



Euroopa Liidu
Nõukogu

Brüssel, 20. veebruar 2024
(OR. en)

6829/24

Institutsioonidevaheline
dokument:
2024/0040(NLE)

MAR 34
OMI 24
ENV 199
CLIMA 80

ETTEPANEK

Saatja:	Euroopa Komisjoni peasekretär, allkirjastanud Martine DEPREZ, direktor
Kättesaamise kuupäev:	20. veebruar 2024
Saaja:	Thérèse BLANCHET, Euroopa Liidu Nõukogu peasekretär
Komisjoni dok nr:	COM(2024) 74 final
Teema:	Ettepanek: NÕUKOGU OTSUS seisukoha kohta, mis võetakse Euroopa Liidu nimel Rahvusvahelises Mereorganisatsioonis selle merekeskkonna kaitse komitee 81. istungjärgul ja meresõiduohutuse komitee 108. istungjärgul seoses rahvusvahelise laevade põhjustatava merereostuse vältimise konventsiooni (MARPOL), ballastvee käitlemise konventsiooni, rahvusvahelise konventsiooni inimeste ohutusest merel (SOLAS), gaaskütusel ja muudel madala leekpunktiga kütustel töötavate laevade rahvusvahelise ohutuskodeksi (IGF kodeksi), puistlastilaevade ja naftatankerite ülevaatuste käigus tehtavate kontrollide tõhustatud programmi käsitleva 2011. aasta rahvusvahelise kodeksi, rahvusvahelise päästevahendite kodeksi, rahvusvahelise tuleohutussüsteemide kodeksi ning meremeeste väljaõppe, diplomeerimise ja vahiteenistuse kodeksi muudatuste vastuvõtmisega

Käesolevaga edastatakse delegatsioonidele dokument COM(2024) 74 final.

Lisatud: COM(2024) 74 final



EUROOPA
KOMISJON

Brüssel, 20.2.2024
COM(2024) 74 final

2024/0040 (NLE)

Ettepanek:

NÕUKOGU OTSUS

seisukoha kohta, mis võetakse Euroopa Liidu nimel Rahvusvahelises Mereorganisatsioonis selle merekeskkonna kaitse komitee 81. istungjärgul ja meresõiduohutuse komitee 108. istungjärgul seoses rahvusvahelise laevade põhjustatava merereostuse vältimise konventsiooni (MARPOL), ballastvee käitlemise konventsiooni, rahvusvahelise konventsiooni inimelude ohutusest merel (SOLAS), gaaskütusel ja muudel madala leekpunktiga kütustel töötavate laevade rahvusvahelise ohutuskodeksi (IGF kodeks), puistlastilaevade ja naftatankerite ülevaatuste käigus tehtavate kontrollide tõhustatud programmi käsitleva 2011. aasta rahvusvahelise kodeksi, rahvusvahelise päästevahendite kodeksi, rahvusvahelise tuleohutussüsteemide kodeksi ning meremeeste väljaõppe, diplomeerimise ja vahiteenistuse kodeksi muudatuste vastuvõtmisega

SELETUSKIRI

1. KAVANDATAV REGULEERIMISESE

Käesolevas ettepanekus käsitletakse otsust, millega määratakse kindlaks seisukoht, mis võetakse liidu nimel Rahvusvahelise Mereorganisatsiooni merekeskkonna kaitse komitee 81. istungjärgul, mis toimub 18.–22. märtsil 2024, ja Rahvusvahelise Mereorganisatsiooni meresõiduohutuse komitee 108. istungjärgul, mis toimub 15.–24. mail 2024.

Merekeskkonna kaitse komitee 81. istungjärgul on kavas võtta vastu muudatused järgmistes konventsioonides:

- (1) rahvusvahelise laevade põhjustatava merereostuse vältimise konventsiooni (MARPOL) I protokolli V artikkel,
- (2) MARPOLi konventsiooni VI lisa ja
- (3) ballastvee käitlemise konventsioon.

Meresõiduohutuse komitee 108. istungjärgul on kavas võtta vastu muudatused järgmistes konventsioonides ja koodeksites:

- (4) 1974. aasta rahvusvahelise konventsiooni inimelude ohutusest merel (SOLAS) II-1, II-2 and V peatükk,
- (5) gaaskütusel ja muudel madala leekpunktiga kütustel töötavate laevade rahvusvaheline ohutuskodeks (IGF koodeks),
- (6) puistlastilaevade ja naftatankerite ülevaatuste käigus tehtavate kontrollide tõhustatud programmi käsitlev 2011. aasta rahvusvaheline koodeks (2011. aasta ESP koodeks),
- (7) rahvusvaheline päästevahendite koodeks (LSA koodeks),
- (8) rahvusvaheline tuleohutussüsteemide koodeks (FSS koodeks) ning
- (9) meremeeste väljaõppe, diplomeerimise ja vahiteenistuse koodeksi (STCW koodeks) jaotis A-VI/1.

2. ETTEPANEKU TAUST

2.1. Rahvusvahelise Mereorganisatsiooni konventsioon

Rahvusvahelise Mereorganisatsiooni (IMO) konventsiooniga loodi IMO. IMO 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, laevasõidu 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. Liit ei ole konventsiooni osaline.

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.

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

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 Komisjoni vahel sõlmitud koostöölepingul.

IMO meresõiduohutuse komiteesse (MSC) kuuluvad kõik IMO liikmed ja see 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 navigatsioonianimeid, laevaõnnetuste uurimist, merepäästet ning kõiki muid meresõiduohutust otseselt mõjutavaid küsimusi.

IMO merekeskkonna kaitse komiteesse (MEPC) 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 heitmerereostuse, 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 muu rahvusvahelise õigusakti alusel ja mille IMO on heaks kiitnud. Meresõiduohutuse komitee ja merekeskkonna kaitse komitee ning nende allorganid teevad oma otsused oma liikmete häälteenamusega.

2.3. IMO merekeskkonna kaitse komitee kavandatavad aktid

Merekeskkonna kaitse komitee võtab 18.–22. märtsil 2024 toimuval 81. istungjärgul vastu muudatusettepanekud, mis käsitlevad järgmist: MARPOLi konventsiooni I protokolli V artikkel, MARPOLi konventsiooni VI lisa ja ballastvee käitlemise konventsioon.

MARPOLi konventsiooni I protokolli V artikli kavandatud muudatuste eesmärk on vaadata läbi konteinerite kaotsimineku teatamise kord, et vältida topeltaruandlust.

MARPOLi konventsiooni VI lisa (milles käsitletakse madala leekpunktiga kütuseid ja muid kütteõliga seotud küsimusi) kavandatud muudatuste eesmärk on käsitleda nõuet, mille kohaselt tuleb madala leekpunktiga kütuste puhul teha katseid ja lisada leekpunkti alane teave kütusemahuti saatelehele, mis ei olnud kooskõlas meresõiduohutuse komitee 106. istungjärgul vastu võetud SOLASi konventsiooni II-2 peatüki hiljutiste muudatustega. IMO laevade kütusekulu andmebaasi (IMO andmekogumissüsteem) andmete kättesaadavusega seotud muudatuste ning transporditööd käsitlevate andmete lisamise ja IMO andmekogumissüsteemi suurema detailsuse eesmärk on optimeerida selle andmebaasi kasutamist laevanduse CO₂ heite vähendamise poliitika kujundamiseks.

Ballastvee käitlemise konventsiooni kavandatud muudatuste eesmärk on edendada konventsiooni alusel elektrooniliste registreerimisraamatute kasutamist.

2.4. IMO meresõiduohutuse komitee kavandatavad aktid

Meresõiduohutuse komitee võtab 15.–24. mail 2024 toimuval 108. istungjärgul vastu muudatusettepanekud, mis käsitlevad järgmist: SOLASi konventsiooni II-1, II-2 ja V peatükk, IGF koodeks, 2011. aasta ESP koodeks, LSA koodeks, FSS koodeks ja STCW koodeksi jaotis A-VI/1.

1974. aasta SOLASi konventsiooni II-1, II-2 ja V peatüki kavandatud muudatuste eesmärgid on vastavalt tagada laevade ohutu pukseerimine, suurendada reisilaevade, sealhulgas parvlaevade tuleohutust ja lihtsustada konteinerite kaotsimineku teadete töötlemist.

IGF koodeksi kavandatud muudatuste eesmärk on suurendada kütusena maagaasi kasutatavate laevade, sealhulgas reisilaevade ohutust.

2011. aasta ESP koodeksi kavandatud muudatuste eesmärk on täpsustada laevakere paksuse mõõtmisega tegelevate äriühingute heakskiitmise ja sertifitseerimise korda.

LSA koodeksi kavandatud muudatuste eesmärk on edendada meresõiduohutust, muutes reisilaevade päästepaatide ja -parvede ning valvepaatide vettelaskmise kiirust, tagades meremeeste ohutust silmas pidades päästevestide piisava toimivuse vees ning karmistades ühe lööpri ja koormuse all toimiva vabastushaagiga süsteemide ohutussnõudeid.

FSS koodeksi kavandatud muudatuste eesmärk on suurendada reisilaevade, eelkõige parvlaevade tuleohutust.

STCW koodeksi jaotise A-VI/1 kavandatud muudatuste eesmärk on tagada meremeeste töökoha ohutus.

3. LIIDU NIMEL MEREKESKKONNA KAITSE KOMITEE 81. ISTUNGJÄRGUL VÕETAV SEISUKOHT

3.1. Rahvusvahelise laevade põhjustatava merereostuse vältimise konventsiooni (MARPOL) I protokoli V artikli muudatused

Meresõiduohutuse komitee 103. istungjärgul lepidi kokku, et iga kahe aasta järel arutatavasse päevakorda lisatakse väljund „Meetmete väljatöötamine seoses merel kaotsiläinud konteinerite avastamise ja kohustusliku nendest teatamisega, mis võib parandada selliste konteinerite positsioneerimist, jälgimist ja tagasisaamist“, mille arutamise lõpuleviimiseks on vaja kahte istungjärku, määrates koordineerivaks organiks kauba- ja konteineriveo allkomitee (CCC).

Kauba- ja konteineriveo allkomitee 8. istungjärgul lepidi kokku, et moodustatakse merel kaotsiläinud konteinerite avastamise ja kohustusliku aruandlusega seotud meetmete väljatöötamise töörühm, ning sellele tehti ülesandeks täiskogu istungjärgul tehtud märkusi ja otsuseid arvesse võttes valmistada muu hulgas ette MARPOLi konventsiooni I protokoli V artikli muudatusettepanekud, mis põhinevad ELi esildisel (CCC 8/11/1).

Olles läbi vaadanud töörühma aruande, leppis kauba- ja konteineriveo allkomitee 8. istungjärgul kokku MARPOLi konventsiooni I protokoli V artikli muudatusettepanekutes, et merekeskkonna kaitse komitee need samal ajal vastu võtaks.

Liidu seisukoht oli aktiivselt toetada neid muudatusi, kuna need olid lisatud ELi esildisse (CCC 8/11/1 (Austraalia jt)).

Merekeskkonna kaitse komitee 80. istungjärgul kiideti MARPOLi konventsiooni I protokolli V artikli muudatusettepanekud heaks, olles võtnud arvesse, et meresõiduohutuse komitee 107. istungjärgul oli heaks kiidetud nendega seotud SOLASi konventsiooni V peatüki muudatusettepanekud, et oleks võimalik need merekeskkonna kaitse komitee 81. istungjärgul vastu võtta.

Liidu seisukoht oli toetada aktiivselt muudatusettepanekuid, tingimusel et meresõiduohutuse komitee 107. istungjärgul kiidetakse heaks SOLASi konventsiooni V peatükiga seotud muudatusettepanekud.

Seepärast peaks liit neid muudatusi toetama, kuna konteinerite kaotsimineku tarbeks on oluline kehtestada ühtne teatamissüsteem, et vältida dubleerivaid esitamismõnde ja segadust, millega kaasneb oht, et merel kaotsiläinud konteineritest jäetakse teatamata.

3.2. MARPOLi konventsiooni VI lisa muudatused

Seoses MARPOLi konventsiooni VI lisa muudatustega, milles käsitletakse madala leekpunktiga kütuseid ja muid kütteõliga seotud küsimusi

Merekeskkonna kaitse komitee 79. istungjärgul – pärast seda, kui võeti vastu resolutsiooniga MEPC.362(79) MARPOLi konventsiooni VI lisa muudatused, et lisada kütusemahuti saatelehele leekpunktiteave – kutsuti huvitatud liikmesriike ja rahvusvahelisi organisatsioone üles esitama merekeskkonna kaitse komitee 80. istungjärgule ettepanekuid, viidates eelkõige madala leekpunktiga kütustele erandi kehtestamisele MARPOLi konventsiooni VI lisa reeglis 18.4, et lahendada küsimus olemasoleva väljundi 3.7 raames (MEPC 79/15, punkt 3.37).

Merekeskkonna kaitse komitee 80. istungjärgul kiideti pärast õhusaaste ja energiatõhususe töörühma aruande arvessevõtmist heaks MARPOLi konventsiooni VI lisa reeglite 2, 14, 18 ja I liite muudatusettepanekud, et oleks võimalik need merekeskkonna kaitse komitee 81. istungjärgul vastu võtta.

Liit otsustas muudatusettepanekute arutelu anda üle õhusaaste töörühmale, et tagada nende üksikasjalik läbivaatamine.

Liit peaks neid muudatusi toetama, et lahendada küsimused katsetamisnõuete ja madala leekpunktiga kütuste kütusemahuti saatelehele leekpunkti alase teabe lisamise kohta, mis ei olnud kooskõlas meresõiduohutuse komitee 106. istungjärgul vastu võetud SOLASi konventsiooni II-2 peatüki hiljutiste muudatustega.

Seoses MARPOLi konventsiooni VI lisa muudatustega, mis käsitlevad IMO laevade kütusekulu andmebaasi (IMO andmekogumissüsteem) andmetele juurdepääsu ning transporditöö andmete lisamist ja IMO andmekogumissüsteemi detailsuse suurendamist

Merekeskkonna kaitse komitee kiitis oma 78. istungjärgul heaks spetsiaalse töösuuna IMO laevade kütusekulu käsitleva andmekogumissüsteemi läbivaatamiseks ning kutsus huvitatud liikmesriike ja rahvusvahelisi organisatsioone üles esitama konkreetseid ettepanekuid istungitevahelisel ajal tegutseva kasvuhoonegaaside heite vähendamist käsitleva töörühma (ISWG-GHG) tulevasele istungjärgule (dokument MEPC 78/17, punkt 7.120).

Seejärel arutas istungitevahelisel ajal tegutsev kasvuhoonegaaside heite vähendamist käsitlev töörühm (edaspidi "ISWG-GHG") oma 13. istungjärgul dokumendis ISWG-GHG 13/7 (Austria jt) esitatud ettepanekut muuta IMO andmekogumissüsteemi, analüüsides võimalikke tulevasi muudatusi IMO üleilmse laevanduse infosüsteemi aruandlusmoodulis, sealhulgas täiendavaid aruandlusparameetreid ja suuremat läbipaistvust.

Merekeskkonna kaitse komitee 79. istungjärgul märgiti laialdast toetust ettepanekule lisada andmed transporditöö, uuenduslike tehnoloogiate võimaliku kasutamise ja esitatud andmete detailsuse kohta ning seda, et sellest tulenevalt tehti ISWG-GHG 14. istungjärgule ülesandeks kaaluda põhjalikumalt MARPOLi konventsiooni VI lisa IX liite muudatusettepanekuid, võttes aluseks dokumendi ISWG-GHG 13/7 1. lisa, ning dokumendi ISWG-GHG 13/7 kaastoetajatel paluti konsulteerida nende delegatsioonidega, kes väljendasid muret võimaliku muudetud ettepanekuga tehtava töö üle.

ISWG-GHG 14. istungjärgul võeti mitu ettepanekut teadmiseks ning kutsuti merekeskkonna kaitse komitee 80. istungjärku üles arvestama,

1. et töörühm toetas laialdaselt transporditööd puudutavate andmete lisamist ja IMO laevade kütusekulu käsitlevas andmekogumissüsteemis esitatud andmete suuremat detailsust;
2. et muret väljendati mitme küsimuse suhtes, nagu näiteks kavandatud muudatuste ebaküpsus ja ajastus, suundumus muuta elutähtsa teabetaristu mehhanism liiga keeruliseks, andmete kättesaadavus ja läbipaistvus, ning et töörühmal ei olnud võimalik nendes küsimustes järeldusi teha, ning
3. et tuleb edastada dokumentides ISWG-GHG 14/4, ISWG-GHG 14/4/1 ja ISWG-GHG 14/4/2 esitatud ettepanekud ning dokumendi MEPC 80/WP.6 3. lisa esitatud muudatusettepanekute võrdlus edasiseks läbivaatamiseks õhusaaste ja energiatõhususe töörühmale, mis eeldatavasti moodustatakse merekeskkonna kaitse komitee 80. istungjärgul, pidades silmas nende lõplikku vormistamist ning võttes arvesse kõnealusel istungjärgul tehtud märkusi.

Töörühm märkis, et seda küsimust ei vaadata ISWG-GHG 15. istungjärgul uuesti läbi ning et mis tahes seda küsimust puudutav lisadokument tuleks esitada merekeskkonna kaitse komitee 80. istungjärgule.

Merekeskkonna kaitse komitee 80. istungjärgul moodustati õhusaaste ja energiatõhususe töörühm, et arutada mitut küsimust, sealhulgas MARPOLi konventsiooni VI lisa kavandatud muudatusi, mis käsitlevad IMO laevade kütusekulu käsitleva andmekogumissüsteemi läbivaatamist, võttes aluseks dokumendi MEPC 80/WP.6 3. lisa, eesmärgiga vormistada kõnealusel istungjärgul lõplikult MARPOLi konventsiooni VI lisa puudutavad muudatusettepanekud.

Merekeskkonna kaitse komitee 80. istungjärgul kiideti MARPOLi konventsiooni VI lisa muudatusettepanekud heaks, et oleks võimalik need komitee 81. istungjärgul vastu võtta.

Liidu seisukoht peaks olema toetada neid muudatusi, kuna need optimeerivad andmekogumissüsteemi kasutamist laevanduse CO₂ heite vähendamisega seotud poliitikakujundamise jaoks ning kujutavad endast kompromissi IMO andmekogumissüsteemi andmete laiema kättesaadavuse ja nende andmete IMO sekretariaadi poolse kontrolli vahel. Ühelt poolt antakse analüütilistele konsultatsiooni- ja uurimisüksustele IMO sekretariaadi heakskiidul juurdepääs andmekogumissüsteemi andmetele ning teiselt poolt annavad need igale ettevõttele võimaluse avaldada vabatahtlikult üldsusele oma laevade andmekogumissüsteemis olevaid andmeid.

3.3. Ballastvee käitlemise konventsiooni muudatused

Merekeskkonna kaitse komitee 80. istungjärgul moodustati ballastvee järelevalverühm. Järelevalverühmale tehti muu hulgas ülesandeks hinnata dokumendi MEPC 79/4/10 lisa esitatud kavandatud suuniseid ballastvee käitlemise konventsiooni kohaste elektrooniliste registreerimisraamatute kasutamise kohta ja nõustada komiteed selle järgi ning sõltuvalt

ballastvee käitlemise konventsiooni kohaste elektrooniliste registreerimisraamatute kasutamist käsitlevate kavandatud suuniste läbivaatamise tulemustest, kaaluda dokumendis MEPC 79/4/9 sisalduvaid ballastvee käitlemise konventsioonist tulenevaid kavandatud muudatusi ja nõustada selle põhjal komiteed.

Töörühm vormistas lõplikult ballastvee käitlemise konventsiooni kohaste elektrooniliste registreerimisraamatute kasutamise suuniste kavandi ning kutsus merekeskkonna kaitse komitee 80. istungjärku üles võtma vastu merekeskkonna kaitse komitee resolutsiooni eelnõu, milles käsitletakse suuniseid ballastvee käitlemise konventsiooni kohaste elektrooniliste registreerimisraamatute kasutamise kohta. Seoses suuniste kavandi lõpliku vormistamisega käsitles järelevalverühm ka mõningaid küsimusi seoses konventsiooni reeglite A-1 ja B-2 kavandatud hilisemate muudatustega, mis on seotud olemasolevate elektrooniliste registreerimisraamatutega, mis ei pruugi olla suunistega kooskõlas, ja kapteni kannete kontrollimisega.

Seejärel arutati merekeskkonna kaitse komitee 80. istungjärgul ballastvee käitlemise konventsiooni reeglite A-1 ja B-2 muudatusettepanekuid, mis käsitlevad konventsiooni kohaste elektrooniliste registreerimisraamatute kasutamist, ning need kiideti heaks, et oleks võimalik need merekeskkonna kaitse komitee 81. istungjärgul vastu võtta.

Liidu seisukoht peaks olema toetada neid muudatusi, kuna need astuvad sammu lähemale digiteerimisele, sest nendega hakatakse rakendama ballastvee käitlemise konventsiooni kohaseid elektroonilisi registreerimisraamatuid.

4. LIIDU NIMEL MERESÕIDUOHUTUSE KOMITEE 108. ISTUNGJÄRGUL VÕETAV SEISUKOHT

4.1. 1974. aasta SOLASi konventsiooni II-1, II-2 ja V peatüki muudatused

Seoses 1974. aasta SOLASi konventsiooni II-1 peatüki muudatustega

Meresõiduohutuse komitee 103. istungjärgul lepitati kokku, et laevade projekteerimise ja ehituse allkomiteele (SDC) usaldatakse uus väljund „SOLASi konventsiooni reegli II-1/3-4 muudatuste väljatöötamine, et kohaldada tankerite hädaabipukseerimise seadmete nõudeid muud liiki laevade suhtes“, mille lõpuleviimise tähtaeg on 2023. aasta.

Laevade projekteerimise ja ehituse allkomitee 8. istungjärgul esitas liit koos Austraalia, Kanada, Maroko, Uus-Meremaa ja Vanuatuga selle päevakorrapunkti toetuseks dokumendi SDC 8/12/1, milles tehti ettepanek laiendada SOLASi konventsiooni reegli II-1/3-4 lõike 1 kohaldamisala (mida praegu kohaldatakse üksnes tankerite suhtes, mille dedveit on vähemalt 20 000 tonni) kõikidele uutele laevadele, välja arvatud tankerid kogumahutavusega 20 000 tonni või rohkem. Samas tegi Hiina (SDC 8/12) ettepaneku muuta SOLASi konventsiooni reeglit II-1/3-4, mida kohaldatakse muude laevade kui tankerite suhtes, mille kogumahutavus on üle 150 000 tonni.

Komitee esimees juhtis tähelepanu asjaolule, et kaks selle päevakorrapunkti raames esitatud ettepanekut on liiga erinevad. Seetõttu oleks ajanappust silmas pidades parim lahendus lükata arutelu edasi laevade projekteerimise ja ehituse allkomitee 9. istungjärgule.

Laevade projekteerimise ja ehituse allkomitee 9. istungjärgul moodustati eksperdirühm, mis tegeleb tankerite hädaabipukseerimise seadmete nõuete kohaldamisega muud liiki laevade suhtes, ning sellele tehti ülesandeks täiskogu istungjärgul tehtud märkusi ja otsuseid arvesse võttes viia lõpule SOLASi konventsiooni reegli II-1/3-4 muudatusettepanekute väljatöötamine, tuginedes dokumendile SDC 8/12/1. Pärast arutelu ja võttes arvesse, et valdav enamus väljendas toetust dokumendis SDC 8/12/1 esitatud ettepanekule, leppis allkomitee

kokku kogumahutavuse piirväärtuses 20 000 tonni või rohkem uute laevade puhul, mille suhtes tuleb kohaldada hädaabipukseerimise seadmeid. Allkomitee kutsus meresõiduohutuse komitee 107. istungjärku üles heaks kiitma SOLASi konventsiooni reegli II-1/3-4 muudatusettepanekuid, et need hiljem vastu võtta (SDC 9/16, 9. lisa).

Liidu seisukoht oli toetada liidu kavandatud SOLASi konventsiooni reegli II-1/3-4 muudatusi, millega laiendatakse SOLASi konventsiooni reegli II-1/3-4 lõike 1 kohaldamisala (mida praegu kohaldatakse üksnes tankerite suhtes, mille dedveit on vähemalt 20 000 tonni) kõikidele uutele laevadele, välja arvatud tankerid kogumahutavusega 20 000 tonni või rohkem.

Meresõiduohutuse komitee 107. istungjärgul kiideti heaks SOLASi konventsiooni reegli II-1/3-4 muudatusettepanekud, mis puudutavad uusi nõudeid, mis käsitlevad kõiki uusi laevu (välja arvatud tankerid kogumahutavusega vähemalt 20 000 tonni), mis peavad olema varustatud hädaabipukseerimise seadmetega, et oleks võimalik need meresõiduohutuse komitee 108. istungjärgul vastu võtta.

Liidu seisukoht peaks olema toetada neid muudatusi, et oluliselt suurendada ohutust ning tagada, et kõiki uusi laevu (välja arvatud tankerid) ja eelkõige reisilaevu, mille kogumahutavus on 20 000 tonni või rohkem, saaks hädaolukorras ohutult pukseerida.

Seoses 1974. aasta SOLASi konventsiooni II-2 peatüki muudatustega, mis käsitlevad tuleohutust, eelkõige reisilaevadel

Tulekahjude ja plahvatuste vältimine (reegel 4)

Meresõiduohutuse komitee 105. istungjärgul kiideti heaks ja 106. istungjärgul võeti vastu SOLASi konventsiooni II-2 peatüki muudatusettepanekud, mis puudutavad kütteõli tarnijaid, kes ei ole täitnud leekpunktinõudeid, meetmeid nende kütteõli tarnijate vastu, kes on tarninud leekpunkti miinimumnõuetele mittevastavat kütteõli, ning punkerdamisel tegeliku kütusepartii leekpunkti andmete dokumenteerimist.

Meresõiduohutuse komitee 105. istungjärgul kiideti heaks ka ajakohastatud tegevuskava ja korrespondentühma moodustamine, kes tegeleb täiendavate meetmete väljatöötamisega, et suurendada laevade ohutust seoses kütteõli kasutamisega, et esitada aruanne meresõiduohutuse komitee 107. istungjärgule, et jätkata laevadele mõeldud suuniste kavandi väljatöötamist olukordade lahendamiseks, kus esialgsed katsetulemused viitavad sellele, et tarnitud kütteõli ei pruugi vastata leekpunktinõuetele.

Korrespondentühm nõustus jätkama SOLASi konventsiooni üldise nõude väljatöötamist, mille kohaselt ei tohi kütteõli ohustada laeva ohutust, sarnaselt MARPOLi konventsiooni VI lisa reegluga 18.3.1.1.3, mis põhineb MSC 107/6 3. lisal. Korrespondentühm arutas ka täiskogu istungjärgul väljendatud mureküsimusi seoses mõistega „töötajatele kahjulik“. Võttes arvesse, et MARPOLi konventsiooni VI lisas on kasutatud mõistet „töötajatele kahjulik“, nõustus korrespondentühm kasutama sama mõistet ka SOLASi konventsiooni muudatusettepanekutes. Lõpuks kiitis korrespondentühm heaks SOLASi konventsiooni uue reegli II-2/4.2.1.9 ettepaneku, mis on esitatud MSC 107/WP.10 3. lisas, et komitee saaks selle heaks kiita ja seejärel vastu võtta.

Meresõiduohutuse komitee 107. istungjärgul kiideti heaks SOLASi konventsiooni reegli II-2/4 muudatusettepanekud, mis on seotud muude kütteõli parameetritega kui leekpunkt, et oleks võimalik need komitee 108. istungjärgul vastu võtta.

Meresõiduohutuse komitee 107. istungjärgul oli liidu seisukoht jätkata töö arutamist tööühmas, kuna korrespondentühm ei viinud seda tööd lõpule.

Liidu seisukoht peaks neid muudatusi toetama, sest need suurendavad kütteõli kasutamise ohutust, eelkõige reisilaevadel.

Tule tõkestamine ja erinõuded (reeglid 7, 9, 20 ja 23)

Meresõiduohutuse komitee 97. istungjärgul kiideti heaks ELi kavandatud uus väljund, mis puudutab reisilaevade autotekkide tulekahjusid ning põhineb parvlaevadel juhtunud õnnetusi käsitleval uuringul, määrates kindlaks 14 valdkonda, kus saaks meetmeid parandada ja muuta.

Laevasüsteemide ja -seadmete allkomitee (SSE) 6. istungjärgul viidi lõpule ajutiste suuniste kavandi vormistamine, mis sisaldas mitut ettepanekut, mis tehti otseselt FIRESAFE uuringu tulemusena. Lisaks tehti laevasüsteemide ja -seadmete allkomitee 6. istungjärgul suuri edusamme tuletõrjesüsteemide ja -seadmete hooldust ja kontrolli käsitlevate läbivaadatud suuniste muudatusettepanekute väljatöötamisel (ringkiri MSC.1/Circ.1432).

Laevasüsteemide ja -seadmete allkomitee 8. istungjärgul arendati edasi SOLASi konventsiooni II-2 peatüki ning uute ja olemasolevate parvlaevade FSS koodeksi muudatusettepanekuid ning moodustati uuesti tulekaitsega tegelev korrespondentühm, et jätkata istungjärkude vahelist tööd dokumendi SSE 8/20 punktis 6.26 sätestatud volituste alusel, ning tehti korrespondentühmale ülesandeks esitada asjaomasele istungjärgule aruanne.

Laevasüsteemide ja -seadmete allkomitee 9. istungjärgul kiideti heaks SOLASi konventsiooni II-2 peatüki muudatusettepanekud parvlaevade tuleohutuse kohta SSE 9/20 5. lisas esitatud kujul, et oleks võimalik kiita need heaks meresõiduohutuse komitee 107. istungjärgul ja seejärel võtta vastu komitee 108. istungjärgul.

Laevasüsteemide ja -seadmete allkomitee 9. istungjärgul märgiti samuti, et korrespondentühm arutas tulekahju avastamist kaubalaevade juhtimispostides ja kaugteenindusruumides ning lepitati kokku, et korrespondentühma aruandes (SSE 9/6) soovitatud mõiste „pidevalt mehitatud keskjuhtimispost“ tuleks asendada mõistega „kõik juhtimispostid ja lasti juhtimisruumid“. Seejärel kiitis allkomitee heaks SOLASi konventsiooni reegli II-2/7.5.5 muudatusettepanekud SSE 9/20 5. lisas esitatud kujul, et oleks võimalik kiita need heaks meresõiduohutuse komitee 107. istungjärgul ja võtta vastu komitee 108. istungjärgul.

Liidu seisukoht laevasüsteemide ja -seadmete allkomitee 9. istungjärgul oli toetada üldiselt tulekaitsega tegeleva korrespondentühma aruannet (SSE 9/6) ning teha ettepanek, et nii asjaomane dokument kui ka dokument SSE 9/6/1 (Jaapan) edastataks tulekaitsega tegelevale töörühmale edasiseks üksikasjalikuks aruteluks, et vormistada kõnealusel istungjärgul lõplikult SOLASi konventsiooni peatüki II-2 ja FSS koodeksi muudatused.

Meresõiduohutuse komitee 107. istungjärgul kiideti heaks SOLASi konventsiooni II-2 peatüki muudatusettepanekud, mis puudutavad parvlaevade tuleohutust, nagu need on esitatud meresõiduohutuse komitee 107. istungjärku aruande (MSC 107/20) punktis 14.16.2 ja MSC 107/20/Add. 1 33. lisas, et need saaks võtta vastu komitee 108. istungjärgul.

Liidu seisukoht meresõiduohutuse komitee 107. istungjärgul oli toetada SOLASi konventsiooni II-2 peatüki muudatusettepanekuid, võttes arvesse Jaapani esitatud muudatusi (MSC 107/14/4).

Liidu seisukoht peaks olema toetada neid muudatusi, kuna need toovad märkimisväärset kasu inimestele ohutusele merel, parandades reisilaevade, eelkõige parvlaevade tuleohutusnõudeid.

Seoses 1974. aasta SOLASi konventsiooni V peatüki meresõiduohutust puudutavate muudatustega (reeglid 31 ja 32)

Meresõiduohutuse komitee 103. istungjärgul lepidi kokku, et iga kahe aasta järel arutatavasse päevakorda lisatakse väljund „Meetmete väljatöötamine seoses merel kaotsiläinud konteinerite avastamise ja kohustusliku nendest teatamisega, mis võib parandada selliste konteinerite positsioneerimist, jälgimist ja tagasisaamist“, mille arutamise lõpuleviimiseks on vaja kahte istungjärku, määrates koordineerivaks organiks kauba- ja konteineriveo allkomitee (CCC).

Kauba- ja konteineriveo allkomitee 8. istungjärgul lepidi kokku, et moodustatakse merel kaotsiläinud konteinerite avastamise ja kohustusliku aruandlusega seotud meetmete väljatöötamise töörühm, millele tehti ülesandeks täiskogu istungjärgul tehtud märkusi ja otsuseid arvesse võttes valmistada muu hulgas ette SOLASi konventsiooni V artikli muudatusettepanekud, mis põhinevad ELi esildisel (CCC 8/11/1).

Kauba- ja konteineriveo allkomitee 8. istungjärgul vormistati lõplikult ja lepidi kokku SOLASi konventsiooni V peatüki muudatusettepanekud CCC 8/18 7. lisas esitatud kujul, et esitada need meresõiduohutuse komitee 107. istungjärgule heakskiitmiseks ja seejärel vastuvõtmiseks. Allkomitee kiitis heaks ka töörühma seisukoha, et muudatusettepanekud peaksid jõustuma 1. jaanuaril 2026, tingimusel et muudatused võetakse vastu enne 1. juulit 2024 kooskõlas meresõiduohutuse komitee 104. istungjärgul kokku lepitud ajutise vahepealse muudatuste tegemise tsükliga (CCC 8/WP.5, punkt 18).

Liidu seisukoht kauba- ja konteineriveo allkomitee 8. istungjärgul oli aktiivselt toetada dokumendis CCC 8/11/1 (Austraalia jt) esitatud ettepanekut ning teha ettepanek, et see esitataks koos dokumentidega CCC 8/INF.7 (Madalmaad) ja CCC 8/INF.9 (Prantsusmaa) tehniliseks aruteluks merel kaotsiläinud konteinerite avastamise ja kohustusliku aruandlusega seotud meetmete väljatöötamise töörühmale.

Meresõiduohutuse komitee 107. istungjärgul kiideti heaks SOLASi konventsiooni V peatüki muudatusettepanekud seoses konteinerite kaotsimineku teatamisega, et oleks võimalik need komitee 108. istungjärgul vastu võtta.

Liit peaks neid muudatusi toetama, sest need lihtsustavad konteinerite kaotsimineku teadete töötlemist, et täita regulatiivseid kohustusi, näha ette lipuriigi aruandluskohustus IMO-le, suurendada meresõiduohutust ja vältida reostust.

4.2. Gaaskütusel ja muudel madala leekpunktiga kütustel töötavate laevade rahvusvahelise ohutuskodeksi (IGF kodeks) muudatused

Kauba- ja konteineriveo allkomitee 8. istungjärgul lepidi kokku, et moodustatakse IGF kodeksi muudatustega ning veeldatud gaasi mahtlastina vedavate laevade ehituse ja seadmete rahvusvahelise kodeksi (IGC kodeks) läbivaatamisega tegelev töörühm, ning sellele tehti ülesandeks täiskogu istungjärgul tehtud märkusi ja otsuseid arvesse võttes viia lõpule mitme IGF kodeksi muudatusettepaneku lõplik vormistamine.

Kauba- ja konteineriveo allkomitee 8. istungjärgul kiideti heaks IGF kodeksi muudatusettepanekud CCC 8/18 3. lisas esitatud kujul, et esitada need meresõiduohutuse komitee 107. istungjärgule heakskiitmiseks ja seejärel vastuvõtmiseks. Sellega seoses kiitis allkomitee heaks töörühma soovitus anda välja meresõiduohutuse komitee ringkiri IGF kodeksi punktide 4.2.2 ja 8.4.1–8.4.3 muudatusettepanekute varajase rakendamise kohta, tingimusel et meresõiduohutuse komitee 108. istungjärgul võetakse need vastu (CCC 8/WP.4, punkt 14).

Liidu seisukoht kauba- ja konteineriveo allkomitee 8. istungjärgul oli toetada töörühma moodustamist, et lõplikult vormistada IGF kodeksi muudatused, mis on esitatud korrespondentühma aruandes (CCC 8/3), ning hinnata dokumente CCC 8/3/1-3 (IACS) ja CCC 8/3/4 (Korea Vabariik) ja töörühma moodustamist uute alternatiivkütuste ohutussätete

väljatöötamiseks, eelkõige selleks, et lõplikult vormistada veeldatud naftagaasil töötavaid laevu käsitlevate ajutiste suuniste kavand ja arendada edasi ajutiste suuniste kavandit laevade jaoks, mis kasutavad kütusena vesinikku.

Meresõiduohutuse komitee 107. istungjärgul kiideti heaks IGF koodeksi muudatusettepanekud, et oleks võimalik need komitee 108. istungjärgul vastu võtta, koos komitee ringkirjaga IGF koodeksi punktide 4.2.2 ja 8.4.1–8.4.3 muudatusettepanekute varajase rakendamise kohta.

Liit peaks neid muudatusi toetama, sest need suurendavad maagaasi kütusena kasutavate laevade, sealhulgas reisilaevade ohutust.

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

Meresõiduohutuse komitee 106. istungjärgul võeti vastu 2011. aasta ESP koodeksi A ja B lisade A- ja B-osa muudatused, mis koostati laevade projekteerimise ja ehituse allkomitee 8. istungjärgul vastavalt meresõiduohutuse komitee 92. istungjärgul kokku lepitud koodeksi korrapärase ajakohastamise korrale, mis vabastab 2011. aasta ESP koodeksi korrapärase ajakohastamise SOLASi konventsiooni muudatuste jõustumise nelja-aastasest tsüklist (MSC 92/26, punkt 13.31). Muudatused tuleks lugeda vastuvõetuks 1. jaanuaril 2024 ja need peaksid jõustuma 1. juulil 2024.

Laevade projekteerimise ja ehituse allkomitee 9. istungjärgul vaadati läbi dokument SDC 9/6 (Hiina), millega tehti ettepanek muuta laevakere paksuse mõõtmisega tegelevate äriühingute heakskiitmise ja sertifitseerimise korda, et võimaldada ametiasutustel kasutada õigust auditeerida äriühingut, mis tegeleb laevakere paksuse mõõtmisega. Pärast dokumendi läbivaatamist leppis allkomitee kokku meresõiduohutuse komitee resolutsiooni eelnõus, mis käsitleb puistlastilaevade ja naftatankerite ülevaatuste käigus tehtavate kontrollide tõhustatud programmi käsitleva 2011. aasta rahvusvahelise koodeksi (2011. aasta ESP koodeks) muudatusi SDC 9/16 3. lisas esitatud kujul, et edastada see meresõiduohutuse komitee 107. istungjärgule heakskiitmiseks ja seejärel vastuvõtmiseks.

Liidu seisukoht laevade projekteerimise ja ehituse allkomitee 9. istungjärgu suhtes oli toetada ettepanekut.

Meresõiduohutuse komitee 107. istungjärgul kiideti heaks 2011. aasta ESP koodeksi muudatusettepanekud, et oleks võimalik need komitee 108. istungjärgul vastu võtta.

Liidu seisukoht meresõiduohutuse komitee 107. istungjärgul oli toetada ettepanekut.

Seepärast peaks liit neid muudatusi toetama, sest nendega täpsustatakse 2011. aasta ESP koodeksi 2019. aasta muudatuste lisades laevakere paksuse mõõtmisega tegelevate äriühingute heakskiitmise ja sertifitseerimise korda, osutades ametiasutustele, mitte ametiasutuste tunnustatud organisatsioonidele.

4.4. Rahvusvahelise päästevahendite koodeksi (LSA koodeks) muudatused

Seoses päästepaatide ja -parvede ning valvepaatide minimaalse ja maksimaalse vettelaskmise kiiruse muudatustega (LSA koodeksi punktid 6.1.2.8 ja 6.1.2.10)

Meresõiduohutuse komitee 99. istungjärgul vaadati läbi dokument MSC 99/20/2 (Jaapan) ja lepidi kokku, et komitee iga kahe aasta järel arutatavasse päevakorda lisatakse väljund „LSA koodeksi muudatuste väljatöötamine, et vaadata läbi kaubalaevade päästepaatide ja -parvede ja valvepaatide vettelaskmise kiirus“, mille arutamise lõpuleviimiseks on vaja kahte istungjärku, ning määrati koordineerivaks organiks laevasüsteemide ja -seadmete allkomitee

(MSC 99/22, punktid 20.14–20.18). Komitee leppis samuti kokku, et väljatöötatavaid muudatusi tuleks rakendada kõikide kaubalaevade suhtes, mille suhtes kohaldatakse SOLASi konventsiooni III peatükki, ning kõikide lööpri ja vintsiga veeskamiseseadmete suhtes, ning muuta tuleks LSA koodeksi punkti 6.1.2.8.

Olles meelde tuletanud, et väljund piirdub üksnes kaubalaevadega seotud muudatustega, võeti laevasüsteemide ja -seadmete allkomitee 9. istungjärgul teadmiseks LSA koodeksi töörühma järeldus, et päästepaatide ja -parvede ning valvepaatide minimaalse vettelaskmise kiiruse nõuete muutmissetpanekud ei mõjuta reisilaevu, millel on juba SOLASi konventsiooni reegli III/24 kohane vintsi kõrguse piirang. Seetõttu kutsus allkomitee meresõiduohutuse komitee 107. istungjärgul üles laiendama LSA koodeksi VI peatüki eespool nimetatud muudatusettepanekute kohaldamist (lähivaadatud punktide 6.1.2.8 ja 6.1.2.10 osas) reisilaevadele, nii et kohaldataks ka maksimaalset vettelaskmise kiirust, märkides, et töörühm on muudatusettepanekud koostanud nii kauba- kui ka reisilaevade jaoks.

Seejärel leppis allkomitee kokku meresõiduohutuse komitee resolutsiooni eelnõus, milles käsitletakse LSA koodeksi muudatusi päästepaatide ja -parvede ning valvepaatide minimaalse ja maksimaalse vettelaskmise kiiruse kohta ning kontroll-/seirelehte ja kirje formaati, nagu need on esitatud SSE 9/20 4. lisas, et see eelnõu meresõiduohutuse komitee 107. istungjärgul heaks kiita ja seejärel komitee 108. istungjärgul vastu võtta.

Meresõiduohutuse komitee 107. istungjärgul lepitati kokku, et muudetakse LSA koodeksi punkti 6.1.2.10 muudatusettepanekuid, nagu on soovitatud dokumendis MSC 107/14/5, ning kiideti heaks LSA koodeksi muudatusettepanekud (punktid 6.1.2.8 ja 6.1.2.10), et oleks võimalik need komitee 108. istungjärgul vastu võtta.

Liidu seisukoht meresõiduohutuse komitee 107. istungjärgul oli toetada asjaomast otsust, kuna see suurendab reisilaevade ohutust.

Liidu seisukoht peaks olema toetada muudatusi, kuna nendega edendatakse reisilaevade päästepaatide ja -parvede ning valvepaatide vettelaskmise kiiruse läbivaatamise teel meresõiduohutust.

Seoses päästevestide vees toimivuse muudatustega (LSA koodeksi punkt 2.2.1.6.2)

Meresõiduohutuse komitee 101. istungjärgul lisati komitee iga kahe aasta järel arutatavasse päevakorda väljund „LSA koodeksi ja resolutsiooni MSC.81(70) muudatuste väljatöötamine SOLASi konventsiooni kohaste päästevestide vees toimivuse parandamiseks“, mille eesmärk on parandada päästevestide toimivust vees, et vähendada meremeeste vette sattumisega seotud ohtu, ning mille arutamise lõpuleviimiseks on vaja kahte istungjärku, määraes koordineerivaks organiks allkomitee.

Laevasüsteemide ja -seadmete allkomitee 9. istungjärgul kiideti heaks LSA koodeksi II peatüki muudatusettepanekud SSE 9/20 4. lisas esitatud kujul, et need saaks meresõiduohutuse komitee 107. istungjärgul heaks kiita ja seejärel need komitee 108. istungjärgul vastu võtta.

Liidu seisukoht laevasüsteemide ja -seadmete allkomitee 9. istungjärgul oli toetada seda, et dokumendi SSE 9/3 asjaomased osad (LSA koodeksi korrespondentühma aruande lisad 2 ja 3) ning asjaomase päevakorrapunkti all esitatud dokumendid edastatakse LSA koodeksi töörühmale üksikasjalikuks analüüsiks, et need saaks asjaomasel istungjärgul lõplikult vormistada.

Meresõiduohutuse komitee 107. istungjärgul kiideti heaks LSA koodeksi II peatüki muudatusettepanekud päästevestide vees toimivuse kohta, et oleks võimalik need komitee 108. istungjärgul vastu võtta.

Liidu seisukoht oli toetada seda, et dokumendi SSE 9/3 asjaomased osad (LSA koodeksi korrespondentühma aruande lisad 2 ja 3) ning asjaomase päevakorrapunkti raames esitatud dokumendid edastatakse LSA koodeksi töörühmale üksikasjalikuks analüüsiks, eesmärgiga need asjaomasel istungjärgul lõplikult vormistada.

Liidu seisukoht peaks olema toetada muudatusi, kuna nendega edendatakse meresõiduohutust, tagades meremeeste ohutuse tagamise eesmärgil päästevestide piisava toimivuse vees.

Seoses päästepaatide varustusse kuuluva ühe tõstetrossiga konksusüsteemide muudatustega (LSA koodeksi punktid 4.4.7.6.8 ja 4.4.7.6.17)

Meresõiduohutuse komitee 99. istungjärgul vaadati läbi dokument MSC 99/20/2 (Jaapan) ja lepidi kokku, et komitee iga kahe aasta järel arutatavasse päevakorda lisatakse väljund „LSA koodeksi muudatuste väljatöötamine, et vaadata läbi kaubalaevade päästepaatide ja -parvede ja valvepaatide vettelaskmise kiirus“, mille arutamise lõpuleviimiseks on vaja kahte istungjärku, ning määrati koordineerivaks organiks laevasüsteemide ja -seadmete allkomitee (MSC 99/22, punktid 20.14–20.18).

Laevasüsteemide ja -seadmete allkomitee 7. istungjärgul vaadati läbi LSA koodeksi punkti 4.4.7.6.17 muudatusettepanekud, milles käsitletakse ühe tõstetrossiga konksusüsteeme, millel on koormuse all toimiv vabastusmehhanism, ning kiideti muudatusettepanekud põhimõtteliselt heaks (SSE 7/WP.3, 5. lisa).

Meresõiduohutuse komitee 106. istungjärgul arutati dokumenti MSC 106/11/1 (Bahama jt), mille käigus tehti kindlaks punkti 4.4.7.6.8 kavandatud väljajätmise ettenägematu tagajärg seoses koormuseta toimivate vabastushaakidega, ning lepidi kokku, et laevasüsteemide ja -seadmete allkomitee 9. istungjärgul on vaja põhjalikumalt arutelu. Lisaks määras komitee uuesti kindlaks väljundi ulatuse, et see hõlmaks LSA koodeksi punkti 4.4.7.6 teisi alapunkte, et tagada nõuete järjepidevaks kohaldamiseks vajalik selgus, ning andis sellele uue nime „LSA koodeksi muudatused, milles käsitletakse ühe tõstetrossiga konksusüsteeme, millel on koormuse all toimiv vabastusmehhanism“.

Laevasüsteemide ja -seadmete allkomitee 9. istungjärgul kiideti heaks LSA koodeksi IV peatüki punktide 4.4.7.6.8 ja 4.4.7.6.17 (juba kokku lepitud allkomitee 7. istungjärgul) ühe tõstetrossiga konksusüsteeme puudutavad muudatusettepanekud SSE 9/20 4. lisas esitatud kujul, et need saaks meresõiduohutuse komitee 107. istungjärgul heaks kiita ja seejärel komitee 108. istungjärgul vastu võtta. Sellega seoses leppis allkomitee kokku, et massiivsed vedrusulguriga haagid tuleks lugeda muudetud LSA koodeksi punkti 4.4.7.6.8 nõuetele vastavaks, kui nende lähtestamine toimub automaatselt.

Liidu seisukoht laevasüsteemide ja -seadmete allkomitee 9. istungjärgul oli jätkata asjaomaste dokumentide arutamist töörühmas.

Meresõiduohutuse komitee 107. istungjärgul kiideti heaks LSA koodeksi punktide 4.4.7.6.8 ja 4.4.7.6.17 ühe tõstetrossiga konksusüsteeme puudutavad muudatusettepanekud, et oleks võimalik need komitee 108. istungjärgul vastu võtta.

Liidu seisukoht oli toetada muudatusi.

Liidu seisukoht peaks olema toetada LSA koodeksi muudatusi, kuna nendega edendatakse meresõiduohutust, karmistades ühe lööpri ja koormuse all toimiva vabastushaagiga süsteemide ohutusnõudeid, kaotades punktis 4.4.7.6.17 sätestatud erandid.

4.5. Rahvusvahelise tuleohutussüsteemide koodeksi (FSS koodeks) muudatused

Meresõiduohutuse komitee 97. istungjärgul kiideti heaks ELi kavandatud uus väljund, mis puudutab reisilaevade autotekkide tulekahjusid ning põhineb parvlaevadel juhtunud õnnetusi käsitleval uuringul, määrates kindlaks 14 valdkonda, kus saaks meetmeid parandada ja muuta.

Laevasüsteemide ja -seadmete allkomitee 6. istungjärgul õnnestus lõplikult vormistada ajutiste suuniste kavand, mis sisaldas mitut ettepanekut, mis tulenesid otseselt kahest FIRESAFE uuringust. Lisaks tehti laevasüsteemide ja -seadmete allkomitee 6. istungjärgul suuri edusamme tuletõrjesüsteemide ja -seadmete hooldust ja kontrolli käsitlevate läbivaadatud suuniste muudatusettepanekute väljatöötamisel (ringkiri MSC.1/Circ.1432). Meresõiduohutuse komitee 101. istungjärgul kiideti ajutised suunised heaks.

Laevasüsteemide ja -seadmete allkomitee 7. istungjärgul kiideti põhimõtteliselt heaks FSS koodeksi 7. ja 9. peatüki muudatusettepanekud, pidades silmas, et korrespondentrühm vaatab FSS koodeksis sisalduva lineaarse temperatuurianduriga soojustuvastussüsteemi lisanõuete küsimuse põhjalikumalt läbi.

Laevasüsteemide ja -seadmete allkomitee 8. istungjärgul arendati edasi SOLASi konventsiooni II-2 peatüki ning uute ja olemasolevate parvlaevade FSS koodeksi muudatusettepanekuid ning moodustati uuesti tulekaitsega tegelev korrespondentrühm, et jätkata istungjärgude vahelist tööd dokumendi SSE 8/20 punktis 6.26 sätestatud volituste alusel, ning tehti korrespondentrühmale ülesandeks esitada asjaomasele istungjärgule aruanne.

Laevasüsteemide ja -seadmete allkomitee 9. istungjärgul lepidi kokku FSS koodeksi muudatusettepanekutes SSE 9/20 6. lisas esitatud kujul, et need saaks meresõiduohutuse komitee 107. istungjärgul heaks kiita ja seejärel komitee 108. istungjärgul koos nendega seotud SOLASi konventsiooni muudatusettepanekutega vastu võtta.

Liidu seisukoht laevasüsteemide ja -seadmete allkomitee 9. istungjärgul oli toetada üldiselt tulekaitsega tegeleva korrespondentrühma aruannet (SSE 9/6) ning teha ettepanek, et nii asjaomane dokument kui ka dokument SSE 9/6/1 (Jaapan) edastataks tulekaitsega tegelevale töörühmale edasiseks üksikasjalikuks aruteluks, et vormistada kõnealusel istungjärgul lõplikult SOLASi konventsiooni peatüki II-2 ja FSS koodeksi muudatused.

Meresõiduohutuse komitee 107. istungjärgul kiideti heaks FSS koodeksi parvlaevade tuleohutust puudutavad muudatusettepanekud, eesmärgiga võtta need vastu komitee 108. istungjärgul koos asjaomaste SOLASi konventsiooni muudatusettepanekutega.

Liidu seisukoht oli toetada neid muudatusi.

Liidu seisukoht peaks olema toetada neid muudatusi, kuna need toovad märkimisväärset kasu inimelude ohutusele merel, suurendades reisilaevade, eelkõige parvlaevade tuleohutust.

4.6. Meremeeste väljaõppe, diplomeerimise ja vahiteenistuse koodeksi (STCW koodeks) muudatused

Meresõiduohutuse komitee 105. istungjärgul kinnitati, et ILO ja IMO ühine kolmepoolne töörühm (JTWG) peaks oma uute volituste raames (MSC 105/20, punkt 16.14.1) kaaluma selliste väljaõppesätete väljatöötamist, milles käsitletakse kiusamist ja ahistamist merendussektoris, sealhulgas seksuaalset väärkohtlemist ja seksuaalset ahistamist, ning tehti inimressursside, väljaõppe ja vahiteenistuse allkomiteele (HTW) ülesandeks esmajärjekorras töötada osana uuest väljundist „1978. aasta STCW konventsiooni ja koodeksi põhjalik läbivaatamine“ välja ja vormistada lõplikult STCW koodeksi väljaõppesätted, milles käsitletakse kiusamist ja ahistamist merendussektoris, sealhulgas seksuaalset väärkohtlemist ja seksuaalset ahistamist, võttes arvesse ühise kolmepoolse töörühmaga kooskõlastatult tehtavat tööd.

Inimressursside, väljaõppe ja vahiteenistuse allkomitee 9. istungjärgul kiideti heaks STCW koodeksi tabelit A-VI/1-4 puudutavad muudatusettepanekud kiusamise ja ahistamise, sealhulgas seksuaalse väärkohtlemise ja seksuaalse ahistamise ennetamiseks ja sellele reageerimiseks, nagu need on esitatud HTW 9/15 7. lisas, et need meresõiduohutuse komitee 107. istungjärgul heaks kiita ja komitee 108. istungjärgul vastu võtta. Allkomitee leppis samuti kokku, et ühine kolmepoolne töörühm peaks muudatusettepanekud läbi vaatama ning et need tuleb tagasi saata inimressursside, väljaõppe ja vahiteenistuse allkomitee 10. istungjärgule lõplikuks arutamiseks, enne kui komitee need vastu võtab.

Liidu seisukoht inimressursside, väljaõppe ja vahiteenistuse allkomitee 9. istungjärgul oli toetada dokumentide HTW 9/7/1 (Ameerika Ühendriigid) ja HTW 9/7/8 (Bahama jt) sisu, võttes arvesse dokumenti HTW 9/7/5 (Korea Vabariik), ning kinnitada ahistamise ja psühholoogilise ohutuse küsimuse käsitlemise tähtsust, märkides samal ajal, et kooskõlas meresõiduohutuse komitee 105. istungjärguga tuleks neid kolme dokumenti enne üldise läbivaatamise kaalumist töörühmas esmajärjekorras arutada.

Meresõiduohutuse komitee 107. istungjärgul kiideti heaks STCW koodeksi tabeli A-VI/1-4 kiusamise ja ahistamise, sealhulgas seksuaalse väärkohtlemise ja seksuaalse ahistamise ennetamist ja sellele reageerimist puudutavad muudatusettepanekud, et oleks võimalik need komitee 108. istungjärgul vastu võtta. Sellega seoses võttis komitee teadmiseks inimressursside, väljaõppe ja vahiteenistuse allkomitee 9. istungjärgul saavutatud kokkuleppe, mille kohaselt tuli eespool nimetatud muudatusettepanekud edastada ka ILO ja IMO ühise kolmepoolse töörühma teisele istungjärgule, et teha kindlaks meremeeste probleemid ja inimteguriga seotud küsimused, et esitada need meresõiduohutuse komitee 108. istungjärgule arutamiseks ja soovitude saamiseks, enne kui need asjaomasel istungjärgul vastu võetakse.

Liidu seisukoht oli toetada muudatusettepanekuid.

Liidu seisukoht peaks olema toetada neid muudatusi, kuna nendega tagatakse meremeestele ohutu töökoht, lisades jaotisesse A-VI/1 „Kõikidele meremeestele ette nähtud kohustuslikud miinimumnõuded meresõiduohutuse tutvustamiseks, baasväljaõppeks ja juhendamiseks“ uue pädevuse, et aidata kaasa kiusamise ja ahistamise, sealhulgas seksuaalse väärkohtlemise ja seksuaalse ahistamise ennetamisele ja sellele reageerimisele.

5. ASJAKOHASED ELI ÕIGUSAKTID JA ELI PÄDEVUS

5.1. Rahvusvahelise laevade põhjustatava merereostuse vältimise konventsiooni (MARPOL) I protokoli V artikli muudatused

Direktiiviga 2002/59/EÜ (mida on muudetud) loodi ühenduse laevaliikluse seire- ja teabesüsteem¹. Artikli 17 kohaselt peavad liikmesriigid võtma kõik vajalikud meetmed tagamaks, et nende otsingu- ja päästetsoonis/majandusvööndis või samaväärses piirkonnas sõitva laeva kapten teatab viivitamatult selle geograafilise piirkonna eest vastutavale kaldajaamale: „... d) *igast merel triivimas nähtud saastavate ainete laigust ja mahutitest või pakenditest*.“ Eesmärk on teavitada vastutavaid asutusi (mõjutatud rannikuriike), et saaks võtta õigeaegseid meetmeid. Seetõttu on ELi tasandil juba olemas kohustuslik süsteem (SafeSeaNet) kaotsiläinud konteineritest teatamiseks. See intsidentidest teatamise süsteem on olnud kasutusel alates 2012. aastast.

Lisaks on direktiivis 2009/18/EÜ (millega kehtestatakse meretranspordi sektoris toimunud õnnetusjuhtumite juurdluse põhimõtted)² sätestatud, et vastutavad asutused ja/või kaasatud

¹ EÜT L 208, 5.8.2002, lk 10.

² ELT L 131, 28.5.2009, lk 114.

pooled teavitavad viivitamata liikmesriikide ohutusjuurdlusasutusi kõikidest kõnealuse direktiivi kohaldamisalasse kuuluvatest õnnetustest ja intsidentidest. See hõlmab konteinerite kaotsiminekut merel.

Seetõttu võivad rahvusvahelise laevade põhjustatava merereostuse vältimise konventsiooni (MARPOL) I protokollis V artikli muudatused avaldada otsustavalt mõjutada direktiivide 2002/59/EÜ ja 2009/18/EÜ alusel kohaldatavaid nõudeid.

5.2. MARPOLi konventsiooni VI lisa muudatused

Direktiiv (EL) 2016/802, mis käsitleb väävlisisalduse vähendamist teatavates vedelkütustes,³ kajastab kütuste väävlisisaldusega seotud nõudeid ja MARPOLi konventsiooni läbivaatamisele kuuluva VI lisa rakendussätteid.

Määruses (EL) 2015/757, mis käsitleb meretranspordist pärit süsinikdioksiidi heitkoguste seiret, aruandlust ja kontrolli⁴ (ELi seire-, aruandlus- ja kontrollimäärus), on lisaks sätestatud õigusraamistik ELis kehtivale laevanduse kasvuhoonegaaside heitkoguste seire-, aruandlus- ja kontrollisüsteemile. Määruse eesmärk on pakkuda usaldusväärseid ja kontrollitavaid kasvuhoonegaaside heitkoguseid käsitlevaid andmeid ja energiatõhususe näitajaid, anda teavet poliitikakujundajatele ning edendada energiatõhusate tehnoloogiate ja tegutsemisviiside kasutuselevõttu turul. Selleks tegeletakse turutõketega, näiteks teabe puudumisega. Määrus jõustus 1. juulil 2015.

Määruses (EL) 2021/1119, millega kehtestatakse kliimaneutraalsuse saavutamise raamistik (ELi kliimamäärus),⁵ on sätestatud liidu siduv kliimaeesmärk vähendada kasvuhoonegaaside netoheidet pärast süsiniku sidumise mahaarvamist 2030. aastaks vähemalt 55 % võrreldes 1990. aasta tasemega. See hõlmab ka eesmärki saavutada 2050. aastaks kliimaneutraalsus ning püüeldavat eesmärki saavutada pärast seda tähtaega negatiivne netoheide.

Tuginedes komisjoni ettepanekutele paketi „Eesmärk 55“ kohta, mille eesmärk on vähendada kasvuhoonegaaside heitkoguseid, võtsid ELi seadusandjad vastu järgmised õigusaktid, milles konkreetselt käsitletakse laevandussektori kasvuhoonegaaside heitkoguseid:

- direktiivi 2003/87/EÜ (millega luuakse ühenduses kasvuhoonegaaside saastekvootidega kauplemise süsteem)⁶ ja otsuse (EL) 2015/1814 (mis käsitleb ELi kasvuhoonegaaside heitkogustega kauplemise süsteemi turustabiilsusreservi loomist ja toimimist)⁷ läbivaatamine, muutes direktiivi (EL) 2023/959,⁸ et laiendada ELi heitkogustega kauplemise süsteemi meretranspordisektorile alates 1. jaanuarist 2024 (koos ELi seire-, aruandlus- ja kontrollimääruse⁹ vajalike muudatustega, et vaadata läbi seire- ja aruandluseeskirjad, sealhulgas asjakohaste rakendusaktide ja delegeeritud õigusaktide läbivaatamise teel);

³ ELT L 132, 21.5.2016, lk 58.

⁴ ELT L 123, 19.5.2015, lk 55.

⁵ ELT L 243, 9.7.2021, lk 1.

⁶ ELT L 275, 25.10.2003, lk 32.

⁷ ELT L 264, 9.10.2015, lk 1.

⁸ ELT L 130, 16.5.2023, lk 134.

⁹ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 10. mai 2023. aasta määrus (EL) 2023/957, millega muudetakse määrust (EL) 2015/757, et hõlmata meretransporditegevusi ELi heitkogustega kauplemise süsteemiga ning näha ette täiendavate kasvuhoonegaaside heitkoguste ja täiendavate laevatüüpide tekitatud heite seire, aruandlus ja kontroll (ELT L 130, 16.5.2023, lk 105).

- määruses (EL) 2023/1805 keskendutakse taastuvkütuste ja vähese süsinikuheitega kütuste kasutamisele merendussektoris¹⁰ (algatuse „FuelEU Maritime“ määrus) ning nähakse ette, et ELi sadamaid külastavad laevad hakkavad neid kasutusele võtma alates 1. jaanuarist 2025.

Uute kohustuste täitmine, mis tulenevad algatuse „FuelEU Maritime“ määrusest ja ELi heitkogustega kauplemise süsteemi laiendamisest meretranspordile, tugineb seire-, aruandlus- ja kontrollisüsteemile, mis on loodud ELi seire-, aruandlus- ja kontrollimäärusega.

Need ELi õigusaktid on omakorda tihedalt seotud IMO kasvuhoonegaase käsitlevate meetmetega, nagu IMO andmekogumissüsteem, olemasolevate laevade energiatõhususe indeks (EEXI) ja CO₂-mahukuse näitaja (CII), mille eesmärk on koguda ja avaldada teavet laevade tehnilise ja käitamisega seotud energiatõhususe kohta iga laeva puhul eraldi.

Kõik IMO kasvuhoonegaase käsitlevad meetmed, mis nõuavad laevandussektorist tuleneva kasvuhoonegaaside heite seiret, kontrolli ja aruandlust, võivad mõjutada ELi seire-, aruandlus- ja kontrollimäärust ning ELi heitkogustega kauplemise süsteemi direktiivi ja algatuse „FuelEU Maritime“ määrust.

Seetõttu võivad MARPOLi konventsiooni VI lisa muudatused otsustavalt mõjutada direktiivi (EL) 2016/802, määruse (EL) 2015/757, direktiivi 2003/87/EÜ, otsuse (EL) 2015/1814 ja määruse (EL) 2023/1805 alusel kohaldatavaid nõudeid.

5.3. Ballastvee käitlemise konventsiooni muudatused

Sadamariigi kontrolli käsitleva direktiivi 2009/16/EÜ¹¹ eesmärk on tagada, et laevad järgiksid ELi ja rahvusvahelisi meresõiduohutuse ja keskkonnaeeskirju, ning sellega kehtestatakse laevakontrollide jaoks ühised kriteeriumid.

Komisjoni ettepaneku (direktiivi läbivaatamise kohta) kohaselt lisatakse ballastvee käitlemise konventsioon nende konventsioonide loetellu (artikli 2 punkt 1), mille kohaselt peaksid sadamariigi kontrolliametnikud tagama, et nende kontrollide ajal kohaldatakse konventsiooni välisriikide lipu all sõitvatele laevadele (artikkel 13). Euroopa Kohtu praktika¹² kohaselt ei puuduta mõjutamise oht mitte ainult kehtivaid õigusnorme, vaid ka nende prognoositavat tulevast arengut.

Seepärast võivad ballastvee käitlemise konventsiooni muudatused otsustavalt mõjutada direktiivi 2009/16/EÜ alusel kohaldatavaid nõudeid.

5.4. 1974. aasta SOLASi konventsiooni II-1, II-2 ja V peatüki muudatused

Direktiivi 2009/45/EÜ (reisilaevade ohutuseeskirjade ja -nõuete kohta)¹³ artikli 6 lõike 2 punkti a alapunktiga i kohaldatakse SOLASi konventsiooni A-klassi reisilaevade suhtes ning I lisa II-2 peatükis („Tulekaitse, tulekahju avastamine ja tulekustutus“) sätestatakse erinevad ja ulatuslikud nõuded B-, C- ja D-klassi reisilaevadele, kui need teevad kohalikke rannasõite.

Lisaks sisaldab I lisa reegleid II-1/A-1/5 (1. jagu) ja II-1/A-1/3–4 (2. jagu), milles on sätestatud, et B-klassi laevadel peab olema laevaspetsiifiline hädaabipukseerimise toiming. Toimingut käsitlevat materjali hoitakse laeval hädaolukordades kasutamiseks ning see põhineb laeva pardal olevatel olemasolevatel süsteemidel ja seadmetel. Nendes reeglites osutatakse ka suunistele „Guidelines for owners/operators on preparing emergency towing

¹⁰ ELT L 234, 22.9.2023, lk 48.

¹¹ ELT L 131, 28.5.2009, lk 57.

¹² Euroopa Kohtu 7. veebruari 2006. aasta arvamus 1/03 Lugano konventsiooni kohta, punkt 126.

¹³ ELT L 163, 25.6.2009, lk 1.

procedures“ (Suunised omanikele/käitajatele hädaabipukseerimise toimingute ettevalmistamiseks) (ringkiri MSC.1/Circ.1255).

Muudetud direktiivis 2002/59/EÜ nõutakse, et liikmesriigid võtaksid kõik vajalikud meetmed tagamaks, et nende otsingu- ja päästetsoonis/majandusvööndis või samaväärses piirkonnas sõitva laeva kapten teatab viivitamatult selle geograafilise piirkonna eest vastutavale kaldajaamale: „... d) *igast merel triivimas nähtud saastavate ainete laigust ja mahutitest või pakenditest*.“ Eesmärk on teavitada vastutavaid asutusi (mõjutatud rannikuriike), et saaks võtta õigeaegseid meetmeid. Seetõttu on ELi tasandil juba olemas kohustuslik süsteem (SafeSeaNet) kaotsiläinud konteineritest teatamiseks. See intsidentidest teatamise süsteem on olnud kasutusel alates 2012. aastast.

Lisaks on direktiivis 2009/18/EÜ (millega kehtestatakse meretranspordi sektoris toimunud õnnetusjuhtumite juurdluse põhimõtted) sätestatud, et vastutavad asutused ja/või kaasatud pooled teavitavad viivitamata liikmesriikide ohutusjuurdlusasutusi kõikidest kõnealuse direktiivi kohaldamisalasse kuuluvatest õnnetustest ja intsidentidest. See hõlmab konteinerite kaotsiminekut merel.

Seetõttu võivad 1974. aasta SOLASi konventsiooni II-1, II-2 ja V peatüki muudatused otsustavalt mõjutada direktiivide 2009/45/EÜ, 2002/59/EÜ ja 2009/18/EÜ alusel kohaldatavaid nõudeid.

5.5. Gaaskütusel ja muudel madala leekpunktiga kütustel töötavate laevade rahvusvahelise ohutuskodeksi (IGF koodeks) muudatused

Direktiivi 2009/45/EÜ, milles käsitletakse kohalikke rannasõite tegevate reisilaevade ohutuseeskirju ja -nõudeid, artikli 6 lõike 2 punkti a alapunkti i kohaselt kohaldatakse muudetud SOLASi konventsiooni A-klassi reisilaevade suhtes. Kuna IGF koodeks on SOLASi konventsiooni kohaselt kohustuslik koodeks, kohaldatakse seda käesoleva direktiivi alusel ka reisilaevade suhtes.

Lisaks sisaldab direktiivi 2009/45/EÜ I lisa kahte reeglit, mis käsitlevad madala leekpunktiga kütuseid kasutavaid laevu:

- reegel II-1/G/1: kohaldatakse uute B-, C- ja D-klassi laevade [ja olemasolevate B-klassi laevade] suhtes: „Laevad, olenemata ehituskuupäevast, mis on ümber ehitatud kasutama või milles kavatakse kasutada gaas- või vedelkütust, mille leekpunkt on reegli II-2/A/10 alapunktiga 1.1 lubatust madalam, peavad vastama laevade rahvusvahelise ohutuskodeksi nõuetele, nagu on kindlaks määratud SOLASi konventsiooni II-1 peatüki punktis 2.28.“ ning
- reegel II-1/G/57: madala leekpunktiga kütuseid kasutavatele laevadele esitatavad nõuded: „Laevad, milles kasutatakse gaas- või vedelkütust, mille leekpunkt on reegli II-2 alapunktiga 4.2.1.1 lubatust madalam, peavad vastama laevade rahvusvahelise ohutuskodeksi nõuetele, nagu on kindlaks määratud SOLASi konventsiooni II-1 peatüki punktis 2.28“.

Seetõttu võivad gaaskütusel ja muudel madala leekpunktiga kütustel töötavate laevade rahvusvahelise ohutuskodeksi (IGF koodeks) muudatused otsustavalt mõjutada direktiivi 2009/45/EÜ kohaldamist.

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

Kooskõlas määrusega (EL) nr 530/2012 toetl põhja ja -parraste või samaväärsete konstruktsiooninõuete kiirendatud järkjärgulise kasutuselevõtu kohta ühekordse põhja ja

parrastega naftatankerite puhul¹⁴ on IMO seisukorra hindamise kava kohaldamine üle 15 aasta vanuste ühekordse põhja ja parrastega naftatankerite suhtes kohustuslik. Puistlastilaevade ja naftatankerite ülevaatuste käigus tehtavate kontrollide tõhustatud programmis ehk laiendatud kontrolli programmis (ESP) sätestatakse sellise üksikasjalikuma kontrollimise viis. Kuna seisukorra hindamise kava puhul kasutatakse selle eesmärgi saavutamiseks laiendatud kontrolli programmi, kohaldatakse määruse (EL) nr 530/2012 raames automaatselt ESP kontrollide kõiki muudatusi, näiteks kõnealust muudatust, mille eesmärk on keskenduda topeltpõhja ja -parrastega naftatankerite esimesel korralisel ülevaatusel üksnes küsitavate piirkondade kerepaksuse mõõtmisele.

Seepärast võivad puistlastilaevade ja naftatankerite ülevaatuste käigus tehtavate kontrollide tõhustatud programmi käsitleva 2011. aasta rahvusvahelise koodeksi (2011. aasta ESP koodeks) muudatused otsustavalt mõjutada määruse (EL) nr 530/2012 kohaldamist.

5.7. Rahvusvahelise päästevahendite koodeksi (LSA koodeks) muudatused

Laevavarustust käsitleva direktiiviga 2014/90/EL¹⁵ tagatakse sellise varustuse vaba liikumine liidus, kohaldades ühetaoliselt asjakohaseid rahvusvahelisi õigusakte, mis käsitlevad ELi laevade pardale paigutatavat laevavarustust. Sellega seoses on vastu võetud rakendusmäärus (EL) 2023/1667, mis hõlmab päästevahendeid ja päästeveste ning milles osutatakse LSA koodeksile ja resolutsioonile MSC.81(70).

Lisaks kohaldatakse direktiivi 2009/45/EÜ (milles käsitletakse kohalikke sõite tegevaid reisilaevu) artikli 6 lõike 2 punkti a alapunkti i kohaselt SOLASi konventsiooni A-klassi reisilaevade suhtes. Peale selle on B-, C- ja D-klassi laevad vastavalt samale direktiivile kohustatud järgima LSA koodeksi ja SOLASi konventsiooni III peatüki peamisi sätteid.

Seetõttu võivad rahvusvahelise päästevahendite koodeksi (LSA koodeks) muudatused otsustavalt mõjutada direktiivide 2014/90/EL ja 2009/45/EÜ kohaldamist.

5.8. Rahvusvahelise tuleohutussüsteemide koodeksi (FSS koodeks) muudatused

Direktiivi 2009/45/EÜ artikli 6 lõike 2 punkti a alapunktiga i kohaldatakse A-klassi reisilaevade suhtes muudetud SOLASi konventsiooni, sealhulgas rahvusvahelist tuleohutussüsteemide koodeksit (FSS koodeks), ning I lisa II-2 peatükis („Tulekaitse, tulekahju avastamine ja tulekustutus“) sätestatakse erinevad ja ulatuslikud nõuded B-, C- ja D-klassi reisilaevadele, kui need teevad kohalikke rannasõite.

Seetõttu võivad rahvusvahelise tuleohutussüsteemide koodeksi (FSS koodeks) muudatused otsustavalt mõjutada direktiivi 2009/45/EÜ kohaldamist.

5.9. Meremeeste väljaõppe, diplomeerimise ja vahiteenistuse koodeksi (STCW koodeks) muudatused

Direktiiviga (EL) 2022/993 lõimitakse STCW konventsioon liidu õigusesse. Meremeeste väljaõppe ja diplomeerimise nõudeid reguleeritakse liidu õiguses direktiiviga (EL) 2022/993. Direktiivi artiklis 3 kohustatakse liikmesriike võtma vajalikud meetmed tagamaks, et laevadel teenivad meremehed saavad väljaõppe, mis hõlmab vähemalt STCW konventsiooni nõudeid, nagu on sätestatud direktiivi I lisas, sealhulgas vajaduse korral STCW koodeksi kohaldatavaid sätteid (direktiivi artikli 1 lõige 21).

Seetõttu võivad meremeeste väljaõppe, diplomeerimise ja vahiteenistuse koodeksi (STCW koodeks) muudatused otsustavalt mõjutada direktiivi (EL) 2022/993 kohaldamist.

¹⁴ ELT L 172, 30.6.2012, lk 3.

¹⁵ ELT L 257, 28.8.2014, lk 146.

5.10. ELi pädevus

Kavandatud aktide reguleerimise puudutab valdkonda, milles liidul on Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 3 lõike 2 viimase osa kohaselt ainuvälispädevus, kuna kavandatud aktid võivad mõjutada ühisnorme või muuta nende kohaldamisala.

6. ÕIGUSLIK ALUS

6.1. Menetlusõiguslik alus

6.1.1. Põhimõtted

Euroopa Liidu toimimise lepingu (edaspidi „ELi toimimise leping“) artikli 218 lõikes 9 on sätestatud: „Nõukogu 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 osaline¹⁶.

Mõiste „õigusliku toimega aktid“ hõlmab akte, millel on kehtiva rahvusvahelise õiguse normide alusel asjaomase organi suhtes õiguslik toime. 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“¹⁷.

6.1.2. Kohaldamine käesoleval juhul

IMO merikeskkonna kaitse komitee ja meresõiduohutuse komitee on lepinguga, st Rahvusvahelise Mereorganisatsiooni konventsiooniga ettenähtud organid.

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

- direktiiv 2002/59/EÜ, millega luuakse ühenduse laevaliikluse seire- ja teabesüsteem. Selle põhjuseks on asjaolu, et selle kohaselt peavad liikmesriigid võtma kõik vajalikud meetmed tagamaks, et nende otsingu- ja päästetsoonis/majandusvööndis või samaväärses piirkonnas sõitva laeva kapten teatab viivitamatult selle geograafilise piirkonna eest vastutavale kaldajaamale „... d) igast merel triivimas nähtud saastavate ainete laigust ja mahutitest või pakenditest.“ Eesmärk on teavitada vastutavaid asutusi (mõjutatud rannikuriike), et saaks võtta õigeaegseid meetmeid. Seetõttu on ELi tasandil juba olemas kohustuslik süsteem (SafeSeaNet) kaotsiläinud konteineritest teatamiseks;
- direktiiv 2009/18/EÜ, millega kehtestatakse meretranspordi sektoris toimunud õnnetusjuhtumite juurdluse põhimõtted. Selle põhjuseks on asjaolu, et selles on sätestatud, et vastutavad asutused ja/või kaasatud pooled teavitavad viivitamata liikmesriikide ohutusjuurdlusasutusi kõikidest kõnealuse direktiivi kohaldamisalasse kuuluvatest õnnetustest ja intsidentidest. See hõlmab konteinerite kaotsiminekut merel;
- direktiiv (EL) 2016/802, mis käsitleb väävlisisalduse vähendamist teatavates vedelkütustes. Selle põhjuseks on asjaolu, et see kajastab kütuste väävlisisaldusega

¹⁶ Kohtuasi C-399/12, Saksamaa vs. nõukogu (OIV), ECLI:EU:C:2014:2258, punkt 64.

¹⁷ Kohtuasi C-399/12, Saksamaa vs. nõukogu (OIV), ECLI:EU:C:2014:2258, punktid 61–64.

seotud nõudeid ja MARPOLi konventsiooni läbivaatamisele kuuluva VI lisa rakendussätteid;

- määrus (EL) 2015/757, mis käsitleb meretranspordist pärit süsinikdioksiidi heitkoguste seiret, aruandlust ja kontrolli. Selle põhjuseks on asjaolu, et sellega luuakse õigusraamistik ELis kehtivale laevanduse kasvuhoonegaaside heitkoguste seire-, aruandlus- ja kontrollisüsteemile. Uute kohustuste täitmine, mis tulenevad ELi heitkogustega kauplemise süsteemi laiendamisest meretranspordile ja algatuse „FuelEU Maritime“ määrusest, tugineb seire-, aruandlus- ja kontrollisüsteemile, mis on loodud ELi seire-, aruandlus- ja kontrollimäärusega;
- direktiiv 2003/87/EÜ, millega luuakse ühenduses kasvuhoonegaaside saastekvootidega kauplemise süsteem, ja otsus (EL) 2015/1814, mis käsitleb ELi kasvuhoonegaaside heitkogustega kauplemise süsteemi turustabiilsusreservi loomist ja toimimist, kuna mõlemaid muudetakse direktiiviga (EL) 2023/959, millega laiendatakse ELi heitkogustega kauplemise süsteemi meretranspordisektorile. Selle põhjuseks on asjaolu, et see on tihedalt seotud IMO kasvuhoonegaase käsitlevate meetmetega, nagu IMO andmekogumissüsteem, olemasolevate laevade energiatõhususe indeks (EEXI) ja CO₂-mahukuse näitaja (CII), mille eesmärk on koguda ja avaldada teavet laevade tehnilise ja käitamisega seotud energiatõhususe kohta iga laeva kohta eraldi;
- määrus (EL) 2023/1805, mis käsitleb taastuvkütuste ja vähese süsinikuheitega kütuste kasutamist meretranspordis. Selle põhjuseks on asjaolu, et see on tihedalt seotud IMO kasvuhoonegaase käsitlevate meetmetega, nagu IMO andmekogumissüsteem, olemasolevate laevade energiatõhususe indeks (EEXI) ja CO₂-mahukuse näitaja (CII), mille eesmärk on koguda ja avaldada teavet laevade tehnilise ja käitamisega seotud energiatõhususe kohta iga laeva kohta eraldi;
- direktiiv 2009/16/EÜ, mis käsitleb sadamariigi kontrolli. Selle põhjuseks on asjaolu, et komisjoni ettepaneku kohaselt lisatakse ballastvee käitlemise konventsioon nende konventsioonide loetellu (artikli 2 punkt 1), mille kohaselt peaksid sadamariigi kontrolliametnikud tagama selle kohaldamise välisriikide lipu all sõitvatele laevadele nende kontrolli ajal (artikkel 13). Euroopa Kohtu praktika kohaselt ei puuduta mõjutamise oht mitte ainult kehtivaid õigusnorme, vaid ka nende prognoositavat tulevast arengut;
- direktiiv 2009/45/EÜ reisilaevade ohutuseeskirjade ja -nõuete kohta. Selle põhjuseks on asjaolu, et artikli 6 lõike 2 punkti a alapunktiga i kohaldatakse SOLASi konventsiooni ja FSS koodeksit A-klassi reisilaevade suhtes ning I lisa II-2 peatükis (Tulekaitse, tulekahju avastamine ja tulekustutus) sätestatakse erinevad ja ulatuslikud nõuded B-, C- ja D-klassi reisilaevadele, kui need teevad kohalikke rannasõite. Kuna IGF koodeks on SOLASi konventsiooni kohaselt kohustuslik koodeks, kohaldatakse seda käesoleva direktiivi alusel ka reisilaevade suhtes. B-, C- ja D-klassi laevad on samuti kohustatud järgima LSA koodeksi ja SOLASi konventsiooni III peatüki peamisi sätteid;
- määrus (EÜ) nr 530/2012 topeltpõhja ja -parraste või samaväärsete konstruktsiooninõuete kiirendatud järkjärgulise kasutuselevõtu kohta ühekordse põhja ja parrastega naftatankerite puhul. Selle põhjuseks on asjaolu, et selle 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 (ESP) sätestatakse

sellise üksikasjalikuma kontrollimise viis. Kuna seisukorra hindamise kava puhul kasutatakse selle eesmärgi saavutamiseks laiendatud kontrolli programmi, kohaldatakse määruse (EL) nr 530/2012 raames automaatselt ESP kontrollide kõiki muudatusi, näiteks kõnealust muudatust, mille eesmärk on keskenduda topelt põhja ja -parrastega naftatankerite esimesel korralisel ülevaatusel üksnes küsitavate piirkondade kerepaksuse mõõtmisele;

- direktiiv 2014/90/EL, milles käsitletakse laevavarustust. Selle põhjuseks on asjaolu, et komisjoni rakendusmääruse (EL) 2023/1667 lisa puudutab päästeveste ja päästevahendeid ning resolutsiooni MSC.81(70);
- direktiiv (EL) 2022/993 meremeeste väljaõppe miinimumtaseme kohta. Selle põhjuseks on asjaolu, et sellega lõimitakse STCW konventsioon ja STCW koodeks liidu õigusesse.

Kavandatavad aktid ei täienda ega muuda lepingu institutsioonilist raamistikku.

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

6.2. Materiaalõiguslik alus

6.2.1. Põhimõtted

ELi toimimise lepingu artikli 218 lõike 9 kohase otsuse materiaaloõiguslik alus sõltub eelkõige selle kavandatava akti eesmärgist ja sisust, mida liidu nimel võetav seisukoht puudutab. Kui kavandatud 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.

6.2.2. Kohaldamine käesoleval juhul

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

6.3. Kokkuvõte

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

Ettepanek:

NÕUKOGU OTSUS

seisukoha kohta, mis võetakse Euroopa Liidu nimel Rahvusvahelises Mereorganisatsioonis selle merekeskkonna kaitse komitee 81. istungjärgul ja meresõiduohutuse komitee 108. istungjärgul seoses rahvusvahelise laevade põhjustatava merereostuse vältimise konventsiooni (MARPOL), ballastvee käitlemise konventsiooni, rahvusvahelise konventsiooni inimelude ohutusest merel (SOLAS), gaaskütusel ja muudel madala leekpunktiga kütustel töötavate laevade rahvusvahelise ohutuskodeksi (IGF kodeksi), puistlastilaevade ja naftatankerite ülevaatuste käigus tehtavate kontrollide tõhustatud programmi käsitleva 2011. aasta rahvusvahelise kodeksi, rahvusvahelise päästevahendite kodeksi, rahvusvahelise tuleohutussüsteemide kodeksi ning meremeeste väljaõppe, diplomeerimise ja vahiteenistuse kodeksi 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 (IMO) konventsioon jõustus 17. märtsil 1958.
- (2) IMO on meresõidu ohutuse ja turvalisuse ning laevade põhjustatud merereostuse ja õhusaaste vältimise eest vastutav ÜRO spetsialiseeritud asutus. Kõik liidu liikmesriigid on IMO liikmed. Liit ei ole IMO liige.
- (3) 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.
- (4) 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 muu rahvusvahelise õigusakti alusel ja mille IMO on heaks kiitnud.
- (5) IMO merekeskkonna kaitse komitee 81. istungjärgul, mis toimub 18.–22. märtsil 2024, võtab komitee vastu rahvusvahelise laevade põhjustatava merereostuse vältimise konventsiooni (MARPOL) I protokollis V artikli, MARPOLi konventsiooni VI lisa (madala leekpunktiga kütused ja muud kütteõliga seotud küsimused), IMO laevade kütusekulu andmebaasi (IMO andmekogumissüsteem) andmete kättesaadavuse ning transporditööd käsitlevate andmete lisamise ja IMO andmekogumissüsteemi suurema detailsuse ning ballastvee käitlemise konventsiooniga seotud muudatused.
- (6) IMO meresõiduohutuse komitee 108. istungjärgul, mis toimub 15.–24. mail 2024, võtab komitee vastu 1974. aasta SOLASi konventsiooni II-1, II-2 ja V peatüki,

gaaskütusel ja muudel madala leekpunktiga kütustel töötavate laevade rahvusvahelise ohutuskodeksi, puistlastilaevade ja naftatankerite ülevaatuste käigus tehtavate kontrollide tõhustatud programmi käsitleva 2011. aasta rahvusvahelise kodeksi, rahvusvahelise päästevahendite kodeksi, rahvusvahelise tuleohutussüsteemide kodeksi ning meremeeste väljaõppe, diplomeerimise ja vahiteenistuse kodeksi jaotisega A-VI/1 seotud muudatused.

- (7) On asjakohane määrata kindlaks liidu nimel IMO merekeskkonna kaitse komitee 81. istungjärgul võetav seisukoht, kuna kavandatud aktid võivad otsustavalt mõjutada liidu õiguse sisu, nimelt direktiivi 2002/59/EÜ, millega luuakse ühenduse laevaliikluse seire- ja teabesüsteem,¹ direktiivi 2009/18/EÜ, millega kehtestatakse meretranspordi sektoris toimunud õnnetusjuhtumite juurdmise põhimõtted,² direktiivi (EL) 2016/802, mis käsitleb väävlisisalduse vähendamist teatavates vedelkütustes,³ määrust (EL) 2015/757, mis käsitleb meretranspordist pärit süsinikdioksiidi heitkoguste seiret, aruandlust ja kontrolli,⁴ direktiivi 2003/87/EÜ, millega luuakse ühenduses kasvuhoonegaaside saastekvootidega kauplemise süsteem,⁵ otsust (EL) 2015/1814, mis käsitleb ELi kasvuhoonegaaside heitkogustega kauplemise süsteemi turustabiilsusreservi loomist ja toimimist,⁶ määrust (EL) 2023/1805, mis käsitleb taastuvkütuste ja vähese süsinikuheitega kütuste kasutamist meretranspordis,⁷ ning direktiivi 2009/16/EÜ, mis käsitleb sadamariigi kontrolli⁸.
- (8) Seepärast peaks liit rahvusvahelise laevade põhjustatava merereostuse vältimise konventsiooni (MARPOL) I protokollis V artikli muudatusi toetama, kuna konteinerite kaotsimineku tarbeks on oluline kehtestada ühtne teatamissüsteem, et vältida dubleerivaid esitamistõudeid ja segadust, millega kaasneb oht, et merel kaotsiläinud konteineritest jäetakse teatamata.
- (9) Liit peaks toetama MARPOLi konventsiooni VI lisa (madala leekpunktiga kütused ja muud kütteõliga seotud küsimused) muudatusi, sest need puudutavad nõuet, mille kohaselt tuleb madala leekpunktiga kütuste puhul teha katseid ja lisada leekpunkti käsitlev teave kütusemahuti saatelehele, mis ei olnud kooskõlas meresõiduohutuse komitee 106. istungjärgul vastu võetud SOLASi konventsiooni II-2 peatüki hiljutiste muudatustega. Liit peaks samuti toetama MARPOLi konventsiooni VI lisa muudatusi, mis puudutavad IMO laevade kütusekulu andmebaasi (IMO andmekogumissüsteem) andmete kättesaadavust ning transporditööd käsitlevate andmete lisamist ja IMO andmekogumissüsteemi suuremat detailsust, sest need optimeerivad andmekogumissüsteemi kasutamist laevanduse CO₂ heite vähendamise poliitika kujundamiseks ning kujutavad endast kompromissi IMO andmekogumissüsteemi andmetele laiema juurdepääsu ja IMO sekretariaadi nende üle teostatava kontrolli vahel. Ühelt poolt antakse analüütilistele konsultatsioonide- ja uurimisüksustele IMO sekretariaadi heakskiidul juurdepääs andmekogumissüsteemi andmetele ning teiselt poolt annavad need igale ettevõttele võimaluse avaldada vabatahtlikult üldsusele oma laevade andmekogumissüsteemis olevaid andmeid.

¹ EÜT L 208, 5.8.2002, lk 10.

² ELT L 131, 28.5.2009, lk 114.

³ ELT L 132, 21.5.2016, lk 58.

⁴ ELT L 123, 19.5.2015, lk 55.

⁵ ELT L 275, 25.10.2003, lk 32.

⁶ ELT L 264, 9.10.2015, lk 1.

⁷ ELT L 234, 22.9.2023, lk 48.

⁸ ELT L 131, 28.5.2009, lk 57.

- (10) Liit peaks toetama ballastvee käitlemise konventsiooni muudatusi, sest need suurendavad digiteerimise rakendamist konventsiooni alusel elektrooniliste registreerimisraamatute pidamisel.
- (11) On asjakohane määrata kindlaks liidu nimel IMO meresõiduohutuse komitee 108. istungjärgul võetav seisukoht, kuna kavandatud aktid võivad otsustavalt mõjutada liidu õiguse sisu, nimelt direktiivi 2009/45/EÜ reisilaevade ohutuseeskirjade ja -nõuete kohta,⁹ direktiivi 2002/59/EÜ, millega luuakse ühenduse laevaliikluse seire- ja teabesüsteem,¹⁰ direktiivi 2009/18/EÜ, millega kehtestatakse meretranspordi sektoris toimunud õnnetusjuhtumite juurdmise põhimõtted,¹¹ määrust (EL) nr 530/2012 topeltpõhja ja -parraste või samaväärsete konstruktsiooninõuete kiirendatud järkjärgulise kasutuselevõtu kohta ühekordse põhja ja parrastega naftatankerite puhul,¹² direktiivi 2014/90/EL, milles käsitletakse laevavarustust,¹³ ning direktiivi (EL) 2022/993 meremeeste väljaõppe miinimumtaseme kohta¹⁴.
- (12) Seepärast peaks liit 1974. aasta SOLASi konventsiooni II-1, II-2 ja V peatüki muudatusi toetama, kuna need suurendavad märkimisväärselt ohutust, tagades, et kõikidel uutel laevadel peale tankerite, sealhulgas reisilaevadel, mille kogumahutavus on 20 000 tonni ja rohkem, on olemas sobivad hädaabipukseerimise seadmed, ning tõhustatakse üldiselt reisilaevade, sealhulgas parvlaevade tuleohutusstandardeid ja kütteõli kasutamise ohutust reisilaevadel. Samuti lihtsustatakse nendega konteinerite kaotsimineku teadete töötlemist, et täita regulatiivseid kohustusi, nähakse ette lipuriigi aruandluskohustus IMO-le, suurendatakse meresõiduohutust ja välditakse reostust.
- (13) Liit peaks toetama gaaskütusel ja muudel madala leekpunktiga kütustel töötavate laevade rahvusvahelise ohutuskodeksi muudatusi, sest sellega suurendatakse maagaasi kütusena kasutatavate laevade, sealhulgas reisilaevade ohutust.
- (14) Liit peaks toetama puistlastilaevade ja naftatankerite ülevaatuste käigus tehtavate kontrollide tõhustatud programmi käsitleva 2011. aasta rahvusvahelise kodeksi muudatusi, sest nendega muudetakse asjaomase kodeksi 2019. aasta muudatuste lisades laevakere paksuse mõõtmisega tegelevate äriühingute heakskiitmise ja sertifitseerimise korda, osutades pigem ametiasutustele kui ametiasutuste tunnustatud organisatsioonidele. Selle abil muudetakse menetlus täpsemaks.
- (15) Liit peaks toetama rahvusvahelise päästevahendite kodeksi muudatusi, sest sellega edendatakse meresõiduohutust, muutes reisilaevade päästepaatide ja -parvede ning valvepaatide vettelaskmise kiirust, tagades meremeeste ohutust silmas pidades päästevahendite piisava toimivuse vees ning karmistades ühe lööpri ja koormuse all toimiva vabastushaagiga süsteemide ohutussnõudeid, kaotades punktis 4.4.7.6.17 sätestatud erandid.
- (16) Liit peaks toetama rahvusvahelise tuleohutussüsteemide kodeksi muudatusi, sest need toovad märkimisväärselt kasu inimelude ohutusele merel, suurendades reisilaevade, eelkõige parvlaevade tuleohutust.

⁹ ELT L 163, 25.6.2009, lk 1.

¹⁰ EÜT L 208, 5.8.2002, lk 10.

¹¹ ELT L 131, 28.5.2009, lk 114.

¹² ELT L 172, 30.6.2012, lk 3.

¹³ ELT L 257, 28.8.2014, lk 146.

¹⁴ ELT L 169, 27.6.2022, lk 45.

- (17) Liit peaks toetama meremeeste väljaõppe, diplomeerimise ja vahiteenistuse koodeksi jaotise A-VI/1 muudatusi, sest need tagavad meremeestele ohutu töökoha, lisades jaotisesse A-VI/1 „Kõikidele meremeestele ette nähtud kohustuslikud miinimumnõuded meresõiduohutuse tutvustamiseks, baasväljaõppeks ja juhendamiseks“ uue pädevuse, et aidata kaasa kiusamise ja ahistamise, sealhulgas seksuaalse väärkohtlemise ja seksuaalse ahistamise ennetamisele ja sellele reageerimisele.
- (18) Liidu seisukohta väljendavad ühiselt tegutsedes liidu liikmesriigid, kes on IMO liikmed, ja komisjon,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA OTSUSE:

Artikkel 1

Euroopa Liidu nimel Rahvusvahelise Mereorganisatsiooni (IMO) merekeskkonna kaitse komitee 81. istungjärgul võetavad seisukohad on järgmised:

- (a) nõustuda rahvusvahelise laevade põhjustatava merereostuse vältimise konventsiooni (MARPOL) I protokolli V artikli (esitatud IMO dokumendi MEPC 81/3/1 lisas) muudatuste vastuvõtmisega;
- (b) nõustuda MARPOLi konventsiooni VI lisa, milles käsitletakse madala leekpunktiga kütuseid ja muid kütteõliga seotud küsimusi, IMO laevade kütusekulu andmebaasi (IMO andmekogumissüsteem) andmete kättesaadavuse ning transporditööd käsitlevate andmete lisamise ja IMO andmekogumissüsteemi suurema detailsusega seotud (esitatud IMO dokumendi MEPC 81/3/2 lisas) muudatuste vastuvõtmisega, ning
- (c) nõustuda ballastvee käitlemise konventsiooni (esitatud IMO dokumendi MEPC 81/3 lisas) muudatuste vastuvõtmisega.

Artikkel 2

Euroopa Liidu nimel IMO meresõiduohutuse komitee 108. istungjärgul võetavad seisukohad on järgmised:

- (a) nõustuda 1974. aasta SOLASi konventsiooni II-1, II-2 ja V peatüki (esitatud IMO dokumendi MSC 108/3 1. ja 2. lisas) muudatuste vastuvõtmisega;
- (b) nõustuda gaaskütusel ja muudel madala leekpunktiga kütustel töötavate laevade rahvusvahelise ohutuskodeksi (esitatud IMO dokumendi MSC 108/3 3. lisas) muudatuste vastuvõtmisega;
- (c) nõustuda puistlastilaevade ja naftatankerite ülevaatuste käigus tehtavate kontrollide tõhustatud programmi käsitleva 2011. aasta rahvusvahelise koodeksi (esitatud IMO dokumendi MSC 108/3 5. lisas) muudatuste vastuvõtmisega;
- (d) nõustuda rahvusvahelise päästevahendite koodeksi (esitatud IMO dokumendi MSC 108/3 6. lisas) muudatuste vastuvõtmisega;
- (e) nõustuda rahvusvahelise tuleohutussüsteemide koodeksi (esitatud IMO dokumendi MSC 108/3 7. lisas) muudatuste vastuvõtmisega ning
- (f) nõustuda meremeeste väljaõppe, diplomeerimise ja vahiteenistuse koodeksi jaotise A-VI/1 (esitatud IMO dokumendi MSC 108/3/2 lisas) muudatuste vastuvõtmisega.

Artikkel 3

1. Artiklis 1 osutatud seisukoha esitavad ühiselt liidu huvides tegutsedes komisjon ja liidu liikmesriigid, kes on IMO merekeskkonna kaitse komitee liikmed.
2. Artiklis 2 osutatud seisukoha esitavad ühiselt liidu huvides tegutsedes komisjon ja liidu liikmesriigid, kes on IMO meresõiduohutuse komitee liikmed.

Artikkel 4

Käesolev otsus on adresseeritud komisjonile ja liikmesriikidele.

Brüssel,

*Nõukogu nimel
eesistuja*