse kõiki valdkondi, mis on eriti

olulised gaaskütuse või madala leekpunktiga vedelkütuse kasutamise korral. Selles sätestatakse maagaasil töötavate jõu- ja abiseadmete projekteerimise ja paigalduse kriteeriumid, mille puhul ohutuse, töökindluse ja usaldusväärsuse tase on samaväärne sellega, mis on saavutatav uute ja samaväärsete tavapäraste naftakütusel töötavate jõu- ja abiseadmetega.

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 organisatsioon. Selle põhiülesanne on luua laevanduse jaoks õiglane ja tulemuslik reguleeriv raamistik, mis võetakse ülemaailmselt vastu ning mida rakendatakse ülemaailmselt.

IMO liikmeks võivad olla kõik riigid ning kõik ELi liikmesriigid on IMO liikmed. ELi suhtes IMOga põhinevad eelkõige 1974. aastal Valitsustevahelise Nõuandva Merendusorganisatsiooni (IMCO) ja Euroopa Ühenduste Komisjoni vahel sõlmitud koostöölepingul.

IMO meresõiduohutuse komitee koosneb kõikidest IMO liikmetest ja tuleb kokku 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 navigatsiooniandmeid, laevaõnnetuste uurimist, merepäästet ning kõiki muid meresõiduohutust otseselt mõjutavaid küsimusi.

IMO merekeskkonna kaitse komiteesse kuuluvad samuti kõik IMO liikmed ja see tuleb kokku vähemalt kord aastas. Komitee käsitleb keskkonnaküsimusi, mis jäävad organisatsiooni tegevusvaldkonda ning puudutavad MARPOLi konventsiooniga hõlmatud ning laevade põhjustatud reostuse (sh nafta-, mahtlastina veetavate kemikaalide, laevade heitvee-, jäätme- ja heitmereostuse, sh õhusaasteainete ja kasvuhoonegaaside heite) kontrolli ja vältimist. Muud käsitletavat küsimused hõlmavad ballastvee käitlemist, kattumisvastaseid süsteeme, laevade ringlussevõttu, reostuseks valmisolekut ja reostustõrjet ning merekaitsealade ja eriti tundlike merepiirkondade kindlaksmääramist.

Nii IMO meresõiduohutuse komitee kui ka merekeskkonna kaitse komitee tagavad vahendid, et täita neile IMO konventsiooni, IMO assamblee või IMO nõukogu poolt määratud ülesandeid või eespool nimetatud tegevusvaldkonna alla kuuluvaid ülesandeid, mida võidakse neile määrata mis tahes muu rahvusvahelise õigusakti alusel ja mille IMO on heaks kiitnud. Meresõiduohutuse komitee ja merekeskkonna kaitse komitee ja nende allorganid teevad oma otsused oma liikmete häälteenamusega.

2.3. IMO meresõiduohutuse komitee kavandatavad aktid

MSC 103. istungjärgul (5.–14. mai 2021) on kavas vastu võtta STCW konventsiooni ja koodeksi, ESP koodeksi, FSSi koodeksi, SOLASi konventsiooni III peatüki ja LSA koodeksi muudatused.

STCW konventsiooni reegli 1/1 kavandatud muudatuste eesmärk on lisada „kõrgepinge“ määratlus ning STCW koodeksi jaotise A-1/1 eesmärk on muuta „tegevustaseme“ määratlust nii, et see hõlmaks ka „elektrimehaaniku“ ametikohta.

2011. aasta ESP koodeksi B lisa A osa 2. lisa kavandatud muudatuste eesmärk on piirata topeltpõhja ja -parrastega naftatankerite kerepaksuse mõõtmine esimesel korralisel ülevaatusel üksnes küsitavate piirkondadega.

Tuleohutussüsteemide koodeksi (FSSi koodeks) 9. peatüki kavandatud muudatuste eesmärk on selgitada kaubalaevadele ja reisilaevade kajutirõdudele paigaldatud individuaalselt tuvastatavate tulekahjuandurite süsteemide vähem keerukate ja kulukate osade piires identifitseeritavate rikete isoleerimise vastuvõetavust.

2.4. IMO merekeskkonna kaitse komitee kavandatav akt

10.–17. juunil 2021 toimuval MEPC 76. istungjärgul kavatakse vastu võtta AFSi konventsiooni muudatused. Kavandatud muudatuste eesmärk on lisada keelatud kattumisvastaste ainete loetellu tsübutriin. See on ELi algatuse tulemus.

3. LIIDU NIMEL VÕETAV SEISUKOHT

3.1. Meremeeste väljaõppe, diplomeerimise ja vahiteenistuse aluste rahvusvahelise konventsiooni muudatused

Inimressursside, väljaõppe ja vahiteenistuse allkomitee (HTW) kuuendal istungjärgul, mis toimus 29. aprillist kuni 3. maini 2019 Londonis, kiitis allkomitee heaks ITFi taotluse täpsustada „elektrimehaaniku“ ülesannete tegevustaset STCW koodeksi jaotises A-I/1 (Mõisted ja selgitused) esitatud „tegevustaseme“ määratluses ning lisada kõnealusesse jaotisesse mõiste „kõrgepinge“ uus määratlus.

Seejärel leppis allkomitee kokku „kõrgepinge“ esialgse määratluse, mis lisatakse STCW reeglisse I/1, nagu see on esitatud HTW 6/13 7. lisas, et esitada see MSC 102. istungjärgule heakskiitmiseks eesmärgiga see vastu võtta. Samuti leppis allkomitee kokku STCW koodeksi jaotise A-I/1 muudatusettepanekus, mis käsitleb „elektrimehaaniku“ ülesannete lisamist „tegevustaseme“ mõistesse, mis tuleneb muudatusest nende ülesannete lisamisse 2010. aasta Manila muudatuste raames, mis on esitatud dokumendi HTW 6/13 8. lisas, et esitada see MSC 102. istungjärgule heakskiitmiseks eesmärgiga see vastu võtta.

MSC 102. istungjärgul kiideti muudatused heaks ja selle aruande (MSC 102/24) punktides 13.9 ja 13.10 on märgitud, et muudatused on kavas vastu võtta MSC 103. istungjärgul.

Liit peaks kõnealuseid muudatusi toetama, kuna nendega täpsustatakse „elektrimehaaniku“ ülesannete tegevustaset ja kehtestatakse mõiste „kõrgepinge“ ühine määratlus.

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

Laevade projekteerimise ja ehituse allkomitee arutas oma seitsmendal istungjärgul Rahvusvahelise Klassifikatsiooniühingute Assotsiatsiooni (IACS) ettepanekut, mida toetas uuring, muuta 2011. aasta ESP koodeksi B lisa A osa 2. lisa, mida on muudetud

resolutsiooniga MSC.461(101), mille kohaselt piisaks topeltpõhja ja -parrastega naftatankerite esimesel korralisel ülevaatusel üksnes küsitavate piirkondade kerepaksuse mõõtmisest. Pärast lühikest arutelu nõustus allkomitee 7. lisas esitatud 2011. aasta ESP koodeksi muudatusettepanekutega, mis esitatakse MSC 102. istungjärgul heakskiitmiseks ja seejärel vastuvõtmiseks.

MSC 102. istungjärgul kiideti muudatused heaks ja MSC aruande (MSC 102/24) punktis 17.24 on märgitud, et muudatused on kavas vastu võtta MSC 103. istungjärgul. See küsimus lisati juba MSC 102. istungjärgu ELi mitteametlikku dokumenti.

Liit peaks neid muudatusi toetama, kuna need võimaldavad IACSil keskenduda topeltpõhja ja -parrastega naftatankerite kerepaksuse mõõtmisel küsitavatele piirkondadele.

3.3. Tuleohutussüsteemide rahvusvahelise koodeksi (FSSi koodeks) muudatused

MSC 98. istungjärgul lisati allkomitee kahe aasta (2018–2019) tegevuskavasse ning laevasüsteemide ja -seadmete (SSE) 6. istungjärgu esialgsesse päevakorda uus väljund „FSSi koodeksi 9. peatüki muudatused seoses kaubalaevadele ja reisilaevade kajutirõdudele paigaldatud individuaalselt tuvastatavate tulekahjuandurite süsteemide rikete isoleerimise nõuetega“, mille täitmise tähtajaks oli 2020. aasta (MSC 98/23, punkt 20.34).

SSE allkomitee leppis oma 7. istungjärgul kokku tuleohutussüsteemide rahvusvahelise koodeksi (FSS koodeks) 9. peatüki muudatusettepanekutes ja sellega seotud MSC resolutsiooni eelnõus, mis on esitatud komitee aruande SSE 7/21 3. lisas, et selle saaks MSC 102. istungjärgul heaks kiita.

MSC 102-l kiideti FSSi koodeksi 9. peatüki muudatusettepanekud heaks ja MSC aruande (MSC 102/24) punktis 19.8 on märgitud, et muudatused on kavas vastu võtta MSC 103-l.

Liit peaks neid muudatusi toetama, kuna neis võetakse arvesse süsteeme, milles on ühendatud reisilaevade puhul nõutud individuaalselt tuvastatavate tulekahjuandurite suurem ohutus ning vähem keerukas ja kulukas osade piires rikete isoleerimine, mis on vastuvõetav ainult kaubalaevade ja reisilaevade kajutirõdude puhul.

3.4. Kattumisvastaste süsteemide konventsiooni muudatused

MEPC 71. istungjärgul kiideti heaks ELi taotlus esitada uus ettepanek muuta laevade kattumisvastaste süsteemide kontrolli rahvusvahelise konventsiooni (AFSi konventsioon, 2001) 1. lisa, et lisada sellesse tsübutriini kontroll, ning edastas selle kaalumiseks reostuse vältimise ja tõrje allkomitee viiendale istungjärgule (PPR 5).

MEPC 73. istungjärgul märgiti, et PPRi 5. istungjärgul, millel esmalt nõustuti, et esialgne ettepanek (muuta AFSi konventsiooni 1. lisa, et lisada sellesse tsübutriini kontroll, mis esitati liidu nimel dokumendis PPR 5/19 koos dokumendis PPR 5/INF.9 esitatud teabega) vastab AFSi konventsiooni 2. lisa nõuetele, jõuti kokkuleppele, et on õigustatud tsübutriini üksikasjalikum läbivaatamine.

Pärast PPRi 7. istungjärgul toimunud arutelu otsustas allkomitee 1) esitada AFSi konventsiooni 1. lisa (kattumisvastaste süsteemide kontroll) muudatuste kavandi (lisada tsübutriini kontroll, mis on esitatud 6. lisa 1. lisas) kaalumiseks MEPC 75. istungjärgule, et otsustada praegu nurksulgudes esitatud jõustumiskuupäevad ja seejärel muudatus heaks kiita; ning 2) esitada AFSi konventsiooni 4. lisa (Kattumisvastaste süsteemide ülevaatused ja

sertifitseerimisnõuded) muudatuste kavandi, sealhulgas kattumisvastase süsteemi rahvusvahelise sertifikaadi näidisvormi muudatuste kavandi, kaalumiseks MEPC 75. istungjärgule, et muudatus heaks kiita.

MEPC 75. istungjärgul koostati AFSi konventsiooni muudatuste lõpptekst ja MEPC aruande (MEPC 75/18) punktis 10.17 on märgitud, et muudatused on kavas vastu võtta MEPC 76. istungjärgul. Seisukoht neid muudatusettepanekuid toetada lisati MEPC 75. istungjärgul käsitletud ELi mitteametlikku dokumenti.

Liit kutsus üles kõnealuse, nüüdseks ELis müügikeelu saanud kattumisvastase aine ülemaailmseks keelustamiseks. Seetõttu peaks liit neid muudatusi toetama, kuna nendega keelustatakse selle aine kasutamine ülemaailmselt, saavutades seega ELi eesmärgi.

3.5. Asjakohased ELi õigusaktid ja ELi pädevus

3.5.1. Meremeeste väljaõppe, diplomeerimise ja vahiteenistuse aluste rahvusvahelise konventsiooni muudatused

Direktiiviga 2008/106/EÜ¹ nõutakse, et liikmesriigid tagaksid meremeeste miinimumkoolituse vastavalt STCW konventsiooni nõuetele ning kohaldaksid STCW koodeksi kohustuslikku A osa. Käesoleval juhul on eriti olulised direktiivi artikli 1 lõiked 6 ja 7, milles on sätestatud konkreetsete laevaohvitseride vastutus elektriküsimustes, ning I lisa I peatüki reegel III/5, milles osutatakse elektri-, elektroonika- ja juhtimistehnika valdkonna eriülesannetele, mille puhul on kehtestatud pädevusnõuetes määratletud tasemed. MSC 103. istungjärgul vastu võetavad STCW koodeksi A osa muudatused mõjutavad direktiivi nõudeid.

3.5.2. Puistlastilaevade ja naftatankerite ülevaatuste käigus tehtavate kontrollide tõhustatud programmi käsitleva rahvusvahelise koodeksi muudatused

Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL) nr 530/2012² artiklitega 5 ja 6 muudetakse kohustuslikuks IMO seisukorra hindamise kava kohaldamine üle 15-aastaste ühekordse põhja ja parrastega naftatankerite suhtes. Puistlastilaevade ja naftatankerite ülevaatuste käigus tehtavate kontrollide tõhustatud programmis ehk laiendatud kontrolli programmis sätestatakse sellise üksikasjalikuma kontrollimise viis. Kuna seisukorra hindamise kava puhul kasutatakse selle eesmärgi saavutamiseks ESPd, kohaldatakse ESP kontrollide kõiki muudatusi, näiteks kõnealust muudatust, mille eesmärk on keskenduda topeltpõhja ja -parrastega naftatankerite esimesel korralisel ülevaatusel üksnes küsitavate piirkondade kerepaksuse mõõtmisele, määruse (EL) nr 530/2012 raames automaatselt.

3.5.3. Tuleohutussüsteemide rahvusvahelise koodeksi (FSSi koodeks) muudatused

Direktiivi 2009/45/EÜ (reisilaevade ohutuseeskirjade ja -nõuete kohta)³ artikli 6 lõike 2 punkti a alapunkti i kohaselt kohaldatakse SOLASi konventsiooni (muudetud kujul) A-klassi reisilaevade suhtes. FSSi koodeks on SOLASi konventsiooni abil muudetud reisilaevade suhtes kohustuslikuks.

¹ ELT L 323, 3.12.2008, lk 33–61.

² ELT L 172, 30.6.2012, lk 3–9.

³ ELT L 163, 25.6.2009, lk 1–140.

Seega mõjutaksid FSSi koodeksi muudatused, mis on kavas vastu võtta MSC 103. istungjärgul, direktiivi 2009/45/EÜ alusel kohaldatavaid nõudeid.

3.5.4. Kattumisvastaste süsteemide konventsiooni muudatused

ELi biotsiidide määrusega (EL) nr 528/2012⁴ reguleeritakse muu hulgas kattumisvastaste toodete turul kättesaadavaks tegemist ja kasutamist. Tuginedes mitme ELi tasandil tehtud teadusliku uuringu ja vastastikuse hindamise tulemustele võttis komisjon 27. jaanuaril 2016 vastu rakendusotsuse (EL) 2016/107,⁵ millega keelatakse tsübutriini sisaldavate kattumisvastaste värvide turul kättesaadavaks tegemine ja kasutamine kõigis ELi liikmesriikides ja EMP riikides. Seetõttu mõjutavad kattumisvastaste süsteemide konventsiooni muudatused määrust (EL) 528/2012.

3.5.5. ELi pädevus

STCW koodeksi A osa muudatused mõjutaksid liidu õigust seoses direktiivi 2008/106/EÜ kohaldamisega.

ESP koodeksi muudatused mõjutaksid liidu õigust seoses määruse (EL) 530/2012 kohaldamisega.

Tuleohutussüsteemide rahvusvahelise koodeksi (FSSi koodeks) muudatused mõjutaksid liidu õigust seoses direktiivi 2009/45/EÜ artikli 6 lõike 2 punkti a alapunkti i kohaldamisega.

Laevade kattumisvastaste süsteemide kontrolli rahvusvahelise konventsiooni muudatused mõjutaksid liidu õigust määruse (EL) 528/2012 kohaldamisega.

Seepärast on liidul ELi toimimise lepingu artikli 3 lõike 2 viimase osa kohaselt ainupädevus ja seega on vaja esitada liidu seisukoht aktide kohta, millega võetakse vastu eespool nimetatud muudatused.

4. ÕIGUSLIK ALUS

4.1. Menetlusõiguslik alus

4.1.1. Põhimõtted

ELi toimimise lepingu 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 kokkuleppe osaline⁶.

⁴ ELT L 167, 27.6.2012, lk 1–123.

⁵ ELT L 21, 28.1.2016, lk 81–82.

⁶ Kohtuasi C-399/12: Saksamaa vs. nõukogu (OIV), ECLI:EU:C:2014:2258, punkt 64.

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“⁷.

4.1.2. Kohaldamine käesoleval juhtumil

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

Otsused, mille need kaks IMO komiteed peavad vastu võtma, on õigusliku toimega aktid. Kavandatavad aktid võivad otsustavalt mõjutada järgmiste ELi õigusaktide sisu.

- Euroopa Parlamendi ja nõukogu 19. novembri 2008. aasta direktiiv (EL) 2008/106 meremeeste väljaõppe miinimumtaseme kohta. Seda põhjusel, et direktiiviga kohaldatakse STCW koodeksi A osa.
- Euroopa Parlamendi ja nõukogu 13. juuni 2012. aasta määrus (EL) nr 530/2012 toetltpõhja ja -parraste või samaväärsete konstruktsiooninõuete kiirendatud järkjärgulise kasutuselevõtu kohta ühekordse põhja ja parrastega naftatankerite puhul. Seda põhjusel, et kõnealuse määrusega on muudetud kohustuslikuks IMO kehtestatud seisukorra hindamise kava kohaldamine üle 15 aasta vanuste ühekordse põhja ja parrastega naftatankerite suhtes. 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 automaatselt kohaldatavad.
- Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv 2009/45/EÜ reisilaevade ohutuseeskirjade ja -nõuete kohta. Selle põhjuseks on järgmised asjaolud: direktiivis 2009/45/EÜ on sätestatud, et A-klassi reisilaevad peavad täielikult vastama SOLASi konventsiooni (muudetud) nõuetele. FSSi koodeks on muudetud kohustuslikuks SOLASi konventsiooniga.
- Euroopa Parlamendi ja nõukogu 22. mai 2012. aasta määrus (EL) nr 528/2012, milles käsitletakse biotsiidide turul kättesaadavaks tegemist ja kasutamist. Seda põhjusel, et määrusega keelatakse tsübutriini sisaldavate kattumisvastaste värvide turul kättesaadavaks tegemine ja kasutamine kõigis ELi liikmesriikides ja EMP riikides.

Seetõttu mõjutaksid muudatused järgmistes konventsioonides ja koodeksites:

- meremeeste väljaõppe, diplomeerimise ja vahiteenistuse aluste rahvusvaheline konventsioon;
- puistlastilaevade ja naftatankerite ülevaatuste käigus tehtavate kontrollide tõhustatud programmi käsitlev rahvusvaheline koodeks;
- tuleohutussüsteemide rahvusvaheline koodeks (FSSi koodeks);

⁷ Kohtuasi C-399/12: Saksamaa vs. nõukogu (OIV), ECLI:EU:C:2014:2258, punktid 61–64.

- laevade kahjulike kattumisvastaste süsteemide kontrolli rahvusvaheline konventsioon;

ELi õigust vastavalt järgmiste õigusaktide kohaldamise kaudu: Euroopa Parlamendi ja nõukogu 19. novembri 2008. aasta direktiiv (EL) 2008/106 meremeeste väljaõppe miinimumtaseme kohta; 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; Euroopa Parlamendi ja nõukogu 6. mai 2009. aasta direktiiv 2009/45/EÜ reisilaevade ohutuseeskirjade ja -nõuete kohta ning Euroopa Parlamendi ja nõukogu 22. mai 2012. aasta määrus (EL) nr 528/2012, milles käsitletakse biotsiidide turul kättesaadavaks tegemist ja kasutamist.

Kavandatavate aktidega ei täiendata ega muudeta lepingu institutsioonilist raamistikku.

Seega on kavandatud 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 materiaaloõiguslik alus sõltub eelkõige selle kavandatava õigusakti eesmärgist ja sisust, mille kohta liidu nimel seisukoht võetakse. Kui kavandatava aktiga taotletakse kahte eesmärki või reguleeritakse kahte valdkonda ning üht neist võib pidada peamiseks või ülekaalukaks, samas kui teine on kõrvalise tähtsusega, peab ELi toimimise lepingu artikli 218 lõike 9 kohasel otsusel olema üksainus materiaaloõiguslik alus, st peamise või ülekaaluka eesmärgi või valdkonna tõttu nõutav õiguslik alus.

4.2.2. Kohaldamine käesoleval juhtumil

Kavandatava akti peamine eesmärk ja sisu on seotud meretranspordiga. Seepärast on esildatud otsuse materiaaloõiguslik 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 Rahvusvahelises Mereorganisatsioonis selle meresõiduohutuse komitee 103. istungjärgul ja merekeskkonna kaitse komitee 76. istungjärgul seoses meremeeste väljaõppe, diplomeerimise ja vahiteenistuse aluste rahvusvahelise konventsiooni, puistlastilaevade ja naftatankerite ülevaatuste käigus tehtavate kontrollide tõhustatud programmi käsitleva rahvusvahelise koodeksi, tuleohutussüsteemide rahvusvahelise koodeksi ning laevade kahjulike kattumisvastaste süsteemide kontrolli rahvusvaheline konventsiooni 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) Rahvusvaheline Mereorganisatsiooni (edaspidi „IMO“) konventsioon jõustus 17. märtsil 1958.
- (2) IMO on meresõidu ohutuse ja turvalisuse ning laevade põhjustatud mere- ja atmosfäärireostuse vältimise eest vastutav ÜRO spetsialiseeritud asutus. Kõik liidu liikmesriigid on IMO liikmed. Liit ei ole IMO liige.
- (3) IMO konventsiooni artikli 28 punkti b kohaselt võib meresõiduohutuse komitee võtta vastu meremeeste väljaõppe, diplomeerimise ja vahiteenistuse aluste rahvusvahelise konventsiooni (edaspidi „STCW konventsioon“)¹ ja rahvusvahelise konventsiooni inimelude ohutusest merel (edaspidi „SOLASi konventsioon“)² muudatusi.
- (4) IMO konventsiooni artikli 38 punkti a kohaselt võib merekeskkonna kaitse komitee vastu võtta laevade kahjulike kattumisvastaste süsteemide kontrolli rahvusvaheline konventsiooni (AFSi konventsioon)³ muudatusi.
- (5) Meresõiduohutuse komitee kavatseb oma 103. istungjärgul (5.–14. mai 2021) vastu võtta STCW konventsiooni, puistlastilaevade ja naftatankerite ülevaatuste käigus tehtavate kontrollide tõhustatud programmi käsitleva rahvusvahelise koodeksi (ESP

¹ STCW konventsioon jõustus 28. aprillil 1984.

² SOLASi konventsioon jõustus 25. mail 1980.

³ AFSi konventsioon jõustus 17. septembril 2008.

koodeks) ja tuleohutussüsteemide rahvusvahelise koodeksi (FSSi koodeks) muudatused.

- (6) Merekeskkonna kaitse komitee võtab oma 10. kuni 17. juunini 2021 toimuval 76. istungjärgul vastu AFSi konventsiooni muudatused.
- (7) On asjakohane määrata kindlaks liidu nimel meresõiduohutuse komitee 103. istungjärgul võetav seisukoht, kuna STCW, ESP koodeksi ja FSSi koodeksi muudatused võivad otsustavalt mõjutada liidu õiguse sisu, nimelt vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2008/106/EÜ,⁴ Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrust (EL) 530/2012⁵ ning Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2009/45/EÜ⁶.
- (8) STCW konventsiooni STCW koodeksi A osa muudatustega täpsustatakse „elektrimehaaniku“ ülesannete tegevustaset ja kehtestatakse mõiste „kõrgepinge“ ühine määratlus. Seepärast peaks liit neid muudatusi toetama, kuna nendega selgitatakse pardal töötavate isikute ülesandeid, tagades sellega erinevate kohustuste ja ülesannete suurema selguse.
- (9) ESP koodeksi B lisa A osa 2. lisa muudatused võimaldaksid inspektoritel keskenduda topelt põhja ja -parrastega naftatankerite kerepaksuse mõõtmisel küsitavatele piirkondadele. Seepärast peaks liit neid muudatusi toetama, sest nendega parandatakse mereohutust ja vähendatakse õnnetuste korral lekete ohtu.
- (10) FSSi koodeksi 9. peatüki muudatustega võetakse arvesse süsteeme, milles on ühendatud reisilaevade puhul nõutud individuaalselt tuvastatavate tulekahjuandurite suurem ohutus ning vähem keerukas ja kulukas osade piires rikete isoleerimine, mis on vastuvõetav ainult kaubalaevade ja reisilaevade kajutirõdude puhul. Seepärast peaks liit neid muudatusi toetama, sest nendega parandatakse pardal viibivate inimeste kaitset tulekahjude korral.
- (11) On asjakohane määrata kindlaks seisukoht, mis võetakse liidu nimel merekeskkonna kaitse komitee 76. istungjärgul, kuna AFSi konventsiooni 1. ja 4. lisa muudatused võivad otsustavalt mõjutada liidu õiguse sisu: Euroopa Parlamendi ja nõukogu 22. mai 2012. aasta määrust (EL) 528/2012, milles käsitletakse biotsiidide turul kättesaadavaks tegemist ja kasutamist.
- (12) AFSi konventsiooni 1. ja 4. lisa muudatused tagaksid ELis juba müügikeelu saanud kattumisvastase aine tsübutriini ülemaailmse keelustamise.
- (13) Liidu seisukoha esitavad ühiselt ELi liikmesriigid, kes on IMO meresõiduohutuse komitee ja merekeskkonna kaitse komitee liikmed,

⁴ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 19. novembri 2008. aasta direktiiv 2008/106/EÜ meremeeste väljaõppe miinimumtaseme kohta (ELT L 323, 3.12.2008, lk 33).

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

⁶ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 6. mai 2009. aasta direktiiv 2009/45/EÜ reisilaevade ohutuseeskirjade ja -nõuete kohta (ELT L 163, 25.6.2009, lk 1).

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA OTSUSE:

Artikkel 1

Euroopa Liidu nimel Rahvusvahelise Mereorganisatsiooni (IMO) meresõiduohutuse komitee 103. istungjärgul võetavad seisukohad on järgmised:

- (a) nõustuda meremeeste väljaõppe, diplomeerimise ja vahiteenistuse aluste rahvusvahelise konventsiooni muudatuste (esitatud IMO dokumendi MSC 102/24 7. ja 8. lisas) vastuvõtmisega;
- (b) nõustuda puistlastilaevade ja naftatankerite ülevaatuste käigus tehtavate kontrollide tõhustatud programmi käsitleva rahvusvahelise koodeksi muudatuste (esitatud IMO dokumendi MSC 102/24 15. lisas) vastuvõtmisega ning
- (c) nõustuda rahvusvahelise tuleohutussüsteemide koodeksi muudatuste (esitatud IMO dokumendi MSC 102/24 20. lisas) vastuvõtmisega.

Artikkel 2

Euroopa Liidu nimel IMO merekeskkonna kaitse komitee 76. istungjärgul võetav seisukoht on järgmine: nõustuda laevade kahjulike kattumisvastaste süsteemide kontrolli rahvusvaheline konventsiooni muudatuste (esitatud IMO dokumendi MEPC 75/18 7. lisas) vastuvõtmisega.

Artikkel 3

- 1. Artiklis 1 osutatud seisukoha esitavad ühiselt ELi liikmesriigid, kes on IMO meresõiduohutuse komitee liikmed.
- 2. Artiklis 2 nimetatud seisukoha esitavad ühiselt ELi liikmesriigid, kes on IMO merekeskkonna kaitse komitee liikmed.

Artikkel 4

Käesolev otsus on adresseeritud liikmesriikidele.

Brüssel,

*Nõukogu nimel
eesistuja*