



Euroopan unionin
neuvosto

Bryssel, 20. helmikuuta 2024
(OR. en)

6829/24

Toimielinten välinen asia:
2024/0040(NLE)

MAR 34
OMI 24
ENV 199
CLIMA 80

EHDOTUS

Lähettiläjä:	Euroopan komission pääsihteeri, allekirjoittajana johtaja Martine DEPREZ
Saapunut:	20. helmikuuta 2024
Vastaanottaja:	Thérèse BLANCHET, Euroopan unionin neuvoston pääsihteeri
Kom:n asiak. nro:	COM(2024) 74 final
Asia:	Ehdotus – NEUVOSTON PÄÄTÖS Kansainvälisessä merenkulkujärjestössä meriympäristön suojelukomitean 81. istunnossa ja meriturvallisuuskomitean 108. istunnossa Euroopan unionin puolesta otettavasta kannasta aluksista aiheutuvan meren pilaantumisen ehkäisemistä koskevaan kansainväliseen yleissopimukseen (MARPOL), painolastivesiyleissopimukseen, ihmishengen turvallisuutta merellä koskevaan kansainväliseen yleissopimukseen (SOLAS), kaasuja tai muita alhaisessa lämpötilassa leimahtavia polttoaineita käyttäviä aluksia koskevaan kansainväliseen turvallisuussäännöstöön (IGF-säännöstö), irtolasti- ja öljysäiliöalusten katsastuksissa sovellettavaa laajennettua katsastusohjelmaa koskevaan vuoden 2011 kansainväliseen säännöstöön (vuoden 2011 ESP-säännöstö), hengenpelastuslaitteita koskevaan kansainväliseen säännöstöön (LSA-säännöstö), paloturvallisuusjärjestelyjen kansainväliseen säännöstöön (FSS-säännöstö) ja merenkulkijoiden koulutusta, pätevyyskirjoja ja vahdinpitoa koskevaan säännöstöön (STCW-säännöstö) tehtävien muutosten hyväksymiseen

Valtuuskunnille toimitetaan oheisena asiakirja COM(2024) 74 final.

Liite: COM(2024) 74 final



EUROOPAN
KOMISSIO

Bryssel 20.2.2024
COM(2024) 74 final

2024/0040 (NLE)

Ehdotus

NEUVOSTON PÄÄTÖS

Kansainvälisessä merenkulkujärjestössä meriympäristön suojelukomitean 81. istunnossa ja meriturvallisuuskomitean 108. istunnossa Euroopan unionin puolesta otettavasta kannasta aluksista aiheutuvan meren pilaantumisen ehkäisemistä koskevaan kansainväliseen yleissopimukseen (MARPOL), painolastivesiyleissopimukseen, ihmishengen turvallisuutta merellä koskevaan kansainväliseen yleissopimukseen (SOLAS), kaasuja tai muita alhaisessa lämpötilassa leimahtavia polttoaineita käyttäviä aluksia koskevaan kansainväliseen turvallisuussäännöstöön (IGF-säännöstö), irtolasti- ja öljysäiliöalusten katsastuksissa sovellettavaa laajennettua katsastusohjelmaa koskevaan vuoden 2011 kansainväliseen säännöstöön (vuoden 2011 ESP-säännöstö), hengenpelastuslaitteita koskevaan kansainväliseen säännöstöön (LSA-säännöstö), paloturvallisuusjärjestelyjen kansainväliseen säännöstöön (FSS-säännöstö) ja merenkulkijoiden koulutusta, pätevyyskirjoja ja vahdinpitoa koskevaan säännöstöön (STCW-säännöstö) tehtävien muutosten hyväksymiseen

PERUSTELUT

1. EHDOTUKSEN KOHDE

Tämä ehdotus koskee päätöksen antamista kannasta, joka otetaan unionin puolesta Kansainvälisen merenkulkujärjestön meriympäristön suojelukomitean 81. istunnossa (MEPC 81), joka on tarkoitus pitää 18.–22. maaliskuuta 2024, ja Kansainvälisen merenkulkujärjestön meriturvallisuuskomitean 108. istunnossa (MSC 108), joka on tarkoitus pitää 15.–24. toukokuuta 2024.

Meriympäristön suojelukomitean 81. istunnossa on tarkoitus hyväksyä muutokset, jotka tehdään seuraaviin:

- (1) aluksista aiheutuvan meren pilaantumisen ehkäisemistä koskevan kansainvälisen yleissopimuksen (MARPOL) pöytäkirjassa I oleva V artikla
- (2) MARPOL-yleissopimuksen liite VI
- (3) painolastivesiyleissopimus.

Meriturvallisuuskomitean 108. istunnossa on tarkoitus hyväksyä muutokset, jotka tehdään seuraaviin:

- (4) ihmishengen turvallisuudesta merellä vuonna 1974 tehdyn kansainvälisen yleissopimuksen (SOLAS) II-1, II-2 ja V luku
- (5) kaasuja tai muita alhaisessa lämpötilassa leimahtavia polttoaineita käyttäviä aluksia koskeva kansainvälinen turvallisuussäännöstö (IGF-säännöstö)
- (6) irtolasti- ja öljysäiliöalusten katsastuksissa sovellettavaa laajennettua katsastusohjelmaa koskeva vuoden 2011 kansainvälinen säännöstö (vuoden 2011 ESP-säännöstö)
- (7) hengenpelastuslaitteita koskeva kansainvälinen säännöstö (LSA-säännöstö)
- (8) paloturvallisuusjärjestelyjen kansainvälinen säännöstö (FSS-säännöstö)
- (9) merenkulkijoiden koulutusta, pätevyyskirjoja ja vahdinpitoa koskevan säännöstön (STCW-säännöstö) A-VI/1 jakso.

2. EHDOTUKSEN TAUSTA

2.1. Kansainvälistä merenkulkujärjestöä koskeva yleissopimus

Kansainvälinen merenkulkujärjestö (IMO) on perustettu Kansainvälistä merenkulkujärjestöä koskevalla yleissopimuksella. IMO:n tarkoituksena on toimia yhteistyöfoorumina kaikenlaisia kansainvälisen kauppamerenkulun teknisiä kysymyksiä koskevien sääntöjen ja menettelytapojen alalla. Sen pyrkimyksenä on myös tukea tiukimpien mahdollisten määräysten yleistä hyväksymistä meriturvallisuuden, navigoinnin tehokkuuden sekä alusten aiheuttaman meren pilaantumisen ehkäisemisen ja torjunnan alalla yhtäläisten toimintaedellytysten edistämiseksi. Se pyrkii myös käsittelemään asiaan liittyviä hallinnollisia ja oikeudellisia seikkoja.

Yleissopimus tuli voimaan 17. maaliskuuta 1958.

Kaikki jäsenvaltiot ovat yleissopimuksen osapuolia. Unioni ei ole yleissopimuksen osapuoli.

Kaikki jäsenvaltiot ovat aluksista aiheutuvan meren pilaantumisen ehkäisemisestä vuonna 1973 tehdyn ja 2. lokakuuta 1983 voimaan tulleen kansainvälisen yleissopimuksen,

jäljempänä 'MARPOL-yleissopimus', sekä 18. toukokuuta 2005 voimaan tulleen liitteen VI sopimuspuolia. Unioni ei ole MARPOL-yleissopimuksen sopimuspuoli.

Kaikki jäsenvaltiot ovat ihmishengen turvallisuudesta merellä vuonna 1974 tehdyn ja 25. toukokuuta 1980 voimaan tulleen kansainvälisen yleissopimuksen, jäljempänä 'SOLAS-yleissopimus', osapuolia. Unioni ei ole SOLAS-yleissopimuksen osapuoli.

2.2. Kansainvälinen merenkulkujärjestö (IMO)

IMO on Yhdistyneiden kansakuntien erityisjärjestö, joka vastaa merenkulun turvallisuudesta ja turvatoimista sekä alusten aiheuttaman meren pilaantumisen ehkäisemisestä. IMO on yleinen standardeja laativa viranomainen kansainvälisen merenkulun turvallisuuden, turvatoimien ja ympäristönsuojelun alalla. Sen tärkein tehtävä on luoda oikeudenmukainen ja tehokas merenkulkualan sääntelykehys, joka hyväksytään ja pannaan täytäntöön yleisesti.

IMO:n jäsenyys on avoin kaikille valtioille, ja kaikki EU:n jäsenvaltiot ovat IMO:n jäseniä. EU:n ja IMO:n väliset suhteet perustuvat erityisesti valtioiden välisen neuvoo-antavan merenkulkujärjestön (IMCO) ja Euroopan yhteisöjen komission vuonna 1974 tekemään yhteistyöjärjestelyyn.

IMO:n meriturvallisuuskomitea, jäljempänä 'MSC', koostuu kaikista IMO:n jäsenistä ja kokoontuu vähintään kerran vuodessa. Sen tehtävänä on käsitellä kaikkia kysymyksiä, jotka kuuluvat IMO:n toimialaan ja koskevat merenkulun apuneuvoja, alusten rakentamista ja varustamista, turvallisuuden vaatimaa alusten miehitystä, sääntöjä yhteentörmäysten ehkäisemiseksi, vaarallisten lastien käsittelyä, meriturvallisuutta koskevia menettelyjä ja vaatimuksia, hydrografisia tiedonantoja, laivapäiväkirjoja ja merenkuluttietoja, merionnettomuuksien tutkimista, meripelastusta sekä muita merenkulun turvallisuutta suoraan koskevia asioita.

Myös IMO:n meriympäristön suojelukomitea, jäljempänä 'MEPC', koostuu kaikista IMO:n jäsenistä, ja se kokoontuu vähintään kerran vuodessa. Se käsittelee IMO:n toimialaan kuuluvia ympäristökysymyksiä, jotka koskevat MARPOL-yleissopimuksen soveltamisalaan kuuluvaa aluksista aiheutuvan pilaantumisen ehkäisemistä ja torjuntaa, mukaan lukien öljy, irtolastina kuljetettavat kemikaalit, jätevedet ja kiinteät jätteet sekä ilmaan päätyvät alusten päästöt, kuten ilman epäpuhtaudet ja kasvihuonekaasupäästöt. Lisäksi se käsittelee painolastivesien hallintaa, kiinnittymisenestojärjestelmiä, alusten kierrätystä, pilaantumisen torjuntavalmiuksia ja -toimia sekä erityisalueiden ja erityisen herkkien merialueiden kartoittamista.

IMO:n meriturvallisuuskomitea ja meriympäristön suojelukomitea huolehtivat molemmat IMO:n yleissopimuksen, yleiskokouksen tai neuvoston niille määräämien tehtävien suorittamisesta sekä kaikkien sellaisten edellä mainittuun soveltamisalaan kuuluvien tehtävien suorittamisesta, jotka niille on mahdollisesti annettu jonkin muun kansainvälisen välineen perusteella tai puitteissa ja jotka IMO on hyväksynyt. Meriturvallisuuskomitea ja meriympäristön suojelukomitea sekä niitä avustavat elimet tekevät päätöksensä jäsentensä enemmistöllä.

2.3. Suunnitellut IMO:n meriympäristön suojelukomitean säädökset

Meriympäristön suojelukomitean on määrä hyväksyä 18.–22. maaliskuuta 2024 pidettävässä 81. istunnossaan muutoksia seuraaviin: MARPOL-yleissopimuksen pöytäkirjassa I oleva V artikla, MARPOL-yleissopimuksen liite VI ja painolastivesiyleissopimus.

MARPOL-yleissopimuksen pöytäkirjassa I olevaan V artiklaan suunniteltujen muutosten tarkoituksena on tarkistaa konttien katoamista koskevia ilmoitusmenettelyjä kaksinkertaisen raportoinnin välttämiseksi.

Osa MARPOL-yleissopimuksen liitteeseen VI suunnitelluista muutoksista koskee alhaisessa lämpötilassa leimahtavia polttoaineita ja muita polttoöljyyn liittyviä kysymyksiä. Näiden muutosten tarkoituksena on ratkaista testaamista ja leimahduspistetietojen sisällyttämistä polttoaineen luovutustodistukseen (BDN) koskeva vaatimus alhaisessa lämpötilassa leimahtavien polttoaineiden osalta, sillä se oli ristiriidassa SOLAS-yleissopimuksen II-2 lukuun hiljattain MSC:n 106. istunnossa tehtyjen muutosten kanssa. Muutoksilla, jotka liittyvät alusten polttoaineenkulutusta koskevaan IMO:n tietokannan tietojen saatavuuteen sekä kuljetustyötä koskevien tietojen sisällyttämiseen tietokantaan ja tietojen yksityiskohtaisuuden lisäämiseen, pyritään optimoimaan tietokannan käyttö merenkulkualan hiilestä irtautumiseen tähtäävän päätöksenteon edistämiseksi.

Painolastivesiyleissopimukseen suunniteltujen muutosten tarkoituksena on edistää yleissopimuksen mukaisten sähköisten päiväkirjojen käyttöä.

2.4. Suunnitellut IMO:n meriturvallisuuskomitean säädökset

Meriturvallisuuskomitean on määrä hyväksyä 15.–24. toukokuuta 2024 pidettävässä 108. istunnossaan muutoksia seuraaviin: SOLAS-yleissopimuksen II-1, II-2 ja V luku, IGF-säännöstö, vuoden 2011 ESP-säännöstö, LSA-säännöstö, FSS-säännöstö ja STCW-säännösten A-VI/1 jakso.

Vuoden 1974 SOLAS-yleissopimuksen II-1, II-2 ja V lukuihin suunniteltujen muutosten tarkoituksena on varmistaa alusten turvallinen hinaus, parantaa matkustaja-alusten, myös ro-ro-matkustaja-alusten, paloturvallisuutta ja yksinkertaistaa konttien katoamista koskevien raporttien käsittelyä.

IGF-säännöstöön suunniteltujen muutosten tarkoituksena on parantaa maakaasua polttoaineena käyttävien alusten, myös matkustaja-alusten, turvallisuutta.

Vuoden 2011 ESP-säännöstöön suunniteltujen muutosten tarkoituksena on selkeyttää runkorakenteiden paksuusmittauksiin osallistuvan yrityksen hyväksyntä- ja sertifiointimenettelyjä.

LSA-säännöstöön suunniteltujen muutosten tarkoituksena on edistää merenkulun turvallisuutta tarkistamalla matkustaja-alusten pelastusveneiden ja -lauttojen sekä valmiusveneiden laskunopeutta, varmistamalla pelastusliivien asianmukainen suorituskyky vedessä merenkulkijoiden turvallisuuden parantamiseksi sekä tiukentamalla kuormitettuna laukaisuvalmiilla koukuilla varustettujen yhden taljaköyden ja koukun järjestelmien turvallisuusnormeja.

FSS-säännöstöön suunniteltujen muutosten tarkoituksena on parantaa matkustaja-alusten ja erityisesti ro-ro-matkustaja-alusten paloturvallisuutta.

STCW-säännösten A-VI/1 jaksoon suunniteltujen muutosten tarkoituksena on varmistaa merenkulkijoille turvallinen työpaikka.

3. MERIYMPÄRISTÖN SUOJELUKOMITEAN 81. ISTUNNOSSA UNIONIN PUOLESTA OTETTAVA KANTA

3.1. Muutokset aluksista aiheutuvan meren pilaantumisen ehkäisemistä koskevan kansainvälisen yleissopimuksen (MARPOL) pöytäkirjassa I olevaan V artiklaan

MSC:n 103. istunnossa oli sovittu, että komitean kaksivuotiskauden jälkeiseen ohjelmaan sisällytettäisiin aloite, joka koskee sellaisten merellä kadonneiden konttien havaitsemista ja pakollista ilmoittamista koskevien toimenpiteiden kehittämistä, jotka voivat parantaa tällaisten konttien paikantamista, jäljittämistä ja talteenottoa. Asian viimeistelyyn katsottiin

tarvittavan kaksi istuntoa, ja koordinoitielimeksi nimettiin lastien ja konttien kuljetusta käsittelevä alakomitea (CCC).

Kyseisen alakomitean 8. kokouksessa (CCC 8) sovittiin merellä kadonneiden konttien havaitsemista ja pakollista ilmoittamista koskevien toimenpiteiden kehittämistä käsittelevän työryhmän perustamisesta ja kehoitettiin työryhmää muun muassa laatimaan EU:n ehdotukseen (CCC 8/11/1) perustuvat MARPOL-yleissopimuksen pöytäkirjassa I olevaa V artiklaa koskevat muutosluonnokset ottaen huomioon täysistunnossa esitetyt huomautukset ja tehdyt päätökset.

Työryhmän raportin tarkastelun jälkeen CCC:n 8. kokouksessa hyväksyttiin MARPOL-yleissopimuksen pöytäkirjassa I olevaa V artiklaa koskevat muutosluonnokset, ja tarkoitus oli, että muutokset hyväksyttäisiin lopullisesti myös MEPC:n istunnossa.

Unionin kantana oli tukea aktiivisesti näitä muutoksia, koska ne oli sisällytetty EU:n ehdotukseen (CC 8/11/1 (Australia ym.)).

MEPC:n 80. istunnossa hyväksyttiin MARPOL-yleissopimuksen pöytäkirjassa I olevaa V artiklaa koskevat muutosluonnokset ja todettiin, että MSC:n 107. istunnossa oli hyväksytty asiaan liittyvät SOLAS-yleissopimuksen V lukua koskevat muutosluonnokset. Muutokset on tarkoitus hyväksyä lopullisesti MEPC:n 81. istunnossa.

Unionin kantana oli tukea aktiivisesti muutosluonnoksia sillä edellytyksellä, että SOLAS-yleissopimuksen V lukua koskevat muutosluonnokset hyväksytään MSC:n 107. istunnossa.

Unionin olisi siis tuettava näitä muutoksia, koska on tärkeää perustaa yksi yhteinen ilmoitusjärjestelmä konttien katoamisen varalta, jotta vältetään päällekkäiset toimitusvaatimukset ja sekaannukset, jotka saattavat johtaa siihen, että merellä kadonneista konteista ei ilmoiteta.

3.2. Muutokset MARPOL-yleissopimuksen liitteeseen VI

MARPOL-yleissopimuksen liitteeseen VI tehtävät muutokset, jotka koskevat alhaisessa lämpötilassa leimahtavia polttoaineita ja muita polttoöljyyn liittyviä kysymyksiä:

MEPC:n 79. istunnossa, jossa hyväksyttiin päätöslauselmalla MEPC.362(79) muutoksia MARPOL-yleissopimuksen liitteeseen VI leimahduspisteen lisäämiseksi polttoaineen luovutustodistukseen (BDN) sisällytettäviin tietoihin, kehoitettiin jäsenvaltioita ja kansainvälisiä järjestöjä, joita asia koskee, toimittamaan MEPC:n 80. kokoukselle ehdotuksia, joissa viitattaisiin erityisesti alhaisessa lämpötilassa leimahtavia polttoaineita koskevan poikkeuksen määrittämiseen MARPOL-yleissopimuksen liitteen VI säännössä 18.4, asian ratkaisemiseksi aloitteen 3.7 yhteydessä (MEPC 79/15, kohta 3.37).

MEPC:n 80. istunnossa otettiin huomioon ilman pilaantumista ja energiatehokkuutta käsittelevän työryhmän raportti ja hyväksyttiin MARPOL-yleissopimuksen liitteen VI sääntöjä 2, 14 ja 18 sekä lisäystä I koskevat muutosluonnokset. Muutokset on tarkoitus hyväksyä lopullisesti MEPC:n 81. istunnossa.

Unionin kanta oli siirtää muutokset ilman pilaantumista käsittelevän työryhmän käsiteltäviksi, jotta niitä voitaisiin tarkastella yksityiskohtaisesti.

Unionin kantana olisi oltava näiden muutosten tukeminen, jotta voidaan ratkaista testaamista ja leimahduspistetietojen sisällyttämistä BDN:ään koskeva vaatimus alhaisessa lämpötilassa leimahtavien polttoaineiden osalta, sillä se oli ristiriidassa MSC:n 106. istunnossa SOLAS-yleissopimuksen II-2 lukuun hiljattain tehtyjen muutosten kanssa.

MARPOL-yleissopimuksen liitteeseen VI tehtävät muutokset, jotka koskevat alusten polttoaineenkulutusta koskevan IMO:n tietokannan tietojen saatavuutta sekä kuljetustyötä koskevien tietojen sisällyttämistä tietokantaan ja tietojen yksityiskohtaisuuden lisäämistä:

MEPC hyväksyi 78. istunnossaan alusten polttoöljyn kulutusta koskevan IMO:n tiedonkeruujärjestelmän tarkistamista koskevan erityisen toimintalinjan ja kehotti jäsenvaltioita ja kansainvälisiä järjestöjä, joita asia koskee, esittämään konkreettisia ehdotuksia ISWG-GHG:n tulevaa kokousta varten (asiakirja MEPC 78/17, kohta 7.120).

Tämän jälkeen kasvihuonekaasuja käsittelevä istuntojen välillä kokoontuva työryhmä (ISWG-GHG) keskusteli 13. kokouksessaan asiakirjassa ISWG-GHG 13/7 (Itävalta ym.) esitetystä ehdotuksesta IMO:n tiedonkeruujärjestelmän muuttamiseksi ja IMO:n GISIS-raportointimoduulin mahdollisista tulevista muutoksista, kuten uusista raportointiparametreista ja avoimuuden lisäämisestä.

MEPC:n 79. istunnossa pantiin merkille laaja tuki ehdotukselle sisällyttää tietokantaan tiedot kuljetustyöstä, innovatiivisten teknologioiden mahdollisesta käytöstä ja ilmoitettujen tietojen yksityiskohtaisuudesta. Näin ollen ISWG-GHG-työryhmää kehoitettiin 14. kokouksessaan tarkastelemaan edelleen MARPOL-yleissopimuksen liitteen VI lisäystä IX koskevia muutosluonnoksia käyttäen perustana asiakirjan ISWG-GHG 13/7 liitettä 1. Lisäksi asiakirjan ISWG-GHG 13/7 tukijoita pyydettiin kuulemaan niitä valtuuskuntia, jotka olivat ilmaisseet huolensa mahdollisen tarkistetun ehdotuksen työstämisestä.

ISWG-GHG:n 14. kokouksessa otettiin huomioon lukuisat ehdotukset ja kehoitettiin MEPC:tä 80. istunnossaan

1. ottamaan huomioon, että ryhmä kannatti laajasti kuljetustyötä koskevien tietojen sisällyttämistä tietokantaan ja alusten polttoöljyn kulutusta koskevaan IMO:n tiedonkeruujärjestelmään ilmoitettavien tietojen yksityiskohtaisuuden lisäämistä,
2. ottamaan huomioon, että ryhmässä tuotiin esiin huoli useista kysymyksistä, kuten ehdotettujen muutosten keskeneräisyydestä ja ajoituksesta, taipumuksesta monimutkaistaa liikaa CII-mekanismia, tietojen saatavuudesta ja avoimuudesta ja siitä, että ryhmä ei voinut tehdä ratkaisuja näissä asioissa, sekä
3. välittämään asiakirjoissa ISWG-GHG 14/4, ISWG-GHG 14/4/1 ja ISWG-GHG 14/4/2 esitetyt ehdotukset sekä koosteen asiakirjan MEPC 80/WP.6 liitteessä 3 ehdotetuista muutoksista ilman pilaantumista ja energiatehokkuutta käsittelevälle työryhmälle, joka on tarkoitus perustaa MEPC:n 80. istunnon aikana, tarkempaa tarkastelua ja viimeistelyä varten ottaen huomioon tässä istunnossa esitetyt huomautukset.

Ryhmä huomautti, että tätä asiaa ei käsiteltäisi uudelleen ISWG-GHG:n 15. kokouksen aikana ja että mahdolliset asiaa koskevat lisäasiakirjat olisi toimitettava MEPC:n 80. istunnolle.

MEPC:n 80. istunnon aikana perustettiin ilman pilaantumista ja energiatehokkuutta käsittelevä työryhmä keskustelemaan useista aiheista, muun muassa MARPOL-yleissopimuksen liitteeseen VI ehdotetuista muutoksista, jotka koskevat alusten polttoöljyn kulutusta koskevan IMO:n tiedonkeruujärjestelmän tarkistamista, käyttäen perustana asiakirjan MEPC 80/WP.6 liitettä 3, jotta MARPOL-yleissopimuksen liitettä VI koskevat muutosluonnokset saataisiin valmiiksi kyseisessä istunnossa.

MEPC:n 80. istunnossa hyväksyttiin MARPOL-yleissopimuksen liitettä VI koskevat muutosluonnokset, ja muutokset on tarkoitus hyväksyä lopullisesti MEPC:n 81. istunnossa.

Unionin kantana olisi oltava näiden muutosten tukeminen, koska ne optimoivat tiedonkeruujärjestelmän käytön merenkulkualan hiilestä irtautumista koskevan päätöksenteon

edistämiseksi ja ovat kompromissi IMO:n tiedonkeruujärjestelmän tietojen laajemman saatavuuden ja IMO:n sihteeristön suorittaman tietojen hallinnan välillä. Yhtäältä analyttisille konsulttipalveluille ja tutkimuslaitoksille myönnetään pääsy tiedonkeruujärjestelmän tietoihin IMO:n sihteeristön suostumuksella, ja toisaalta muutokset tarjoavat kaikille yrityksille mahdollisuuden luovuttaa vapaaehtoisesti tiedonkeruujärjestelmän tietoja aluksistaan suurelle yleisölle.

3.3. Muutokset painolastivesiyleissopimukseen

MEPC:n 80. istunnon aikana perustettiin painolastivesiä käsittelevä tarkasteluryhmä. Sitä kehoitettiin muun muassa tarkastelemaan asiakirjan MEPC 79/4/10 liitteeseen sisältyviä ehdotettuja ohjeita painolastivesiyleissopimuksen mukaisten sähköisten päiväkirjojen käytöstä ja neuvomaan komiteaa vastaavasti. Ryhmää kehoitettiin tarkastelemaan tästä johtuvia, asiakirjaan MEPC 79/4/9 sisältyviä painolastivesiyleissopimukseen ehdotettuja muutoksia ottaen huomioon painolastivesiyleissopimuksen mukaisten sähköisten päiväkirjojen käyttöä koskevien ehdotettujen ohjeiden tarkastelun tulokset ja neuvomaan komiteaa vastaavasti.

Työryhmä viimeisteli painolastivesiyleissopimuksen mukaisten sähköisten päiväkirjojen käyttöä koskevan ohjeluonnoksen ja kehotti MEPC:n 80. istuntoa hyväksymään luonnoksen MEPC:n päätöslauselmaksi painolastivesiyleissopimuksen mukaisten sähköisten päiväkirjojen käyttöä koskevista ohjeista. Ohjeluonnoksen viimeistelyn yhteydessä ryhmä käsitteli myös joitakin tästä johtuvia yleissopimuksen sääntöihin A-1 ja B-2 ehdotettuja muutoksia, jotka liittyivät olemassa oleviin sähköisiin päiväkirjoihin, joita ei välttämättä ole mukautettu ohjeisiin, ja päällikön tekemien merkintöjen todentamiseen.

Tämän jälkeen MEPC:n 80. istunnossa käsiteltiin painolastivesiyleissopimuksen sääntöjä A-1 ja B-2, jotka koskevat sähköisten päiväkirjojen käyttöä yleissopimuksen mukaisesti, koskevia muutosluonnoksia ja hyväksyttiin ne. Muutokset on tarkoitus hyväksyä lopullisesti MEPC:n 81. istunnossa.

Unionin kantana olisi oltava näiden muutosten tukeminen, koska niillä päästään lähemmäs digitalisaatiota siten, että käytetään painolastivesiyleissopimuksen mukaisesti sähköisiä päiväkirjoja.

4. MERITURVALLISUUSKOMITEAN 108. ISTUNNOSSA UNIONIN PUOLESTA OTETTAVA KANTA

4.1. Muutokset ihmishengen turvallisuudesta merellä vuonna 1974 tehdyn kansainvälisen yleissopimuksen (SOLAS) II-1, II-2 ja V lukuun

Vuoden 1974 SOLAS-yleissopimuksen II-1 lukuun tehtävät muutokset:

MSC:n 103. istunnossa sovittiin, että annetaan alusten suunnittelua ja rakentamista käsittelevän alakomitean (SDC) tehtäväksi uuden aloitteen tekeminen aiheesta ”Muutosten laatiminen SOLAS-yleissopimuksen sääntöön II-1/3-4 säiliöalusten hätähinauslaitteita koskevien vaatimusten soveltamiseksi muuntyyppisiin aluksiin”, ja asetettiin tavoitteeksi saada aloite käsiteltyä vuoteen 2023 mennessä.

SDC:n 8. kokouksessa unioni toimitti yhdessä Australian, Kanadan, Marokon, Uuden-Seelannin ja Vanuatun kanssa asiakirjan SDC 8/12/1 tämän esityslistan kohdan tueksi. Asiakirjassa ehdotettiin SOLAS-yleissopimuksen säännön II-1/3-4 kohdan 1 soveltamisalan (sovelletaan tällä hetkellä vain kantavuudeltaan vähintään 20 000 tonnin säiliöaluksiin) laajentamista koskemaan kaikkia uusia aluksia, joiden bruttovetoisuus on vähintään 20 000, lukuun ottamatta säiliöaluksia. Toisaalta Kiina (SDC 8/12) ehdotti SOLAS-yleissopimuksen

sääntöön II-1/3-4 muutosta, jota sovellettaisiin muihin aluksiin kuin säiliöaluksiin, joiden bruttovetoisuus on yli 150 000.

Puheenjohtaja huomautti, että nämä kaksi tähän esityslistan kohtaan kuuluvaa ehdotusta olivat liian kaukana toisistaan. Ajanpuutteen vuoksi paras tapa edetä olisi näin ollen lykätä keskustelua SDC:n 9. kokoukseen.

SDC:n 9. kokouksessa perustettiin säiliöalusten hätähinauslaitteiden käyttöä muuntyyppisillä aluksilla käsittelevä asiantuntijaryhmä ja ohjeistettiin sitä viimeistelemään SOLAS-yleissopimuksen sääntöä II-1/3-4 koskevat muutosluonnokset asiakirjan SDC 8/12/1 perusteella ottaen huomioon täysistunnossa esitetyt huomautukset ja tehdyt päätökset. Keskustelun jälkeen ja ottaen huomioon, että suuri enemmistö kannatti asiakirjassa SDC 8/12/1 esitettyä ehdotusta, alakomitea hyväksyi uusien alusten, joissa vaaditaan hätähinausjärjestelyjä, raja-arvoksi bruttovetoisuuden 20 000. Alakomitea kehotti MSC:n 107. kokousta hyväksymään SOLAS-yleissopimuksen sääntöä II-1/3-4 koskevat muutosluonnokset, tarkoituksena hyväksyä muutokset lopullisesti myöhemmin (SDC 9/16, liite 9).

Unionin kantana oli tukea unionin ehdottamia muutoksia SOLAS-yleissopimuksen sääntöön II-1/3-4 SOLAS-yleissopimuksen säännön II-1/3-4 kohdan 1 soveltamisalan (sovelletaan tällä hetkellä vain kantavuudeltaan vähintään 20 000 tonnin säiliöaluksiin) laajentamiseksi koskemaan kaikkia uusia aluksia, joiden bruttovetoisuus on vähintään 20 000, säiliöaluksia lukuun ottamatta.

MSC:n 107. istunnossa hyväksyttiin SOLAS-yleissopimuksen sääntöä II-1/3-4 koskevat muutosluonnokset, jotka liittyvät uusiin vaatimuksiin, joiden mukaan kaikki uudet alukset, joiden bruttovetoisuus on vähintään 20 000, säiliöaluksia lukuun ottamatta, on varustettava hätähinausjärjestelyillä. Muutokset on tarkoitus hyväksyä lopullisesti MSC:n 108. istunnossa.

Unionin kantana olisi oltava näiden muutosten tukeminen, jotta voidaan merkittävästi lisätä turvallisuutta ja varmistaa, että kaikkia muita uusia aluksia kuin säiliöaluksia, erityisesti matkustaja-aluksia, joiden bruttovetoisuus on vähintään 20 000, voidaan hätätilanteessa hinata turvallisesti.

Muutokset vuoden 1974 SOLAS-yleissopimuksen paloturvallisuutta erityisesti matkustaja-aluksilla koskevaan II-2 lukuun ja erityisesti seuraaviin sääntöihin:

Tulipalojen ja räjähdysten estäminen – sääntö 4:

MSC:n 105. istunnossa hyväksyttiin SOLAS-yleissopimuksen II-2 lukua koskevat muutosehdotukset, jotka liittyivät niihin öljypolttoaineen toimittajiin, jotka eivät ole täyttäneet leimahduspistettä koskevia vaatimuksia, toimiin sellaisia öljypolttoaineen toimittajia vastaan, joiden on todettu toimittavan öljypolttoainetta, joka ei täytä leimahduspistettä koskevia vähimmäisvaatimuksia, sekä kunkin polttoaine-erän leimahduspisteen dokumentointiin tankkauksen yhteydessä. Muutokset hyväksyttiin lopullisesti MSC:n 106. istunnossa.

MSC:n 105. istunnossa hyväksyttiin myös päivitetty toimintasuunnitelma ja kirjallista menettelyä käyttävän ryhmän, joka käsittelee lisätoimenpiteiden kehittämistä alusten turvallisuuden parantamiseksi polttoöljyn käytön osalta, perustaminen. Työryhmän on tarkoitus raportoida MSC:n 107. istunnolle ja jatkaa alusten ohjeluonnosten laatimista tilanteisiin, joissa niillä on testituloksia, jotka viittaavat siihen, että toimitettu polttoöljy ei välttämättä täytä leimahduspistettä koskevia vaatimuksia.

Kirjallista menettelyä käyttävä ryhmä sopi jatkavansa sellaisen SOLAS-yleissopimukseen liittyvän yleisen vaatimuksen kehittämistä, jonka mukaan polttoöljy ei saa vaarantaa aluksen turvallisuutta, kuten myös MARPOL-yleissopimuksen liitteen VI säännössä 18.3.1.1.3

todetaan. Tämä perustuu asiakirjan MSC 107/6 liitteeseen 3. Ryhmä keskusteli myös täysistunnossa esitetyistä huolenaiheista, jotka koskivat ilmausta 'henkilöstölle haitallinen'. Todettuaan, että ilmausta 'henkilöstölle haitallinen' käytettiin MARPOL-yleissopimuksen liitteessä VI, ryhmä päätti käyttää samaa ilmausta SOLAS-yleissopimuksen muutosehdotuksissa. Lopuksi ryhmä sopi SOLAS-yleissopimuksen uuden säännön II-2/4.2.1.9 luonnoksesta, sellaisena kuin se on esitetty asiakirjan MSC 107/WP.10 liitteessä 3, joka toimitetaan komitean hyväksyttäväksi, jotta muutos voitaisiin hyväksyä lopullisesti myöhemmin.

MSC:n 107. istunnossa hyväksyttiin SOLAS-yleissopimuksen sääntöä II-2/4 koskevat muutosluonnokset, jotka liittyvät muihin polttoöljyn parametreihin kuin leimahduspisteeseen. Muutokset on tarkoitus hyväksyä lopullisesti MSC:n 108. istunnossa.

Unionin kanta MSC:n 107. istunnossa oli jatkaa työn käsittelyä työryhmässä, koska kirjallista menettelyä käyttävä ryhmä ei saanut työtä päätökseen.

Unionin kantana olisi oltava näiden muutosten tukeminen, koska ne parantavat öljypolttoaineen käytön turvallisuutta erityisesti matkustaja-aluksilla.

Tulipalojen tukahduttaminen ja erityisvaatimukset – säännöt 7, 9, 20 ja 23:

MSC:n 97. istunnossa hyväksyttiin EU:n ehdotus uudeksi aloitteeksi tulipaloista matkustaja-alusten ro-ro-kansilla. Aloite perustuu ro-ro-matkustaja-aluksilla sattuneista onnettomuuksista tehtyyn tutkimukseen, jossa yksilöitiin 14 aluetta, joilla on mahdollista toteuttaa parannustoimia ja muuttaa välineitä.

Aluksen järjestelmiä ja laitteistoja käsittelevän alakomitean (SSE) kuudennessa kokouksessa onnistuttiin viimeistelemään väliaikaisten suuntaviivojen luonnos. Se sisälsi useita ehdotuksia, jotka seurasivat suoraan kahdesta FIRESAFE-tutkimuksesta. Lisäksi SSE:n 6. kokouksessa edistyttiin hyvin muutosluonnosten laatimisessa palontorjuntajärjestelmien ja -laitteiden huoltoa ja tarkastusta koskeviin tarkistettuihin suuntaviivoihin (MSC.1/Circ.1432).

SSE:n 8. kokouksessa kehitettiin edelleen SOLAS-yleissopimuksen II-2 lukua ja FSS-säännöstöä koskevia muutosluonnoksia uusien ja käytössä olevien ro-ro-matkustaja-alusten osalta ja perustettiin uudelleen palontorjuntaa käsittelevä kirjallista menettelyä käyttävä ryhmä, jotta työssä edistyttäisiin kokousten välillä. Ryhmän toimeksianto vahvistettiin asiakirjan SSE 8/20 kohdassa 6.26, ja ryhmää kehoitettiin toimittamaan raportti tähän istuntoon.

SSE:n 9. kokouksessa hyväksyttiin SOLAS-yleissopimuksen II-2 lukua koskevat muutosluonnokset, jotka koskevat ro-ro-matkustaja-alusten paloturvallisuutta, sellaisina kuin ne on esitetty asiakirjan SSE 9/20 liitteessä 5. Muutosluonnokset oli tarkoitus hyväksyä MSC:n 107. istunnossa, ja muutokset hyväksytään lopullisesti MSC:n 108. istunnossa.

SSE:n 9. kokouksessa todettiin myös, että ryhmä oli käsitellyt palonhavaitsemista rahtialusten valvonta-asemilla ja etätyöskentelytiloissa ja sopinut, että ilmaus 'jatkuvasti miehitetty keskusvalvonta-asema', jota ehdotettiin kirjallista menettelyä käyttävän ryhmän raportissa (SSE 9/6), korvataan ilmauksella 'kaikki valvonta-asemat ja rahdinvalvontatilat'. Tämän jälkeen alakomitea hyväksyi SOLAS-yleissopimuksen sääntöä II-2/7.5.5 koskevat muutosluonnokset, sellaisina kuin ne on esitetty asiakirjan SSE 9/20 liitteessä 5. Muutosluonnokset oli tarkoitus hyväksyä MSC:n 107. istunnossa, ja muutokset hyväksytään lopullisesti MSC:n 108. istunnossa.

Unionin kantana SSE:n 9. kokouksessa oli tukea yleisesti palontorjuntaa käsittelevän kirjallista menettelyä käyttävän ryhmän raporttia (SSE 9/6) ja ehdottaa, että tämä asiakirja sekä asiakirja SSE 9/6/1 (Japani) ohjattaisiin palontorjuntaa käsittelevälle työryhmälle

yksityiskohtaista lisäkäsittelyä varten, jotta SOLAS-yleissopimuksen II-2 lukuun ja FSS-säännöstöön tehtävät muutokset voidaan viimeistellä kyseisessä kokouksessa.

MSC:n 107. istunnossa hyväksyttiin SOLAS-yleissopimuksen II-2 lukua koskevat muutosluonnokset ro-ro-matkustaja-alusten paloturvallisuuden osalta MSC:n 107. istunnossa laaditun raportin (MSC 107/20) 14.16.2 kohdan ja asiakirjan MSC 107/20/Add. 1 liitteen 33 mukaisesti. Muutokset on tarkoitettu hyväksyä lopullisesti MSC:n 108. istunnossa.

Unionin kantana MSC:n 107. istunnossa oli tukea SOLAS-yleissopimuksen II-2 lukua koskevaa muutosluonnosta mutta ottaa huomioon Japanin ehdottamat muutokset (MSC 107/14/4).

Unionin kantana olisi oltava näiden muutosten tukeminen, koska ne parantavat merkittävästi ihmishengen turvallisuutta merellä tiukentamalla matkustaja-alusten ja erityisesti ro-ro-matkustaja-alusten paloturvallisuuteen liittyviä määräyksiä.

Muutokset vuoden 1974 SOLAS-yleissopimuksen merenkulun turvallisuutta koskevaan V lukuun – säännöt 31 ja 32:

MSC:n 103. istunnossa oli sovittu, että komitean kaksivuotiskauden jälkeiseen ohjelmaan sisällytettäisiin aloite, joka koskee sellaisten merellä kadonneiden konttien havaitsemista ja pakollista ilmoittamista koskevien toimenpiteiden kehittämistä, jotka voivat parantaa tällaisten konttien paikantamista, jäljittämistä ja talteenottoa. Asian viimeistelyyn katsottiin tarvittavan kaksi istuntoa, ja koordinoitielimeksi nimettiin lastien ja konttien kuljetusta käsittelevä alakomitea (CCC).

Kyseisen alakomitean 8. kokouksessa (CCC 8) sovittiin merellä kadonneiden konttien havaitsemista ja pakollista ilmoittamista koskevien toimenpiteiden kehittämistä käsittelevän työryhmän perustamisesta ja kehoitettiin työryhmää muun muassa laatimaan EU:n ehdotukseen (CCC 8/11/1) perustuvat SOLAS-yleissopimuksen V lukua koskevat muutosluonnokset ottaen huomioon täysistunnossa esitetyt huomautukset ja tehdyt päätökset.

CCC:n 8. kokouksessa viimeisteltiin ja hyväksyttiin SOLAS-yleissopimuksen V lukua koskevat muutosluonnokset, sellaisina kuin ne esitettiin asiakirjan CCC 8/18 liitteessä 7, ja toimitettiin ne MSC:n 107. istunnon hyväksyttäväksi. Muutokset hyväksyttäisiin lopullisesti myöhemmin. Alakomitea hyväksyi myös työryhmän näkemyksen, jonka mukaan muutosehdotusten olisi tultava voimaan 1. tammikuuta 2026 edellyttäen, että muutokset hyväksytään ennen 1. päivää heinäkuuta 2024 MSC:n 104. istunnossa hyväksytyn tilapäisen välimuutossyklin mukaisesti (CCC 8/WP.5, kohta 18).

Unionin kantana CCC:n 8. kokouksessa oli tukea aktiivisesti asiakirjassa CCC 8/11/1 (Australia ym.) esitettyä ehdotusta ja esittää, että se toimitetaan yhdessä asiakirjojen CCC 8/INF.7 (Alankomaat) ja CCC 8/INF.9 (Ranska) kanssa merellä kadonneiden konttien havaitsemista ja pakollista ilmoittamista koskevien toimenpiteiden kehittämistä käsittelevän työryhmän tekniseen käsittelyyn.

MSC:n 107. istunnossa hyväksyttiin SOLAS-yleissopimuksen V lukua koskevat muutosluonnokset konttien katoamisesta ilmoittamisen osalta, jotta muutokset voidaan hyväksyä lopullisesti MSC:n 108. istunnossa.

Unionin olisi tuettava näitä muutoksia, koska niillä yksinkertaistetaan konttien katoamista koskevien ilmoitusten käsittelyä sääntelyvelvoitteiden noudattamiseksi, määrätään lippuvaltion ilmoitusvelvollisuudesta IMO:lle, lisätään merenkulun turvallisuutta ja ehkäistään ympäristön pilaantumista.

4.2. Muutokset kaasuja tai muita alhaisessa lämpötilassa leimahtavia polttoaineita käyttäviä aluksia koskevaan kansainväliseen turvallisuussäännöstöön (IGF-säännöstö)

CCC:n 8. kokouksessa päätettiin perustaa työryhmä, joka käsittelee IGF-säännöstöön tehtäviä muutoksia ja nesteytettyjä kaasuja irtolastina kuljettavien alusten rakentamista ja varustamista koskevan kansainvälisen säännöston (IGF-säännöston) tarkistamista, ja kehoitettiin työryhmää viimeistelemään useita IGF-säännöstöä koskevia muutosluonnoksia ottaen huomioon täysistunnossa esitetyt huomautukset ja tehdyt päätökset.

CCC:n 8. kokouksessa hyväksyttiin IGF-säännöstöä koskevat muutosluonnokset, sellaisina kuin ne esitettiin asiakirjan CCC 8/18 liitteessä 3, ja toimitettiin ne MSC:n 107. istunnon hyväksyttäväksi. Muutokset hyväksyttäisiin lopullisesti myöhemmin. Tässä yhteydessä alakomitea kannatti työryhmän suositusta laatia MSC-kiertokirje IGF-säännöston kohtia 4.2.2 ja 8.4.1–8.4.3 koskevien muutosehdotusten varhaisesta täytäntöönpanosta edellyttäen, että ne hyväksytään MSC:n 108. istunnossa (CCC 8/WP.4, 14 kohta).

Unionin kantana CCC:n 8. kokouksessa oli tukea työryhmän perustamista IGF-säännöstöön tehtävien muutosten viimeistelemiseksi kirjallista menettelyä käyttävän ryhmän (CCC 8/3) raportin mukaisesti ja asiakirjojen CCC 8/3/1-3 (IACS) ja CCC 8/3/4 (Korean tasavalta) käsittelemiseksi sekä tukea uusia vaihtoehtoisia polttoaineita koskevien turvamääräysten kehittämistä käsittelevän työryhmän perustamista erityisesti nestekaasupolttoaineita käyttäviä aluksia koskevien väliaikaisten suuntaviivojen luonnoksen viimeistelemiseksi ja vetyä polttoaineena käyttäviä aluksia koskevien väliaikaisten suuntaviivojen luonnoksen kehittämiseksi edelleen.

MSC:n 107. istunnossa hyväksyttiin IGF-säännöstöä koskevat muutosluonnokset, jotka on tarkoitus hyväksyä lopullisesti MSC:n 108. istunnossa, sekä MSC-kiertokirje IGF-säännöston 4.2.2 ja 8.4.1–8.4.3 kohtaa koskevien muutosluonnosten varhaisesta täytäntöönpanosta.

Unionin olisi tuettava näitä muutoksia, koska ne parantavat maakaasua polttoaineena käyttävien alusten, myös matkustaja-alusten, turvallisuutta.

4.3. Muutokset irtolasti- ja öljysäiliöalusten katsastuksissa sovellettavaa laajennettua katsastusohjelmaa koskevaan vuoden 2011 kansainväliseen säännöstöön (vuoden 2011 ESP-säännöstö)

MSC:n 106. istunnossa oli hyväksytty muutoksia vuoden 2011 ESP-säännöston liitteissä A ja B oleviin A ja B osiin. Muutokset oli valmisteltu SDC:n 8. kokouksessa MSC:n 92. istunnossa hyväksytyn, säännöston säännöllistä päivittämistä koskevan menettelyn mukaisesti. Menettelyssä jätetään vuoden 2011 ESP-säännöston säännölliset päivitykset SOLAS-yleissopimukseen tehtävien muutosten voimaantulon neljävuotisen syklin ulkopuolelle (MSC 92/26, 13.31 kohta). Muutosten olisi katsottava tulleen hyväksytyiksi 1. tammikuuta 2024, ja niiden olisi tultava voimaan 1. heinäkuuta 2024.

SDC:n 9. kokouksessa käsiteltiin asiakirjaa SDC 9/6 (Kiina), jossa ehdotettiin runkorakenteiden paksuusmittauksiin osallistuvan yrityksen hyväksymis- ja sertifiointimenettelyjen muuttamista siten, että viranomaisilla on oikeus tarkastaa runkorakenteiden paksuusmittauksia tekevä yritys. Käsiteltyään asiaa alakomitea hyväksyi luonnoksen MSC:n päätöslauselmaksi irtolasti- ja öljysäiliöalusten katsastuksissa sovellettavaa laajennettua katsastusohjelmaa koskevaan vuoden 2011 kansainväliseen säännöstöön (vuoden 2011 ESP-säännöstö) tehtävistä muutoksista, sellaisena kuin se on esitetty asiakirjan SDC 9/16 liitteessä 3, toimitettavaksi MSC:n 107. kokoukselle hyväksyntää ja myöhempää lopullista hyväksyntää varten.

Unionin kantana SDC:n 9. kokouksessa oli ehdotuksen tukeminen.

MSC:n 107. istunnossa hyväksyttiin vuoden 2011 ESP-säännöstöä koskevat muutosluonnokset, ja muutokset on tarkoitettu hyväksyä lopullisesti MSC:n 108. istunnossa.

Unionin kantana MSC:n 107. istunnossa oli ehdotuksen tukeminen.

Näin ollen unionin olisi tuettava näitä muutoksia, koska niillä selkeytetään vuoden 2011 ESP-säännöstöön vuonna 2019 tehtyjen muutosten liitteissä olevia runkorakenteiden paksuusmittauksiin osallistuvan yrityksen hyväksymis- ja sertifiointimenettelyjä siten, että menettelyissä viitataan viranomaisiin sen sijaan, että viitattaisiin viranomaisten tunnustamaan organisaatioon.

4.4. Muutokset hengenpelastuslaitteita koskevaan kansainväliseen säännöstöön (LSA)

Muutokset pelastusveneiden ja -lauttojen sekä valmiusveneiden vähimmäis- ja enimmäislaskunopeuteen (LSA-säännösten 6.1.2.8 ja 6.1.2.10 kohta):

MSC:n 99. istunnossa käsiteltiin asiakirjaa MSC 99/20/2 (Japani) ja sovittiin, että komitean kaksivuotiskauden jälkeiseen ohjelmaan sisällytettäisiin aloite, joka koskee LSA-säännöstöön tehtävien muutosten kehittämistä rahtialusten pelastusveneiden ja -lauttojen sekä valmiusveneiden laskunopeuden tarkistamiseksi. Asian viimeistelyyn katsottiin tarvittavan kaksi istuntoa, ja koordinoitielimeksi nimettiin SSE-alakomitea (MSC 99/22, kohdat 20.14–20.18). Komitea sopi myös siitä, että kehitettäviä muutoksia olisi sovellettava kaikkiin rahtialuksiin, joihin SOLAS-yleissopimuksen III lukua sovelletaan, sekä kaikkiin vesillelaskulaitteisiin, joissa käytetään taljaköyksiä ja vinssejä. Komitea sopi muutettavan välineen olevan LSA-säännösten 6.1.2.8 kohta.

SSE:n 9. kokouksessa muistutettiin, että aloite rajoittui ainoastaan rahtialuksiin tehtäviin muutoksiin, ja pantiin merkille LSA-työryhmän päätelmä, jonka mukaan pelastusveneiden ja -lauttojen sekä valmiusveneiden vähimmäislaskunopeutta koskevilla tarkistetuilla vaatimusluonnoksilla ei olisi vaikutusta matkustaja-aluksiin, joihin sovelletaan jo SOLAS-yleissopimuksen säännön III/24 mukaista taavettien korkeusrajoitusta. Näin ollen alakomitea kehotti MSC:n 107. istuntoa laajentamaan edellä mainittujen LSA-säännösten VI lukua koskevien muutosluonnosten soveltamisen tarkistettujen 6.1.2.8 ja 6.1.2.10 kohdan osalta matkustaja-aluksiin siten, että niihin sovellettaisiin myös enimmäislaskunopeutta, ja huomautti, että ryhmä oli laatinut muutosluonnokset niin, että niitä voitaisiin soveltaa sekä rahti- että matkustaja-aluksiin.

Tämän jälkeen alakomitea hyväksyi MSC:n päätöslauselmaluonnoksen LSA-säännöstöön tehtävistä muutoksista pelastusveneiden ja -lauttojen sekä valmiusveneiden vähimmäis- ja enimmäislaskunopeuden sekä tarkistus-/seurantalomakkeen ja kirjaamismuodon osalta asiakirjan SSE 9/20 liitteen 4 mukaisesti, jotta MSC voi hyväksyä sen 107. istunnossaan ja päätöslauselma voidaan hyväksyä lopullisesti myöhemmin MSC:n 108. istunnossa.

MSC:n 107. istunnossa sovittiin LSA-säännösten 6.1.2.10 kohtaan tehtävien muutosluonnosten muokkaamisesta asiakirjan MSC 107/14/5 sisältämien ehdotusten mukaisesti ja hyväksyttiin LSA-säännöstöä (6.1.2.8 ja 6.1.2.10 kohtaa) koskevat muutosluonnokset, jotta muutokset voidaan hyväksyä lopullisesti MSC:n 108. istunnossa.

Unionin kantana MSC:n 107. istunnossa oli tukea tätä päätöstä, koska se parantaa matkustaja-alusten turvallisuutta.

Unionin kantana olisi oltava muutosten tukeminen, koska ne edistävät meriturvallisuutta siten, että tarkistetaan matkustaja-alusten pelastusveneiden ja -lauttojen sekä valmiusveneiden laskunopeutta.

Pelastusliivien suorituskykyä vedessä koskevat muutokset (LSA-säännösten 2.2.1.6.2 kohta):

MSC:n 101. istunnossa oli sisällytetty komitean kaksivuotiskauden jälkeiseen ohjelmaan aloite aiheesta LSA-säännöstöön ja päätöslauselmaan MSC.81(70) tehtävien muutosten kehittäminen SOLAS-yleissopimuksen mukaisten pelastusliivien suorituskyvyn vedessä käsittelemiseksi. Aloitteen tarkoituksena on parantaa pelastusliivien suorituskykyä vedessä, jotta voidaan lieventää riskejä, jotka liittyvät merenkulkijoiden joutumiseen veteen. Asian viimeistelyyn katsottiin tarvittavan kaksi istuntoa, ja alakomitea nimettiin koordinointielimeksi.

SSE:n 9. kokouksessa hyväksyttiin LSA-säännösten II lukua koskevat muutosluonnokset, sellaisina kuin ne on esitetty asiakirjan SSE 9/20 liitteessä 4. Muutosluonnokset oli tarkoitus hyväksyä MSC:n 107. istunnossa, ja muutokset hyväksytään lopullisesti MSC:n 108. istunnossa.

Unionin kantana SSE:n 9. kokouksessa oli tukea sitä, että asiakirjan SSE 9/3 asiaan liittyvät osiot (kirjallista menettelyä käyttävän LSA-ryhmän raportin liitteet 2 ja 3) sekä tämän esityslistan kohdan yhteydessä toimitetut asiakirjat toimitettaisiin LSA-työryhmän käsiteltäviksi yksityiskohtaista analyysia varten, jotta ne voitaisiin viimeistellä tässä istunnossa.

MSC:n 107. istunnossa hyväksyttiin LSA-säännösten II lukua eli pelastusliivien suorituskykyä vedessä koskevat muutosluonnokset, jotka on tarkoitus hyväksyä lopullisesti MSC:n 108. istunnossa.

Unionin kantana istunnossa oli tukea sitä, että asiaan liittyvät asiakirjan SSE 9/3 osiot (kirjallista menettelyä käyttävän LSA-ryhmän raportin liitteet 2 ja 3) sekä tämän esityslistan kohdan yhteydessä toimitetut asiakirjat toimitettaisiin LSA-työryhmän käsiteltäviksi yksityiskohtaista analyysia varten, jotta ne voitaisiin viimeistellä tässä istunnossa.

Unionin kantana olisi oltava muutosten tukeminen, koska ne edistävät merenkulun turvallisuutta varmistamalla pelastusliivien asianmukaisen suorituskyvyn vedessä merenkulkijoiden turvallisuuden takaamiseksi.

Pelastusveneiden varusteiden yhden taljaköyden ja kouden järjestelmiä koskevat muutokset (LSA-säännösten 4.4.7.6.8 ja 4.4.7.6.17 kohta)

MSC:n 99. istunnossa käsiteltiin asiakirjaa MSC 99/20/2 (Japani) ja sovittiin, että komitean kaksivuotiskauden jälkeiseen ohjelmaan sisällytettäisiin aloite, joka koskee muutosten laatimista LSA-säännöstöön rahtialusten pelastusveneiden ja -lauttojen sekä valmiusveneiden laskunopeuden tarkistamiseksi. Asian viimeistelyyn katsottiin tarvittavan kaksi istuntoa, ja koordinointielimeksi nimettiin SSE-alakomitea (MSC 99/22, kohdat 20.14–20.18).

SSE:n 7. kokouksessa käsiteltiin LSA-säännösten 4.4.7.6.17 kohtaa koskevia muutosluonnoksia, jotka koskevat kuormitettuna laukaisuvalmiita yhden taljaköyden ja kouden järjestelmiä, ja hyväksyttiin periaatteessa muutosluonnokset (SSE 7/WP.3, liite 5).

MSC:n 106. istunnossa käsiteltiin asiakirjaa MSC 106/11/1 (Bahama ym.), jossa yksilöitiin 4.4.7.6.8 kohdan ehdotetun poistamisen ennakoimaton seuraus kuormittamattomiin koukkuihin liittyen, ja sovittiin, että asiasta on keskusteltava lisää SSE:n 9. kokouksessa. Lisäksi komitea määritteli aloitteen soveltamisalan uudelleen niin, että se sisältää LSA-säännösten 4.4.7.6 kohdan muita alakohtia, jotta säännöt olisivat riittävän selkeät ja vaatimuksia voitaisiin soveltaa yhdenmukaisesti, ja nimesi aloitteen uudelleen seuraavasti: Muutokset LSA-säännöstöön kuormitettuna laukaisuvalmiiden yhden taljaköyden ja kouden järjestelmien osalta.

SSE:n 9. kokouksessa hyväksyttiin asiakirjan SSE 9/20 liitteen 4 mukaiset yhden taljaköyden ja kouden järjestelmiä koskevia LSA-säännösten IV luvun kohtia 4.4.7.6.8 ja 4.4.7.6.17

koskevat muutosluonnokset (jotka hyväksyttiin jo SSE:n 7. kokouksessa) hyväksyttäväksi MSC:n 107. istunnossa, ja muutokset on tarkoitus hyväksyä lopullisesti MSC:n 108. istunnossa. Tässä yhteydessä alakomitea katsoi, että kiinteiden koukkujen, joissa on jousisokka koukun suulla, olisi katsottava täyttävän LSA-säännösten 4.4.7.6.8 kohdan, sellaisena kuin se on muutettuna, vaatimukset, jos sokka palautuu automaattisesti.

Unionin kantana SSE:n 9. kokouksessa oli käsitellä asiaa koskevia asiakirjoja edelleen työryhmässä.

MSC:n 107. istunnossa hyväksyttiin yhden taljaköyden ja koukun järjestelmiä koskevia LSA-säännösten kohtia 4.4.7.6.8 ja 4.4.7.6.17 koskevat muutosluonnokset. Muutokset on tarkoitus hyväksyä lopullisesti MSC:n 108. istunnossa.

Unionin kantana oli tukea muutoksia.

Unionin kantana olisi oltava LSA-säännösten tehtävien muutosten tukeminen, koska ne edistävät meriturvallisuutta siten, että tiukennetaan kuormitettuna laukaisuvalmiilla koukuilla varustettuja yhden taljaköyden ja koukun järjestelmiä koskevia turvallisuusnormeja poistamalla 4.4.7.6.17 kohdassa määrätyt poikkeukset.

4.5. Muutokset paloturvallisuusjärjestelyjen kansainväliseen säännöstöön (FSS-säännöstö)

MSC:n 97. istunnossa hyväksyttiin EU:n ehdotus uudeksi aloitteeksi tulipaloista matkustaja-alusten ro-ro-kansilla. Aloite perustuu ro-ro-matkustaja-aluksilla sattuneista onnettomuuksista tehtyyn tutkimukseen, jossa yksilöitiin 14 aluetta, joilla on mahdollista toteuttaa parannustoimia ja muuttaa välineitä.

SSE:n 6. kokouksessa onnistuttiin viimeistelemään väliaikaisten suuntaviivojen luonnos. Se sisälsi useita ehdotuksia, jotka seurasivat suoraan kahdesta FIRESAFE-tutkimuksesta. Lisäksi SSE:n 6. kokouksessa edistettiin hyvin muutosluonnosten laatimisessa palontorjuntajärjestelmien ja -laitteiden huoltoa ja tarkastusta koskeviin tarkistettuihin suuntaviivoihin (MSC.1/Circ.1432). MSC:n 101. istunnossa hyväksyttiin lopulta väliaikaiset suuntaviivat.

SSE:n 7. kokouksessa hyväksyttiin periaatteessa FSS-säännösten 7 ja 9 lukua koskevat muutosluonnokset ottaen huomioon, että kirjallista menettelyä käyttävä ryhmä käsittelee edelleen FSS-säännösten lineaarisesta lämpöilmaisinjärjestelmää koskevia lisävaatimuksia.

SSE:n 8. kokouksessa kehitettiin edelleen SOLAS-yleissopimuksen II-2 lukua ja FSS-säännöstöä koskevia muutosluonnoksia uusien ja käytössä olevien ro-ro-matkustaja-alusten osalta ja perustettiin uudelleen palontorjuntaa käsittelevä kirjallista menettelyä käyttävä ryhmä, jotta työssä edistyttäisiin kokousten välillä. Ryhmän toimeksianto vahvistettiin asiakirjan SSE 8/20 kohdassa 6.26, ja ryhmää kehoitettiin toimittamaan raportti tähän istuntoon.

SSE:n 9. kokouksessa sovittiin muutosten laatimisesta FSS-säännöstöön asiakirjan SSE 9/20 liitteen 6 mukaisesti, jotta MSC voisi hyväksyä muutosluonnokset 107. istunnossaan ja hyväksyä muutokset lopullisesti 108. istunnossaan samalla, kun hyväksytään asiaan liittyvät muutokset SOLAS-yleissopimukseen.

Unionin kantana SSE:n 9. kokouksessa oli tukea yleisesti palontorjuntaa käsittelevän kirjallista menettelyä käyttävän ryhmän raporttia (SSE 9/6) ja ehdottaa, että tämä asiakirja sekä asiakirja SSE 9/6/1 (Japani) ohjattaisiin palontorjuntaa käsittelevälle työryhmälle yksityiskohtaista lisäkäsittelyä varten SOLAS-yleissopimuksen II-2 lukuun ja FSS-säännöstöön tehtävien muutosten viimeistelemiseksi tässä istunnossa.

MSC:n 107. istunnossa hyväksyttiin ro-ro-matkustaja-alusten paloturvallisuutta koskevaa FSS-säännöstöä koskevat muutosluonnokset, jotta muutokset voitaisiin hyväksyä lopullisesti MSC:n 108. istunnossa samalla, kun hyväksytään asiaan liittyvät muutokset SOLAS-yleissopimukseen.

Unionin kantana oli tukea näitä muutoksia.

Unionin kantana olisi oltava näiden muutosten tukeminen, koska ne parantavat merkittävästi ihmishengen turvallisuutta merellä parantamalla matkustaja-alusten ja erityisesti ro-ro-matkustaja-alusten paloturvallisuutta.

4.6. Muutokset merenkulkijoiden koulutusta, pätevyyskirjoja ja vahdinpitoa koskevaan säännöstöön (STCW-säännöstö)

MSC:n 105. istunnossa oli vahvistettu, että ILO:n ja IMO:n yhteisen kolmikantatyöryhmän olisi harkittava kiusaamista ja häirintää, mukaan lukien seksuaalinen väkivalta ja seksuaalinen häirintä, merenkulkualalla koskevien koulutussäännösten kehittämistä uuden toimeksiantonsa puitteissa (MSC 105/20, 16.14.1 kohta). Lisäksi istunnossa oli kehoitettu inhimillistä ulottuvuutta, koulutusta ja vahdinpitoa käsittelevää alakomiteaa (HTW) kehittämään ja viimeistelemään ensisijaisesti kiusaamista ja häirintää, mukaan lukien seksuaalinen väkivalta ja seksuaalinen häirintä, merenkulkualalla koskevat STCW-koulutussäännökset osana vuoden 1978 STCW-yleissopimuksen ja -säännösten kokonaisvaltaista tarkistamista koskevaa uutta aloitetta, ottaen huomioon yhteistyössä yhteisen kolmikantatyöryhmän kanssa tehtävän työn.

HTW:n 9. kokouksessa hyväksyttiin STCW-säännösten taulukkoa A-VI/1-4 koskevat muutosluonnokset kiusaamisen ja häirinnän, myös seksuaalisen väkivallan ja seksuaalisen häirinnän, ehkäisemiseksi ja niihin reagoimiseksi asiakirjan HTW 9/15 liitteen 7 mukaisesti. Muutosluonnokset oli tarkoitus hyväksyä MSC:n 107. istunnossa, ja muutokset on tarkoitus hyväksyä lopullisesti MSC:n 108. istunnossa. Alakomitea katsoi myös, että yhteisen kolmikantatyöryhmän olisi käsiteltävä muutosluonnoksia ja ne olisi toimitettava HTW:n 10. kokoukseen lopullista käsittelyä varten, ennen kuin komitea hyväksyisi muutokset lopullisesti.

Unionin kantana HTW:n 9. kokouksessa oli tukea asiakirjojen HTW 9/7/1 (Yhdysvallat) ja HTW 9/7/8 (Bahama ym.) asiasisältöä ottaen huomioon asiakirja HTW 9/7/5 (Korean tasavalta) ja vahvistaa häirintää ja psyykkistä turvallisuutta koskevan kysymyksen käsittelyn merkitys samalla kun todetaan, että MSC:n 105. istunnossa ilmaistun kannan mukaisesti näitä kolmea asiakirjaa olisi käsiteltävä työryhmässä ensisijaisesti ennen yleisen tarkistuksen käsittelyä.

MSC:n 107. istunnossa hyväksyttiin STCW-säännösten taulukkoa A-VI/1-4 koskevat muutosluonnokset kiusaamisen ja häirinnän, myös seksuaalisen väkivallan ja seksuaalisen häirinnän, ehkäisemiseksi ja niihin reagoimiseksi, jotta muutokset voidaan hyväksyä lopullisesti MSC:n 108. istunnossa. Komitea pani tässä yhteydessä merkille HTW:n 9. kokouksen aikana tehdyn sopimuksen siirtää edellä mainitut muutosluonnokset myös ILO:n ja IMO:n yhteisen kolmikantatyöryhmän toisen kokouksen käsiteltäviksi merenkulkijoiden ongelmien ja inhimillisen ulottuvuuden tiedostamiseksi ja käsittelemiseksi, jotta MSC:n 108. istunnon osanottajia voidaan neuvoa aiheesta, ennen kuin muutokset hyväksytään lopullisesti kyseisessä istunnossa.

Unionin kantana oli tukea muutosluonnoksia.

Unionin kantana olisi oltava näiden muutosten tukeminen, koska niillä varmistetaan merenkulkijoille turvallinen työpaikka sisällyttämällä A-VI/1 jaksoon ”Merenkulkijan turvallisuusasioihin liittyvää perehdytystä, hätätilanteiden peruskoulutusta ja ohjeistusta koskevat pakolliset vähimmäisvaatimukset ” uusi pätevyys eli vaatimalla, että heidän tulee

edistää kiusaamisen ja häirinnän, myös seksuaalisen väkivallan ja seksuaalisen häirinnän, ehkäisemistä ja torjuntaa.

5. ASIAA KOSKEVA EU:N LAINSÄÄDÄNTÖ JA EU:N TOIMIVALTA

5.1. Muutokset aluksista aiheutuvan meren pilaantumisen ehkäisemistä koskevan kansainvälisen yleissopimuksen (MARPOL) pöytäkirjassa I olevaan V artiklaan

Direktiivillä 2002/59/EY¹, sellaisena kuin se on muutettuna, perustettiin alusliikennettä koskeva yhteisön seuranta- ja tietojärjestelmä. Direktiivin 17 artiklassa edellytetään, että jäsenvaltioiden on toteutettava kaikki asiaankuuluvat toimenpiteet sen varmistamiseksi, että niiden etsintä- ja pelastusalueella tai talousvyöhykkeellä taikka vastaavalla alueella purjehtivan aluksen päällikkö ilmoittaa välittömästi kyseisestä maantieteellisestä alueesta vastaavalle rannikkoasemalle ”[...] d) kaikista merellä havaituista ympäristöä pilaavien aineiden lautoista sekä konteista tai pakkauksista”. Tarkoituksena on tiedottaa vastuuviranomaisille (kyseisille rannikkovaltioille), jotta ne voivat ryhtyä oikea-aikaisiin toimenpiteisiin. Tästä syystä EU:n tasolla on jo käytössä kadonneiden konttien ilmoittamiseen tarkoitettu pakollinen järjestelmä (SafeSeaNet). Tämä vaaratilanteiden ilmoitusjärjestelmä on ollut vakiintunut käytäntö vuodesta 2012 saakka.

Lisäksi meriliikennealan onnettomuuksien tutkiminnan perusperiaatteista annetussa direktiivissä 2009/18/EY² säädetään, että asiasta vastaavat viranomaiset ja/tai asianomaiset osapuolet viipymättä ilmoittavat jäsenvaltioiden merionnettomuuksia tutkiville elimille kaikista onnettomuuksista ja vaaratilanteista, jotka kuuluvat direktiivin soveltamisalaan. Tähän sisältyy konttien katoaminen merellä.

Näin ollen aluksista aiheutuvan meren pilaantumisen ehkäisemisestä tehdyn kansainvälisen yleissopimuksen (MARPOL) pöytäkirjassa I olevaan V artiklaan tehtävät muutokset voivat vaikuttaa ratkaisevasti direktiivin 2002/59/EY ja direktiivin 2009/18/EY nojalla sovellettaviin vaatimuksiin.

5.2. Muutokset MARPOL-yleissopimuksen liitteeseen VI

Tiettyjen nestemäisten polttoaineiden rikkipitoisuuden vähentämisestä annettu direktiivi (EU) 2016/802³ vastaa tarkistetun MARPOL-yleissopimuksen liitteessä VI olevia polttoaineiden rikkipitoisuutta koskevia vaatimuksia ja täytäntöönpanosäännöksiä.

Lisäksi meriliikenteen hiilidioksidipäästöjen tarkkailusta, raportoinnista ja todentamisesta annetussa asetuksessa (EU) 2015/757⁴ (EU:n tarkkailu-, raportointi- ja todentamisasetus) vahvistetaan oikeudellinen kehys EU:n kasvihuonekaasupäästöjen seuranta-, raportointi- ja todentamisjärjestelmälle. Asetuksen tavoitteena on tuottaa luotettavia ja todennettavissa olevia tietoja kasvihuonekaasupäästöistä, tarjota energiatehokkuusindikaattoreita, antaa tietoa poliittisille päättäjille sekä edistää energiatehokkaiden teknologioiden ja toimintatapojen käyttöönottoa markkinoilla. Tämä tapahtuu siten, että puututaan tiedonpuutteen kaltaisiin markkinaesteisiin. Asetus tuli voimaan 1. heinäkuuta 2015.

Puitteiden vahvistamisesta ilmastoneutraaliuden saavuttamiseksi annetussa asetuksessa (EU) 2021/1119 (EU:n ilmastolaki)⁵ asetetaan sitova unionin ilmastotavoite vähentää kasvihuonekaasujen nettopäästöjä – päästöt poistumien vähentämisen jälkeen – vähintään

¹ EYVL L 208, 5.8.2002, s. 10.

² EUVL L 131, 28.5.2009, s. 114.

³ EUVL L 132, 21.5.2016, s. 58.

⁴ EUVL L 123, 19.5.2015, s. 55.

⁵ EUVL L 243, 9.7.2021, s. 1.

55 prosenttia vuoteen 2030 mennessä vuoden 1990 tasoon verrattuna. Asetukseen sisältyy myös tavoite ilmastoneutraaliudesta vuoteen 2050 mennessä ja ei-sitova tavoite negatiivisista nettopäästöistä sen jälkeen.

EU:n lainsäätäjät hyväksyivät *55-valmiuspakettiin* sisältyvien, kasvihuonekaasupäästöjen vähentämiseen tähtäävien komission ehdotusten perusteella seuraavat säädökset, jotka koskevat erityisesti merenkulkualan kasvihuonekaasupäästöjä:

- kasvihuonekaasujen päästöoikeuksien kaupan järjestelmän toteuttamisesta unionissa annetun direktiivin 2003/87/EY⁶ ja markkinavakausvarannon perustamisesta unionin kasvihuonekaasupäästöjen kauppajärjestelmään ja sen toiminnasta annetun päätöksen (EU) 2015/1814⁷ tarkistaminen direktiivillä (EU) 2023/959⁸ EU:n päästökauppajärjestelmän laajentamiseksi meriliikennealalle 1 päivästä tammikuuta 2024 alkaen (yhdessä EU:n tarkkailu-, raportointi- ja todentamisasetukseen⁹ tarvittavien muutosten kanssa tarkkailu- ja raportointisääntöjen tarkistamiseksi, myös tarkistamalla asiaankuuluvia täytäntöönpanosäädöksiä ja delegoituja säädöksiä)
- asetus (EU) 2023/1805¹⁰ (FuelEU Maritime -asetus), jossa keskitytään uusiutuvien ja vähähiilisten polttoaineiden käyttöön merenkulkualalla ja säädetään, että EU:n satamissa käyvien alusten on otettava ne käyttöön 1. tammikuuta 2025 alkaen.

EU:n päästökauppajärjestelmän laajentamisesta meriliikenteeseen ja FuelEU Maritime -asetuksesta johtuvien uusien velvoitteiden noudattaminen perustuu EU:n tarkkailu-, raportointi- ja todentamisasetuksella perustettuun tarkkailu-, raportointi- ja todentamisjärjestelmään.

Nämä EU:n säädökset puolestaan liittyvät vahvasti IMO:n kasvihuonekaasupäästöjä koskeviin toimenpiteisiin, kuten IMO:n tiedonkeruujärjestelmään, olemassa olevien alusten energiatehokkuusindeksiin (EEXI) ja hiili-intensiteetti-indikaattoriin (CII), joilla pyritään keräämään ja julkaisemaan tietoja alusten teknisestä ja operatiivisesta energiatehokkuudesta aluskohtaisesti.

Mikä tahansa kasvihuonekaasuihin liittyvä IMO:n toimenpide, joka edellyttää merenkulun kasvihuonekaasupäästöjen tarkkailua, todentamista ja raportointia, voi vaikuttaa EU:n tarkkailu-, raportointi- ja todentamisasetukseen sekä EU:n päästökauppadirektiiviin ja FuelEU Maritime -asetukseen.

Tästä syystä MARPOL-yleissopimuksen liitteeseen VI tehtävät muutokset voivat vaikuttaa ratkaisevasti direktiivin (EU) 2016/802, asetuksen (EU) 2015/757, direktiivin 2003/87/EY, päätöksen (EU) 2015/1814 ja asetuksen (EU) 2023/1805 nojalla sovellettaviin vaatimuksiin.

⁶ EUVL L 275, 25.10.2003, s. 32.

⁷ EUVL L 264, 9.10.2015, s. 1.

⁸ EUVL L 130, 16.5.2023, s. 134.

⁹ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2023/957, annettu 10 päivänä toukokuuta 2023, asetuksen (EU) 2015/757 muuttamisesta niin, että voidaan ottaa huomioon meriliikennetoiminnan sisällyttäminen EU:n päästökauppajärjestelmään ja muiden kasvihuonekaasujen tarkkailu-, raportointi- ja todentamissäännöt sekä muun tyyppisten alusten päästöt (EUVL L 130, 16.5.2023, s. 105).

¹⁰ EUVL L 234, 22.9.2023, s. 48.

5.3. Muutokset painolastivesiyleissopimukseen

Satamavaltioiden suorittamasta valvonnasta annetulla direktiivillä 2009/16/EY¹¹ pyritään varmistamaan, että alukset noudattavat merenkulun turvallisuuteen ja ympäristöön liittyviä EU:n ja kansainvälisiä sääntöjä, ja siinä vahvistetaan yhteiset perusteet alusten tarkastuksille.

Komission tehtyä ehdotuksen direktiivin tarkistamisesta painolastivesiyleissopimus sisällytetään yleissopimusten luetteloon (2 artiklan 1 kohta), jotta satamavaltion valvontaviranomaisten olisi varmistettava sen soveltaminen ulkomaisen lipun alla purjehtiviin aluksiin niiden tarkastusten aikana (13 artikla). Unionin tuomioistuimen oikeuskäytännön¹² mukaan vaikuttamisen riski ei koske ainoastaan voimassa olevia sääntöjä vaan myös niiden ennustettavissa olevia kehitysnäkymiä.

Näin ollen painolastivesiyleissopimukseen tehtävät muutokset voivat vaikuttaa ratkaisevasti direktiivin 2009/16/EY nojalla sovellettaviin vaatimuksiin.

5.4. Muutokset ihmishengen turvallisuudesta merellä vuonna 1974 tehdyn kansainvälisen yleissopimuksen (SOLAS) II-1, II-2 ja V lukuun

Matkustaja-alusten turvallisuussäännöistä ja -määräyksistä annetun direktiivin 2009/45/EY¹³ 6 artiklan 2 kohdan a alakohdan i alakohdan mukaan SOLAS-yleissopimusta sovelletaan A-luokan matkustaja-aluksiin, kun taas liitteessä I olevassa II-2 luvussa, joka koskee palontorjuntaa, palon havaitsemista ja palonsammutusta, asetetaan erilaisia ja laajoja vaatimuksia B-, C- ja D-luokan matkustaja-aluksille kotimaanmatkoilla.

Lisäksi liitteessä I on sääntö II-1/A-1/5 (1 jakso) ja sääntö II-1/A-1/3-4 (2 jakso), joiden mukaan B-luokan aluksissa on oltava käytössä aluskohtainen hätähinausmenetelmä. Menetelmän on oltava aluksella hätätilanteissa käytettäväksi, ja sen on perustuttava olemassa oleviin järjestelyihin ja laitteisiin, jotka ovat saatavilla aluksella. Näissä säännöissä viitataan myös kiertokirjeeseen MSC.1/Circ.1255 ”Guidelines for owners/operators on preparing emergency towing procedures”.

Direktiivissä 2002/59/EY, sellaisena kuin se on muutettuna, edellytetään, että jäsenvaltioiden on toteutettava kaikki asiaankuuluvat toimenpiteet sen varmistamiseksi, että niiden etsintä- ja pelastusalueella tai talousvyöhykkeellä taikka vastaavalla alueella purjehtivan aluksen päällikkö ilmoittaa välittömästi kyseisestä maantieteellisestä alueesta vastaavalle rannikkoasemalle ”[...] d) *kaikista merellä havaituista ympäristöä pilaavien aineiden lautoista sekä konteista tai pakkauksista*”. Tarkoituksena on tiedottaa vastuuviranomaisille (kyseisille rannikkovaltioille), jotta ne voivat ryhtyä oikea-aikaisiin toimenpiteisiin. Tästä syystä EU:n tasolla on jo käytössä kadonneiden konttien ilmoittamiseen tarkoitettu pakollinen järjestelmä (SafeSeaNet). Tämä vaaratilanteiden ilmoitusjärjestelmä on ollut vakiintunut käytäntö vuodesta 2012 saakka.

Lisäksi meriliikennealan onnettomuuksien tutkinnan peruseriaatteista annetussa direktiivissä 2009/18/EY säädetään, että asiasta vastaavat viranomaiset ja/tai asianomaiset osapuolet viipymättä ilmoittavat jäsenvaltioiden merionnettomuuksia tutkiville elimille kaikista onnettomuuksista ja vaaratilanteista, jotka kuuluvat direktiivin soveltamisalaan. Tähän sisältyy konttien katoaminen merellä.

Näin ollen ihmishengen turvallisuudesta merellä vuonna 1974 tehdyn kansainvälisen yleissopimuksen (SOLAS) II-1, II-2 ja V lukuun tehtävät muutokset voivat vaikuttaa

¹¹ EUVL L 131, 28.5.2009, s. 57.

¹² Yhteisöjen tuomioistuimen lausunto 1/03, 7.2.2006, Luganon yleissopimus, 126 kohta.

¹³ EUVL L 163, 25.6.2009, s. 1.

ratkaisevasti direktiivin 2009/45/EY, direktiivin 2002/59/EY ja direktiivin 2009/18/EY nojalla sovellettaviin vaatimuksiin.

5.5. Muutokset kaasuja tai muita alhaisessa lämpötilassa leimahtavia polttoaineita käyttäviä aluksia koskevaan kansainväliseen turvallisuussäännöstöön (IGF-säännöstö)

Matkustaja-alusten turvallisuussäännöistä ja -määräyksistä annetun direktiivin 2009/45/EY 6 artiklan 2 kohdan a alakohdan i alakohdan mukaan SOLAS-yleissopimusta, sellaisena kuin se on muutettuna, sovelletaan A-luokan matkustaja-aluksiin kotimaanmatkoilla. Koska IGF-säännöstö on SOLAS-yleissopimuksen mukainen pakollinen säännöstö, sitä sovelletaan myös matkustaja-aluksiin tämän direktiivin mukaisesti.

Lisäksi direktiivin 2009/45/EY liite I sisältää kaksi sääntöä, jotka koskevat aluksia, joissa käytetään alhaisessa lämpötilassa leimahtavia polttoaineita:

- Sääntö II-1/G/1: (sovelletaan uusiin B-, C- ja D-luokan aluksiin [ja olemassa oleviin B-luokan aluksiin]): ”Milloin tahansa rakennettujen alusten, jotka on muutettu kaasumaista tai nestemäistä polttoainetta käyttäviksi tai joilla on tarkoitus siirtyä käyttämään kaasumaista tai nestemäistä polttoainetta, jonka leimahduspiste on II-2/A/10 säännön 1.1 alakohdassa sallittua alhaisempi, on oltava SOLAS-yleissopimuksen II-1/2.28 säännössä määritellyn IGF-säännösten vaatimusten mukaisia.”
- Sääntö II-1/G/57: (vaatimukset aluksille, joilla käytetään alhaisessa lämpötilassa leimahtavia polttoaineita): ”Alusten, jotka käyttävät kaasumaista tai nestemäistä polttoainetta, jonka leimahduspiste on II-2/4.2.1.1 säännössä sallittua alhaisempi, on oltava SOLAS-yleissopimuksen II-1/2.28 säännössä määritellyn IGF-säännösten vaatimusten mukaisia.”

Näin ollen kaasuja tai muita alhaisessa lämpötilassa leimahtavia polttoaineita käyttäviä aluksia koskevaan kansainväliseen turvallisuussäännöstöön (IGF-säännöstö) tehtävät muutokset voivat vaikuttaa ratkaisevasti direktiivin 2009/45/EY soveltamiseen.

5.6. Muutokset irtolasti- ja öljysäiliöalusten katsastuksissa sovellettavaa laajennettua katsastusohjelmaa koskevaan vuoden 2011 kansainväliseen säännöstöön (vuoden 2011 ESP-säännöstö)

Yksirunkoisiin öljysäiliöaluksiin sovellettavien kaksoisrunkoa tai vastaavaa rakennetta koskevien rakennevaatimusten nopeutetusta käyttöönotosta annetussa asetuksessa (EU) N:o 530/2012¹⁴ tehdään pakolliseksi IMO:n kunnonarviointijärjestelmän (CAS) soveltaminen yli 15 vuoden ikäisiin yksirunkoisiin öljysäiliöaluksiin. Irtolasti- ja öljysäiliöalusten katsastuksissa sovellettavassa laajennetussa katsastusohjelmassa (ESP) täsmennetään, miten tämä tehostettu arviointi on tehtävä. Koska ESP-ohjelmaa käytetään välineenä CAS-järjestelmän tavoitteen saavuttamiseen, kaikkia ESP-katsastuksia koskevia muutoksia, kuten nyt käsiteltäviä muutoksia, joiden mukaan kaksoisrungolla varustettujen öljysäiliöalusten ensimmäisessä uusintakatsastuksessa tehtävät paksuusmittaukset rajoitetaan epäilyttäviin alueisiin, sovelletaan automaattisesti asetuksen (EU) N:o 530/2012 kautta.

Näin ollen irtolasti- ja öljysäiliöalusten katsastuksissa sovellettavaa laajennettua katsastusohjelmaa koskevaan vuoden 2011 kansainväliseen säännöstöön (vuoden 2011 ESP-säännöstö) tehtävät muutokset voivat vaikuttaa ratkaisevasti asetuksen (EU) N:o 530/2012 soveltamiseen.

¹⁴ EUVL L 172, 30.6.2012, s. 3.

5.7. Muutokset hengenpelastuslaitteita koskevaan kansainväliseen säännöstöön (LSA)

Laivavarusteista annetulla direktiivillä 2014/90/EU¹⁵ varmistetaan tällaisten varusteiden vapaa liikkuvuus unionissa soveltamalla yhdenmukaisesti asiaankuuluvia kansainvälisiä oikeudellisia asiakirjoja, jotka koskevat EU:n aluksille sijoitettavia laivavarusteita. Tässä yhteydessä on annettu täytäntöönpanoasetus (EU) 2023/1667, joka kattaa hengenpelastuslaitteet ja pelastusliivit ja jossa viitataan LSA-säännöstöön ja päätöslauselmaan MSC.81(70).

Kotimaanliikenteessä toimivista matkustaja-aluksista annetun direktiivin 2009/45/EY 6 artiklan 2 kohdan a alakohdan i alakohdan mukaan A-luokan matkustaja-aluksiin sovelletaan SOLAS-yleissopimusta. Lisäksi saman direktiivin mukaisesti B-, C- ja D-luokan alusten on noudatettava LSA-säännöston ja SOLAS-yleissopimuksen III luvun keskeisiä määräyksiä.

Näin ollen hengenpelastuslaitteita koskevaan kansainväliseen säännöstöön (LSA-säännöstö) tehtävät muutokset voivat vaikuttaa ratkaisevasti direktiivin 2014/90/EU ja direktiivin 2009/45/EY soveltamiseen.

5.8. Muutokset paloturvallisuusjärjestelyjen kansainväliseen säännöstöön (FSS-säännöstö)

Direktiivin 2009/45/EY 6 artiklan 2 kohdan a alakohdan i alakohdan mukaan SOLAS-yleissopimusta, sellaisena kuin se on muutettuna, mukaan lukien paloturvallisuusjärjestelyjen kansainvälinen säännöstö (FSS-säännöstö), sovelletaan A-luokan matkustaja-aluksiin, kun taas liitteessä I olevassa II-2 luvussa, joka koskee palontorjuntaa, palon havaitsemista ja palonsammutusta, asetetaan erilaisia ja laajoja vaatimuksia B-, C- ja D-luokan matkustaja-aluksille kotimaanmatkoilla.

Näin ollen paloturvallisuusjärjestelyjen kansainväliseen säännöstöön (FSS-säännöstö) tehtävät muutokset voivat vaikuttaa ratkaisevasti direktiivin 2009/45/EY soveltamiseen.

5.9. Muutokset merenkulkijoiden koulutusta, pätevyyskirjoja ja vahdinpitoa koskevaan säännöstöön (STCW-säännöstö)

Direktiivillä (EU) 2022/993 sisällytetään STCW-yleissopimus unionin lainsäädäntöön. Merenkulkijoiden koulutusta ja pätevyyskirjoja koskevista vaatimuksista säädetään EU:n lainsäädännössä direktiivissä (EU) 2022/993. Direktiivin 3 artiklassa veloitetaan jäsenvaltiot toteuttamaan tarvittavat toimenpiteet sen varmistamiseksi, että aluksilla työskentelevät merenkulkijat saavat vähintään koulutuksen, joka täyttää tämän direktiivin liitteessä I olevat STCW-yleissopimuksen vaatimukset, mukaan lukien tarvittaessa STCW-säännöston sovellettavat määräykset (direktiivin 1 artiklan 21 kohta).

Näin ollen merenkulkijoiden koulutusta, pätevyyskirjoja ja vahdinpitoa koskevaan säännöstöön (STCW-säännöstö) tehtävät muutokset voivat vaikuttaa ratkaisevasti direktiivin (EU) 2022/993 soveltamiseen.

5.10. EU:n toimivalta

Suunniteltujen säädösten kohde koskee alaa, jolla unionilla on yksinomainen ulkoinen toimivalta SEUT-sopimuksen 3 artiklan 2 kohdan viimeisen virkkeen nojalla, koska suunnitellut säädökset voivat vaikuttaa yhteisiin sääntöihin tai muuttaa niiden soveltamisalaa.

¹⁵ EUVL L 257, 28.8.2014, s. 146.

6. OIKEUSPERUSTA

6.1. Menettelyllinen oikeusperusta

6.1.1. Periaatteet

Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen, jäljempänä 'SEUT-sopimus', 218 artiklan 9 kohdassa määrätään päätöksistä ”*sopimuksella perustetussa elimessä unionin puolesta esitettävien kantojen vahvistamisesta, silloin kun tämän elimen on annettava säädöksiä, joilla on oikeusvaikutuksia, lukuun ottamatta säädöksiä, joilla täydennetään tai muutetaan sopimuksen institutionaalisia rakenteita*”.

SEUT-sopimuksen 218 artiklan 9 kohtaa sovelletaan riippumatta siitä, onko unioni kyseisen elimen jäsen tai kyseisen sopimuksen osapuoli.¹⁶

Ilmaisu ’säädökset, joilla on oikeusvaikutuksia’ kattaa myös säädökset, joilla on oikeusvaikutuksia kyseiseen elimeen sovellettavan kansainvälisen oikeuden nojalla. Se kattaa myös välineet, joilla ei ole sitovaa vaikutusta kansainvälisen oikeuden nojalla, mutta jotka ”voivat vaikuttaa ratkaisevasti sen säännösten sisältöön, jonka unionin lainsäätävä antaa”.¹⁷

6.1.2. Soveltaminen käsillä olevassa asiassa

IMO:n meriympäristön suojelukomitea ja meriturvallisuuskomitea ovat sopimuksella perustettuja elimiä; ne on perustettu Kansainvälistä merenkulkujärjestöä koskevalla yleissopimuksella.

Säädökset, jotka näiden kahden komitean on määrä antaa, ovat säädöksiä, joilla on oikeusvaikutuksia. Suunnitellut säädökset voivat vaikuttaa ratkaisevasti unionin lainsäädäntöön ja erityisesti seuraavien säädösten sisältöön:

- Alusliikennettä koskevan yhteisön seuranta- ja tietojärjestelmän perustamisesta annettu direktiivi 2002/59/EY. Perusteena on, että kyseisessä direktiivissä edellytetään, että jäsenvaltioiden on toteutettava kaikki asiaankuuluvat toimenpiteet sen varmistamiseksi, että niiden etsintä- ja pelastusalueella tai talousvyöhykkeellä taikka vastaavalla alueella purjehtivan aluksen päällikkö ilmoittaa välittömästi kyseisestä maantieteellisestä alueesta vastaavalle rannikkoasemalle ”[...] d) *kaikista merellä havaituista ympäristöä pilaavien aineiden lautoista sekä konteista tai pakkauksista*”. Tarkoituksena on tiedottaa vastuuviranomaisille (kyseisille rannikkovaltioille), jotta ne voivat ryhtyä oikea-aikaisiin toimenpiteisiin. Tästä syystä EU:n tasolla on jo käytössä kadonneiden konttien ilmoittamiseen tarkoitettu pakollinen järjestelmä (SafeSeaNet).
- Direktiivi 2009/18/EY, jossa vahvistetaan meriliikennealan onnettomuuksien tutkinnan peruseriaatteen. Perusteena on, että kyseisessä direktiivissä säädetään, että asiasta vastaavat viranomaiset ja/tai asianomaiset osapuolet viipymättä ilmoittavat jäsenvaltioiden merionnettomuuksia tutkiville elimille kaikista onnettomuuksista ja vaaratilanteista, jotka kuuluvat direktiivin soveltamisalaan. Tähän sisältyy konttien katoaminen merellä.
- Tiettyjen nestemäisten polttoaineiden rikkipitoisuuden vähentämisestä annettu direktiivi (EU) 2016/802. Perusteena on, että kyseisessä direktiivissä otetaan

¹⁶ Unionin tuomioistuimen tuomio 7.10.2014, Saksa v. neuvosto, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, 64 kohta.

¹⁷ Unionin tuomioistuimen tuomio 7.10.2014, Saksa v. neuvosto, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, 61–64 kohta.

huomioon tarkistetun MARPOL-yleissopimuksen VI liitteen rikkipitoisuutta koskevat vaatimukset ja täytäntöönpanosäännökset.

- Meriliikenteen hiilidioksidipäästöjen tarkkailusta, raportoinnista ja todentamisesta annettu asetus (EU) 2015/757. Perusteena on, että kyseisessä asetuksessa luodaan oikeudellinen kehys kasvihuonekaasupäästöjen seurantaan, raportointia ja todentamista koskevalle EU:n järjestelmälle. EU:n päästökauppajärjestelmän laajentamisesta meriliikenteeseen ja FuelEU Maritime -asetuksesta johtuvien uusien velvoitteiden noudattaminen perustuu EU:n tarkkailu-, raportointi- ja todentamisasetuksella perustettuun tarkkailu-, raportointi- ja todentamisjärjestelmään.
- Kasvihuonekaasujen päästöoikeuksien kaupan järjestelmän toteuttamisesta unionissa annettu direktiivi 2003/87/EY ja markkinavakaussäätöjärjestelmän perustamisesta unionin kasvihuonekaasupäästöjen kauppajärjestelmään ja sen toiminnasta annettu päätös (EU) 2015/1814, sellaisina kuin ne ovat muutettuina direktiivillä (EU) 2023/959, jolla laajennettiin EU:n päästökauppajärjestelmä meriliikennealalle. Perusteena on, että nämä säädökset liittyvät vahvasti IMO:n kasvihuonekaasupäästöjä koskeviin toimenpiteisiin, kuten IMO:n tiedonkeruujärjestelmään, olemassa olevien alusten energiatehokkuusindeksiin (EEXI) ja hiili-intensiteetti-indikaattoriin (CII), joilla pyritään keräämään ja julkaisemaan tietoja alusten teknisestä ja operatiivisesta energiatehokkuudesta aluskohtaisesti.
- Uusiutuvien ja vähähiilisten polttoaineiden käytöstä meriliikenteessä annettu asetus (EU) 2023/1805. Perusteena on, että tämä säädös liittyy vahvasti IMO:n kasvihuonekaasupäästöjä koskeviin toimenpiteisiin, kuten IMO:n tiedonkeruujärjestelmään, olemassa olevien alusten energiatehokkuusindeksiin (EEXI) ja hiili-intensiteetti-indikaattoriin (CII), joilla pyritään keräämään ja julkaisemaan tietoja alusten teknisestä ja operatiivisesta energiatehokkuudesta aluskohtaisesti.
- Satamavaltioiden suorittamasta valvonnasta annettu direktiivi 2009/16/EY. Perusteena on, että komission ehdotuksesta painolastivesiyleissopimus sisällytetään yleissopimusten luetteloon (2 artiklan 1 kohta), jotta satamavaltion valvontaviranomaisten olisi varmistettava sen soveltaminen ulkomaisen lipun alla purjehtiviin aluksiin niiden tarkastusten aikana (13 artikla). Unionin tuomioistuimen oikeuskäytännön mukaan vaikuttamisen riski ei koske ainoastaan voimassa olevia sääntöjä vaan myös niiden ennustettavissa olevia kehitysnäkymiä.
- Matkustaja-alusten turvallisuussäännöistä ja -määräyksistä annettu direktiivi 2009/45/EY. Perusteena on, että direktiivin 6 artiklan 2 kohdan a alakohdan i alakohdan mukaan SOLAS-yleissopimusta sekä FSS-säännöstöä sovelletaan A-luokan matkustaja-aluksiin, kun taas liitteessä I olevassa II-2 luvussa, joka koskee palontorjuntaa, palon havaitsemista ja palonsammutusta, asetetaan erilaisia ja laajoja vaatimuksia B-, C- ja D-luokan matkustaja-aluksille kotimaanmatkoilla. Koska IGF-säännöstö on lisäksi SOLAS-yleissopimuksen mukainen pakollinen säännöstö, sitä sovelletaan myös matkustaja-aluksiin tämän direktiivin mukaisesti. B-, C- ja D-luokan alusten on noudatettava LSA-säännöstön ja SOLAS-yleissopimuksen III luvun keskeisiä määräyksiä.
- Yksirunkoisiin öljysäiliöaluksiin sovellettavien kaksoisrunkoa tai vastaavaa rakennetta koskevien rakennevaatimusten nopeutetusta käyttöönotosta annettu asetus (EU) N:o 530/2012. Perusteena on, että kyseisessä asetuksessa veloitetaan soveltamaan IMO:n kunnonarviointijärjestelmää (CAS) yli 15 vuoden ikäisiin

yksirunkoisiin öljysäiliöaluksiin. Irtolasti- ja öljysäiliöalusten katsastuksissa sovellettavassa laajennetussa katsastusohjelmassa (ESP) täsmennetään, miten tämä tehostettu arviointi on tehtävä. Koska ESP-ohjelmaa käytetään välineenä CAS-järjestelmän tavoitteen saavuttamiseen, kaikkia ESP-katsastuksia koskevia muutoksia, kuten nyt käsiteltäviä muutoksia, joiden mukaan kaksoisrungolla varustettujen öljysäiliöalusten ensimmäisessä uusintakatsastuksessa tehtävät paksuusmittaukset rajoitetaan epäilyttäviin alueisiin, sovelletaan automaattisesti asetuksen (EU) N:o 530/2012 kautta.

- Laivavarusteista annettu direktiivi 2014/90/EU. Perusteena on, että pelastusliivit ja hengenpelastuslaitteet sekä päätöslauselma MSC.81(70) ovat osa komission täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2023/1667 liitettä.
- Merenkulkijoiden vähimmäiskoulutuksesta annettu direktiivi (EU) 2022/993. Perusteena on, että kyseisellä direktiivillä sisällytetään STCW-yleissopimus sekä STCW-säännöstö unionin lainsäädäntöön.

Suunnitelluilla säädöksillä ei täydennetä eikä muuteta sopimuksen institutionaalisia rakenteita.

Tämän vuoksi ehdotetun päätöksen menettelyllinen oikeusperusta on SEUT-sopimuksen 218 artiklan 9 kohta.

6.2. Aineellinen oikeusperusta

6.2.1. Periaatteet

SEUT-sopimuksen 218 artiklan 9 kohdan nojalla annettavan päätöksen aineellinen oikeusperusta määräytyy ensisijaisesti sen suunnitellun säädöksen tavoitteen ja sisällön perusteella, jota unionin puolesta otettava kanta koskee. Jos suunnitellulla säädöksellä on kaksi tavoitetta tai siihen sisältyy kaksi osatekijää ja jos näistä tavoitteista tai osatekijöistä toinen on mahdollista määritellä pääasialliseksi tavoitteeksi tai osatekijäksi, johon nähden toinen tavoite tai osatekijä on liitännäinen, SEUT-sopimuksen 218 artiklan 9 kohdan nojalla hyväksyttävällä päätöksellä on oltava vain yksi aineellinen oikeusperusta, eli se, jota pääasiallinen tai ensisijainen tavoite tai osatekijä edellyttää.

6.2.2. Soveltaminen käsillä olevassa asiassa

Suunnitellun säädöksen pääasiallinen tavoite ja sisältö liittyvät meriliikenteeseen. Sen vuoksi ehdotetun päätöksen aineellinen oikeusperusta on SEUT-sopimuksen 100 artiklan 2 kohta.

6.3. Päätelmät

Ehdotetun päätöksen oikeusperustana tulisi olla SEUT-sopimuksen 100 artiklan 2 kohta yhdessä SEUT-sopimuksen 218 artiklan 9 kohdan kanssa.

Ehdotus

NEUVOSTON PÄÄTÖS

Kansainvälisessä merenkulkujärjestössä meriympäristön suojelukomitean 81. istunnossa ja meriturvallisuuskomitean 108. istunnossa Euroopan unionin puolesta otettavasta kannasta aluksista aiheutuvan meren pilaantumisen ehkäisemistä koskevaan kansainväliseen yleissopimukseen (MARPOL), painolastivesiyleissopimukseen, ihmishengen turvallisuutta merellä koskevaan kansainväliseen yleissopimukseen (SOLAS), kaasuja tai muita alhaisessa lämpötilassa leimahtavia polttoaineita käyttäviä aluksia koskevaan kansainväliseen turvallisuussäännöstöön (IGF-säännöstö), irtolasti- ja öljysäiliöalusten katsastuksissa sovellettavaa laajennettua katsastusohjelmaa koskevaan vuoden 2011 kansainväliseen säännöstöön (vuoden 2011 ESP-säännöstö), hengenpelastuslaitteita koskevaan kansainväliseen säännöstöön (LSA-säännöstö), paloturvallisuusjärjestelyjen kansainväliseen säännöstöön (FSS-säännöstö) ja merenkulkijoiden koulutusta, pätevyyskirjoja ja vahdinpitoa koskevaan säännöstöön (STCW-säännöstö) tehtävien muutosten hyväksymiseen

EUROOPAN UNIONIN NEUVOSTO, joka

ottaa huomioon Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen ja erityisesti sen 100 artiklan 2 kohdan yhdessä sen 218 artiklan 9 kohdan kanssa,

ottaa huomioon Euroopan komission ehdotuksen,

sekä katsoo seuraavaa:

- (1) Kansainvälistä merenkulkujärjestöä, jäljempänä 'IMO', koskeva yleissopimus tuli voimaan 17 päivänä maaliskuuta 1958.
- (2) IMO on Yhdistyneiden kansakuntien erityisjärjestö, joka vastaa merenkulun turvallisuudesta ja turvatoimista sekä alusten aiheuttaman meren ja ilman pilaantumisen ehkäisemisestä. Kaikki unionin jäsenvaltiot ovat IMO:n jäseniä. Unioni ei ole IMO:n jäsen.
- (3) IMO:sta tehdyn yleissopimuksen 38 artiklan a alakohdan mukaan meriympäristön suojelukomitea suorittaa tehtäviä, jotka annetaan tai voidaan antaa IMO:lle kansainvälisillä yleissopimuksilla tai niiden nojalla, aluksista aiheutuvan meren pilaantumisen ehkäisemiseksi ja torjumiseksi, erityisesti kun on kyse sääntöjen tai muiden määräysten hyväksymisestä tai muuttamisesta.
- (4) IMO:sta tehdyn yleissopimuksen 28 artiklan b alakohdan mukaan meriturvallisuuskomitea huolehtii kaikkien niiden tehtävien suorittamisesta, joita sille on määrätty mainitussa yleissopimuksessa, IMO:n yleiskokouksessa tai IMO:n neuvostossa, tai kaikkien sellaisten mainitun artiklan soveltamisalaan kuuluvien tehtävien suorittamisesta, joita sille voidaan antaa jonkin muun kansainvälisen välineen nojalla ja jotka IMO hyväksyy.
- (5) IMO:n meriympäristön suojelukomitean on määrä 18 päivästä 22 päivään maaliskuuta 2024 pidettävässä 81. istunnossaan hyväksyä muutoksia aluksista aiheutuvan meren pilaantumisen ehkäisemistä koskevan kansainvälisen

yleissopimuksen (MARPOL) pöytäkirjassa I olevaan V artiklaan, MARPOL-yleissopimuksen liitteeseen VI alhaisessa lämpötilassa leimahtavien polttoaineiden ja muiden polttoöljyyn liittyvien kysymysten osalta, alusten polttoaineenkulutusta koskevan IMO:n tietokannan tietojen saatavuuden osalta sekä kuljetustyötä koskevien tietojen IMO:n tietokantaan sisällyttämisen ja tietojen yksityiskohtaisuuden lisäämisen osalta sekä painolastivesiyleissopimukseen.

- (6) IMO:n meriturvallisuuskomitean on määrä 15 päivästä 24 päivään toukokuuta 2024 pidettävässä 108. istunnossaan hyväksyä muutoksia ihmishengen turvallisuudesta merellä vuonna 1974 tehdyn kansainvälisen yleissopimuksen (SOLAS) II-1, II-2 ja V lukuun, kaasuja tai muita alhaisessa lämpötilassa leimahtavia polttoaineita käyttäviä aluksia koskevaan kansainväliseen turvallisuussäännöstöön (IGF-säännöstö), irtolasti- ja öljysäiliöalusten katsastuksissa sovellettavaa laajennettua katsastusohjelmaa koskevaan vuoden 2011 kansainväliseen säännöstöön (vuoden 2011 ESP-säännöstö), hengenpelastuslaitteita koskevaan kansainväliseen säännöstöön (LSA-säännöstö), paloturvallisuusjärjestelyjen kansainväliseen säännöstöön (FSS-säännöstö) sekä merenkulkijoiden koulutusta, pätevyyskirjoja ja vahdinpitoa koskevan säännöston (STCW-säännöstö) A-VI/1 jaksoon.
- (7) On aiheellista vahvistaa meriympäristön suojelukomitean 81. istunnossa unionin puolesta otettava kanta, koska suunnitellut säädökset voivat vaikuttaa ratkaisevasti unionin oikeuden sisältöön, erityisesti alusliikennettä koskevan yhteisön seuranta- ja tietojärjestelmän perustamisesta annettuun direktiiviin 2002/59/EY¹, meriliikennealan onnettomuuksien tutkinnan peruseriaatteista annettuun direktiiviin 2009/18/EY², tiettyjen nestemäisten polttoaineiden rikkipitoisuuden vähentämisestä annettuun direktiiviin (EU) 2016/802³, meriliikenteen hiilidioksidipäästöjen tarkkailusta, raportoinnista ja todentamisesta annettuun asetukseen (EU) 2015/757⁴, kasvihuonekaasujen päästöoikeuksien kaupan järjestelmän toteuttamisesta unionissa annettuun direktiiviin 2003/87/EY⁵, markkinavakausvarannon perustamisesta unionin kasvihuonekaasupäästöjen kauppajärjestelmään ja sen toiminnasta annettuun päätökseen (EU) 2015/1814⁶, uusiutuvien ja vähähiilisten polttoaineiden käytöstä meriliikenteessä annettuun asetukseen (EU) 2023/1805⁷ sekä satamavaltioiden suorittamasta valvonnasta annettuun direktiiviin 2009/16/EY⁸.
- (8) Tästä syystä unionin olisi tuettava aluksista aiheutuvan meren pilaantumisen ehkäisemistä koskevan kansainvälisen yleissopimuksen (MARPOL) pöytäkirjassa I olevaan V artiklaan tehtäviä muutoksia, koska on tärkeää perustaa yksi yhteinen ilmoitusjärjestelmä konttien katoamisen varalta, jotta vältetään päällekkäiset toimitusvaatimukset ja sekaannukset, jotka saattavat johtaa siihen, että merellä kadonneista konteista ei ilmoiteta.
- (9) Unionin olisi tuettava MARPOL-yleissopimuksen liitteeseen VI tehtäviä muutoksia, jotka koskevat alhaisessa lämpötilassa leimahtavia polttoaineita ja muita polttoöljyyn liittyviä kysymyksiä, koska niiden avulla ratkaistaan testaamista ja

¹ EYVL L 208, 5.8.2002, s. 10.

² EUVL L 131, 28.5.2009, s. 114.

³ EUVL L 132, 21.5.2016, s. 58.

⁴ EUVL L 123, 19.5.2015, s. 55.

⁵ EUVL L 275, 25.10.2003, s. 32.

⁶ EUVL L 264, 9.10.2015, s. 1.

⁷ EUVL L 234, 22.9.2023, s. 48.

⁸ EUVL L 131, 28.5.2009, s. 57.

leimahduspistetietojen sisällyttämistä polttoaineen luovutustodistukseen (BDN) koskeva vaatimus alhaisessa lämpötilassa leimahtavien polttoaineiden osalta. Tämä vaatimus oli ristiriidassa SOLAS-yleissopimuksen II-2 lukuun hiljattain MSC:n 106. istunnossa tehtyjen muutosten kanssa. Unionin olisi myös tuettava MARPOL-yleissopimuksen liitteeseen VI tehtäviä muutoksia, jotka koskevat alusten polttoaineenkulutusta koskevan IMO:n tietokannan tietojen saatavuutta sekä kuljetustyötä koskevien tietojen sisällyttämistä IMO:n tietokantaan ja tietojen yksityiskohtaisuuden lisäämistä, koska muutokset optimoivat tiedonkeruujärjestelmän käytön merenkulkualan hiilestä irtautumista koskevan päätöksenteon edistämiseksi ja ovat kompromissi IMO:n tiedonkeruujärjestelmän tietojen laajemman saatavuuden ja IMO:n sihteeristön suorittaman tietojen hallinnan välillä. Yhtäältä analyysijä suorittaville konsulttipalveluille ja tutkimuslaitoksille myönnetään pääsy tiedonkeruujärjestelmän tietoihin IMO:n sihteeristön suostumuksella, ja toisaalta muutokset tarjoavat kaikille yrityksille mahdollisuuden luovuttaa vapaaehtoisesti tiedonkeruujärjestelmän tietoja aluksistaan suurelle yleisölle.

- (10) Unionin olisi tuettava painolastivesiyleissopimukseen tehtäviä muutoksia, koska ne lisäävät digitalisaatiota siten, että käytetään painolastivesiyleissopimuksen mukaisesti sähköisiä päiväkirjoja.
- (11) On aiheellista vahvistaa IMO:n meriturvallisuuskomitean 108. istunnossa unionin puolesta otettava kanta, koska suunnitellut säädökset voivat vaikuttaa ratkaisevasti unionin lainsäädännön sisältöön, erityisesti matkustaja-alusten turvallisuussäännöistä ja -määräyksistä annettuun direktiiviin 2009/45/EY⁹, alusliikennettä koskevan yhteisön seuranta- ja tietojärjestelmän perustamisesta annettuun direktiiviin 2002/59/EY¹⁰, meriliikennealan onnettomuuksien tutkiminnan peruseriaatteista annettuun direktiiviin 2009/18/EY¹¹, yksirunkoisiin öljysäiliöaluksiin sovellettavien kaksoisrunkoa tai vastaavaa rakennetta koskevien rakennevaatimusten nopeutetusta käyttöönotosta annettuun asetukseen (EU) N:o 530/2012¹², laivavarusteista annettuun direktiiviin 2014/90/EU¹³ sekä merenkulkijoiden vähimmäiskoulutuksesta annettuun direktiiviin (EU) 2022/993¹⁴.
- (12) Tästä syystä unionin olisi tuettava ihmishengen turvallisuudesta merellä vuonna 1974 tehdyn kansainvälisen yleissopimuksen (SOLAS) II-1, II-2 ja V lukuun tehtäviä muutoksia, koska ne parantavat merkittävästi turvallisuutta takaamalla, että kaikilla uusilla aluksilla, joiden bruttovetoisuus on vähintään 20 000, poislukien säiliöalukset ja mukaan lukien matkustaja-alukset, on asianmukaiset varusteet hätätilanteessa tehtävää hinausta varten, sekä parantamalla yleisesti matkustaja-alusten, mukaan lukien ro-ro-matkustaja-alukset, paloturvallisuutta ja polttoöljyn käytön turvallisuutta matkustaja-aluksilla. Muutoksilla myös yksinkertaistetaan konttien katoamista koskevien ilmoitusten käsittelyä sääntelyvelvoitteiden noudattamiseksi, määrätään lippuvaltion ilmoitusvelvollisuudesta IMO:lle, lisätään merenkulun turvallisuutta ja ehkäistään ympäristön pilaantumista.
- (13) Unionin olisi tuettava kaasuja tai muita alhaisessa lämpötilassa leimahtavia polttoaineita käyttäviä aluksia koskevaan kansainväliseen turvallisuussäännöstöön

⁹ EUVL L 163, 25.6.2009, s. 1.

¹⁰ EYVL L 208, 5.8.2002, s. 10.

¹¹ EUVL L 131, 28.5.2009, s. 114.

¹² EUVL L 172, 30.6.2012, s. 3.

¹³ EUVL L 257, 28.8.2014, s. 146.

¹⁴ EUVL L 169, 27.6.2022, s. 45.

(IGF-säännöstö) tehtäviä muutoksia, koska ne parantavat maakaasua polttoaineena käyttävien alusten, myös matkustaja-alusten, turvallisuutta.

- (14) Unionin olisi tuettava irtolasti- ja öljysäiliöalusten katsastuksissa sovellettavaa laajennettua katsastusohjelmaa koskevaan vuoden 2011 kansainväliseen säännöstöön (vuoden 2011 ESP-säännöstö) tehtäviä muutoksia, koska niillä muutetaan vuoden 2011 ESP-säännöstöön vuonna 2019 tehtyjen muutosten liitteissä olevia runkorakenteiden paksuusmittauksiin osallistuvan yrityksen hyväksymis- ja sertifiointimenettelyjä siten, että menettelyissä viitataan viranomaisiin sen sijaan, että viitattaisiin viranomaisten tunnustamaan organisaatioon. Tämä auttaa selkeyttämään menettelyä.
- (15) Unionin olisi tuettava hengenpelastuslaitteita koskevaan kansainväliseen säännöstöön (LSA-säännöstö) tehtäviä muutoksia, koska niillä edistetään merenkulun turvallisuutta siten, että tarkistetaan matkustaja-alusten pelastusveneiden ja -lauttojen sekä valmiusveneiden laskunopeutta, varmistetaan pelastusliivien asianmukainen suorituskyky vedessä merenkulkijoiden turvallisuuden parantamiseksi sekä tiukennetaan kuormitettuna laukaisuvalmiilla koukuilla varustettujen yhden taljaköyden ja kourun järjestelmien turvallisuusnormeja poistamalla 4.4.7.6.17 kohdassa mainitut poikkeukset.
- (16) Unionin olisi tuettava paloturvallisuusjärjestelyjen kansainväliseen säännöstöön (FSS-säännöstö) tehtäviä muutoksia, koska ne parantavat merkittävästi ihmishengen turvallisuutta merellä parantamalla matkustaja-alusten ja erityisesti ro-ro-matkustaja-alusten paloturvallisuutta.
- (17) Unionin olisi tuettava merenkulkijoiden koulutusta, pätevyyskirjoja ja vahdinpitoa koskevan säännöston (STCW-säännöstö) A-VI/1 jaksoon tehtäviä muutoksia, koska niillä varmistetaan merenkulkijoille turvallinen työpaikka sisällyttämällä A-VI/1 jaksoon ”Merenkulkijan turvallisuusasioihin liittyvää perehdytystä, hätätilanteiden peruskoulutusta ja ohjeistusta koskevat pakolliset vähimmäisvaatimukset” uusi pätevyys eli vaatimalla, että heidän tulee edistää kiusaamisen ja häirinnän, myös seksuaalisen väkivallan ja seksuaalisen häirinnän, ehkäisemistä ja torjuntaa.
- (18) Unionin kannan esittävät yhdessä ne jäsenvaltiot, jotka ovat IMO:n jäseniä, ja komissio,

ON HYVÄKSYNYT TÄMÄN PÄÄTÖKSEN:

1 artikla

Kansainvälisen merenkulkujärjestön, jäljempänä ’IMO’, meriympäristön suojelukomitean 81. istunnossa unionin puolesta otettava kanta on hyväksyä muutokset

- a) aluksista aiheutuvan meren pilaantumisen ehkäisemistä koskevan kansainvälisen yleissopimuksen (MARPOL) pöytäkirjassa I olevaan V artiklaan, sellaisina kuin ne esitetään IMO:n asiakirjan MEPC 81/3/1 liitteessä,
- b) MARPOL-yleissopimuksen liitteeseen VI alhaisessa lämpötilassa leimahtavien polttoaineiden ja muiden polttoöljyyn liittyvien kysymysten osalta, alusten polttoaineenkulutusta koskevan IMO:n tietokannan tietojen saatavuuden osalta sekä kuljetustyötä koskevien tietojen IMO:n tietokantaan sisällyttämisen ja tietojen yksityiskohtaisuuden lisäämisen osalta, sellaisina kuin ne esitetään IMO:n asiakirjan MEPC 81/3/2 liitteessä, sekä

- c) painolastivesiyleissopimukseen, sellaisina kuin ne esitetään IMO:n asiakirjan MEPC 81/3 liitteessä.

2 artikla

Kansainvälisen merenkulkujärjestön meriturvallisuuskomitean 108. istunnossa unionin puolesta otettava kanta on hyväksyä muutokset

- a) ihmishengen turvallisuudesta merellä vuonna 1974 tehdyn kansainvälisen yleissopimuksen (SOLAS) II-1, II-2 ja V lukuun, sellaisina kuin ne esitetään IMO:n asiakirjan MSC 108/3 liitteissä 1 ja 2,
- b) kaasuja tai muita alhaisessa lämpötilassa leimahtavia polttoaineita käyttäviä aluksia koskevaan kansainväliseen turvallisuussäännöstöön (IGF-säännöstö), sellaisina kuin ne esitetään IMO:n asiakirjan MSC 108/3 liitteessä 3,
- c) irtolasti- ja öljysäiliöalusten katsastuksissa sovellettavaa laajennettua katsastusohjelmaa koskevaan vuoden 2011 kansainväliseen säännöstöön (vuoden 2011 ESP-säännöstö), sellaisina kuin ne esitetään IMO:n asiakirjan MSC 108/3 liitteessä 5,
- d) hengenpelastuslaitteita koskevaan kansainväliseen säännöstöön (LSA-säännöstö), sellaisina kuin ne esitetään IMO:n asiakirjan MSC 108/3 liitteessä 6,
- e) paloturvallisuusjärjestelyjen kansainväliseen säännöstöön (FSS-säännöstö), sellaisina kuin ne esitetään IMO:n asiakirjan MSC 108/3 liitteessä 7, sekä
- f) merenkulkijoiden koulutusta, pätevyyskirjoja ja vahdinpitoa koskevan säännöston (STCW-säännöstö) A-VI/1 jaksoon, sellaisina kuin ne esitetään IMO:n asiakirjan MSC 108/3/2 liitteessä.

3 artikla

- 1. Edellä 1 artiklassa tarkoitetun kannan esittävät komissio sekä ne unionin jäsenvaltiot, jotka ovat IMO:n meriympäristön suojelukomitean jäseniä, toimien yhdessä unionin edun mukaisesti.
- 2. Edellä 2 artiklassa tarkoitetun kannan esittävät komissio sekä ne unionin jäsenvaltiot, jotka ovat IMO:n meriturvallisuuskomitean jäseniä, toimien yhdessä unionin edun mukaisesti.

4 artikla

Tämä päätös on osoitettu komissiolle ja kaikille jäsenvaltioille.

Tehty Brysselissä

*Neuvoston puolesta
Puheenjohtaja*