



Euroopa Liidu
Nõukogu

Brüssel, 31. märts 2023
(OR. en)

8026/23

Institutsioonidevaheline
dokument:
2023/0092(NLE)

MAR 48
OMI 28

ETTEPANEK

Saatja:	Euroopa Komisjoni peasekretär, allkirjastanud Martine DEPREZ, direktor
Kättesaamise kuupäev:	31. märts 2023
Saaja:	Thérèse BLANCHET, Euroopa Liidu Nõukogu peasekretär
Komisjoni dok nr:	COM(2023) 181 final
Teema:	Ettepanek: NÕUKOGU OTSUS seisukoha kohta, mis võetakse Euroopa Liidu nimel Rahvusvahelises Mereorganisatsioonis meresõiduohutuse komitee 107. istungjärgul seoses rahvusvahelise konventsiooni inimelude ohutusest merel (SOLAS), 1994. aasta kiirlaevade ohutuse rahvusvahelise koodeksi (1994 HSC-koodeks), 2000. aasta kiirlaevade ohutuse rahvusvahelise koodeksi (2000 HSC-koodeks), polaarvetes sõitvate laevade rahvusvahelise koodeksi (polaarkoodeks), 1978. aasta meremeeste väljaõppe, diplomeerimise ja vahiteenistuse aluste rahvusvahelise konventsiooni (STCW) ja koodeksi ning rahvusvahelise päästevahendite koodeksi muudatuste vastuvõtmisega

Käesolevaga edastatakse delegatsioonidele dokument COM(2023) 181 final.

Lisatud: COM(2023) 181 final



EUROOPA
KOMISJON

Brüssel, 31.3.2023
COM(2023) 181 final

2023/0092 (NLE)

Ettepanek:

NÕUKOGU OTSUS

seisukoha kohta, mis võetakse Euroopa Liidu nimel Rahvusvahelises Mereorganisatsioonis meresõiduohutuse komitee 107. istungjärgul seoses rahvusvahelise konventsiooni inimelude ohutusest merel (SOLAS), 1994. aasta kiirlaevade ohutuse rahvusvahelise koodeksi (1994 HSC-koodeks), 2000. aasta kiirlaevade ohutuse rahvusvahelise koodeksi (2000 HSC-koodeks), polaarvetes sõitvate laevade rahvusvahelise koodeksi (polaarkoodeks), 1978. aasta meremeeste väljaõppe, diplomeerimise ja vahiteenistuse aluste rahvusvahelise konventsiooni (STCW) ja koodeksi ning rahvusvahelise päästevahendite koodeksi muudatuste vastuvõtmisega

SELETUSKIRI

1. KAVANDATAV REGULEERIMISESE

Ettepanekus käsitletakse otsust liidu nimel võetava seisukoha kohta Rahvusvahelise Mereorganisatsiooni meresõiduohutuse komitee 107. istungjärgul, mis toimub 31. maist 9. juunini 2023.

Meresõiduohutuse komitee 106. istungjärgul nähti ette, et komitee 107. istungjärgul võetakse vastu muudatused, mis tehakse:

- (1) 1974. aasta rahvusvahelise konventsiooni inimelude ohutusest merel (SOLAS) peatükki II-2 ning 1994. aasta kiirlaevade ohutuse rahvusvahelisse koodeksisse (1994 HSC-koodeks) ja 2000. aasta kiirlaevade ohutuse rahvusvahelisse koodeksisse (2000 HSC-koodeks);
- (2) 1974. aasta rahvusvahelise konventsiooni inimelude ohutusest merel (SOLAS) peatükki XIV ja polaarvetes sõitvate laevade rahvusvahelisse koodeksisse (edaspidi „polaarkodeks“);
- (3) 1978. aasta meremeeste väljaõppe, diplomeerimise ja vahiteenistuse aluste rahvusvahelisse konventsiooni (edaspidi „STCW konventsioon“) ja koodeksisse ning
- (4) rahvusvahelisse päästevahendite koodeksisse.

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 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 suhted IMOga põhinevad eelkõige 1974. aastal Valitsustevahelise Nõuandva Merendusorganisatsiooni (IMCO) ja Euroopa Komisjoni vahel sõlmitud koostöölepingul.

IMO meresõiduohutuse komiteesse 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 navigatsioonandmeid, laevaõnnetuste uurimist, merepäästet ning kõiki muid meresõiduohutust otseselt mõjutavaid küsimusi.

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

Nii IMO meresõiduohutuse komitee kui ka merekeskkonna kaitse komitee tagavad vahendid, et täita neile IMO konventsiooni, IMO assamblee või IMO nõukogu poolt määratud ülesandeid või eespool nimetatud tegevusvaldkonna alla kuuluvaid ülesandeid, mida võidakse neile määrata 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 meresõiduohutuse komitee kavandatav akt

Oma 31. maist kuni 9. juunini 2023 toimuval 107. istungjärgul peab meresõiduohutuse komitee võtma vastu muudatused, mis käsitlevad SOLASi konventsiooni peatükki II-2 ning 1994. ja 2000. aasta kiirlaevade ohutuse rahvusvahelist koodeksit perfluorooktaansulfoonhappe keelustamise kohta, SOLASi konventsiooni peatükki XIV ja polaarkoodeksit kalalaevade ohutuse kohta, STCW konventsiooni ja koodeksit elektrooniliste tunnistuste kasutamise kohta ning rahvusvahelist päästevahendite koodeksit ventilatsiooninormide kohta täielikult suletud päästepaatides.

SOLASi konventsiooni peatüki II-2 ning 1994. ja 2000. aasta kiirlaevade ohutuse rahvusvahelise koodeksi kavandatavate muudatuste eesmärk on keelustada perfluorooktaansulfoonhapet sisaldavate tulekustutusvahetude kasutamine meretulekahjude puhul.

SOLASi konventsiooni peatüki XIV ja polaarkoodeksi kavandatavate muudatuste eesmärk on tagada ohutusnõuete tugevdamine polaarvetes sõitvatel SOLASi konventsiooniga hõlmamata laevadel.

STCW konventsiooni ja koodeksi kavandatavate muudatuste eesmärk on võtta kasutusele meremeeste elektroonilised tunnistused töö lihtsustamiseks, lipuriigi ametiasutuste, sadamariigi kontrolliametnike ja meremeeste halduskoormuse vähendamiseks ning võltsitud tunnistuste kiirema tuvastamise võimaldamiseks.

Rahvusvahelise päästevahendite koodeksi kavandatavate muudatuste eesmärk on tõhustada ohutusnõudeid seoses ventilatsiooninormidega täielikult suletud päästepaatides.

3. LIIDU NIMEL VÕETAV SEISUKOHT

3.1. 1974. aasta rahvusvahelise konventsiooni inimelude ohutusest merel (SOLAS) peatüki II-2 ning 1994. aasta kiirlaevade ohutuse rahvusvahelise koodeksi ja 2000. aasta kiirlaevade ohutuse rahvusvahelise koodeksi muudatused

Meresõiduohutuse komitee 101. istungjärgul kiitis heaks uue väljundi perfluorooktaansulfoonhappe kasutamise keelustamiseks uutes tulekustutussüsteemides; liit toetas seda. Meresõiduohutuse komitee lisas selle oma 101. istungjärgul laevasüsteemide ja -seadmete allkomitee kahe aasta järel arutatavasse päevakorda.

Laevasüsteemide ja -seadmete allkomitee 7. istungjärgul otsustati laiendada väljundi „Sätete väljatöötamist perfluorooktaansulfoonhapet sisaldavate tulekustutusvahetude keelustamiseks tulekahjude kustutamisel laevadel“ kohaldamisala, et lisada SOLASi konventsiooni peatüki II-2 muud sätted ja muud dokumendid, et meresõiduohutuse komitee 102. istungjärgul selle heaks kiidaks. Liit toetas selle uue väljundi lisamist laevasüsteemide ja -seadmete allkomitee 8. istungjärgu päevakorda.

Meresõiduohutuse komitee 102. istungjärgul nõustuti väljundi kohaldamisala laiendamisega ning selle lisamisega laevasüsteemide ja -seadmete allkomitee 8. istungjärgu päevakorda; liit toetas seda.

Laevasüsteemide ja -seadmete allkomitee 8. istungjärgul nõustuti SOLASi konventsiooni peatüki II-2 ning perfluorooktaansulfoonhappe keelustamist käsitlevate 1994. ja 2000. aasta kiirlaevade ohutuse rahvusvahelise koodeksi muudatusettepanekutega. Laevasüsteemide ja -seadmete allkomitee 8. istungjärgul toetas liit SOLASi konventsiooni peatüki II-2 ning 1994. ja 2000. aasta kiirlaevade ohutuse rahvusvahelisse koodeksisse kavandatavaid muudatusettepanekuid ning soovitas need saata töörühmale SOLASi konventsiooni ja kiirlaevade ohutuse rahvusvaheliste koodeksite muudatuste lõplikuks vormistamiseks.

Meresõiduohutuse komitee 106. istungjärgul kiideti SOLASi konventsiooni peatüki II-2 ning 1994. ja 2000. aasta kiirlaevade ohutuse rahvusvahelise koodeksi muudatusettepanekud heaks (meresõiduohutuse komitee 106. istungjärgu aruande (MSC 106/19) punkt 11.29), et need meresõiduohutuse komitee 107. istungjärgul vastu võtta.

Meresõiduohutuse komitee 106. istungjärgul oli liidu seisukoht toetada SOLASi konventsiooni peatüki II-2 ning 1994. ja 2000. aasta kiirlaevade ohutuse rahvusvahelise koodeksi muudatusettepanekute heakskiitmist.

Liidu seisukoht peaks olema neid muudatusi toetada, sest perfluorooktaansulfoonhappe on kahjulik nii inimeste tervisele kui ka merekeskkonnale ning nende sätetega keelustatakse perfluorooktaansulfoonhapet sisaldavate tulekustutusvahetude kasutamine meretulekahjudes.

3.2. 1974. aasta rahvusvahelise konventsiooni inimelude ohutusest merel (SOLAS) peatüki XIV ning polaarkoodeksi muudatused

Meresõiduohutuse komitee 100. istungjärgul arutati SOLASi konventsiooni peatüki XIV muudatusettepanekuid, mille eesmärk oli hõlbustada teatavate sätete kohustuslikku kohaldamist kalalaevade suhtes. Lisaks kaaluti meresõiduohutuse komitee 100. istungjärgul võimalust muuta kohustuslikuks teatav meetoodika laeva töövalmiduse määramiseks jääoludes, kuivõrd see on reisi planeerimise oluline osa (polaarkoodeks, 11. peatükk), ning kinnitati, et võidakse kehtestada kohustus järgida polaarkoodeksi polaarvetes seilamise tegevuskäsiraamatut või selle osi.

Meresõiduohutuse komitee 100. istungjärgul toetas liit kalalaevade puhul seisukohta, et meresõiduohutuse komitee 100. istungjärgul analüüsitakse põhjalikumalt SOLASi konventsiooni peatüki XIV ja polaarkoodeksi muutmissetepanekuid.

Meresõiduohutuse komitee 101. istungjärgul kaalus komitee polaarkoodeksi sätete laiendamist SOLASi konventsiooniga hõlmamata laevadele ja ettepanekut võtta vastu assamblee resolutsioon, millega innustataks liikmesriike võtma vabatahtlikke meetmeid polaarkoodeksi ohutusmeetmete rakendamiseks SOLASi konventsiooniga hõlmamata laevadele.

Seejärel kiideti meresõiduohutuse komitee 101. istungjärgul heaks assamblee resolutsiooni projekt ajutiste ohutusmeetmete kohta polaarvetes tegutsevatele SOLASi konventsiooni alusel sertifitseerimata laevadele ning otsustati teha navigatsiooni, side ning otsingu- ja päästetegevuse allkomitee 7. istungjärgule ülesandeks analüüsida polaarkoodeksi 9. ja 11. peatüki SOLASi konventsiooniga hõlmamata kalalaevadele kohaldamise tagajärgi ja teostatavust, samuti otsustada, kuidas SOLASi konventsiooniga hõlmamata laevade ohutust kõige paremini suurendada, sealhulgas SOLASi konventsiooni ja/või polaarkoodeksi muudatuste võimalik väljatöötamine.

Meresõiduohutuse komitee 101. istungjärgul oli liidu seisukoht järgmine:

1. toetada põhimõtteliselt ettepanekut teha navigatsiooni, side ning otsingu- ja päästetegevuse allkomiteele ülesandeks seda küsimust edasi arutada;

2. toetada kalalaevade puhul assamblee resolutsiooni projekti väljatöötamist.

Navigatsiooni, side ning otsingu- ja päästetegevuse allkomitee 7. istungjärgul otsustas allkomitee asutada Uus-Meremaa koordineerimisel korrespondentühma.

Navigatsiooni, side ning otsingu- ja päästetegevuse allkomitee 7. istungjärgul toetas liit üldiselt ettepanekut alustada tehniliste küsimuste arutelu, mis olid tekkinud seoses polaarkoodeksi 9. ja 11. peatüki SOLASi konventsiooniga hõlmamata laevade suhtes kohaldamise teostatavuse ja tagajärgedega.

Navigatsiooni, side ning otsingu- ja päästetegevuse allkomitee 8. istungjärgul leppis allkomitee kokku järgmises:

- (1) polaarkoodeksi kavandatavad muudatusettepanekud peaksid piirduma praeguste osadega I-A ja I-B, võimalike sellest tulenevate muudatustega ka sissejuhatavas osas;
- (2) polaarkoodeksi osas I-A väljatöötatavate asjaomaste eeskirjade kohaldamisala tuleks laiendada vähemalt kõikidele polaarvetes tegutsevatele vähemalt 24meetristele kalalaevadele, majandustegevusega mitte seotud lõbusõidujahtidele kogumahutavusega vähemalt 300 ning kaubalaevadele kogumahutavusega vähemalt 300, kuid alla 500 ning
- (3) tuleks koostada SOLASi konventsiooni peatüki XIV muudatusettepanekud, et laiendada polaarkoodeksi kohaldamisala teistele laevadele ning käsitleda vabastusi ja erandeid.

Selle küsimusega jätkamiseks leppis allkomitee lõpuks kokku taasasutada polaarvetes tegutsevate SOLASi konventsiooniga hõlmamata laevade ohutusmeetmete korrespondentühm.

Navigatsiooni, side ning otsingu- ja päästetegevuse allkomitee 8. istungjärgul toetas liit korrespondentühma taasasutamist 9. ja 11. peatüki teksti täiendamiseks ning SOLASi konventsiooni muudatusettepaneku koostamiseks, eelkõige seoses kala- ja väikelaevadega.

Navigatsiooni, side ning otsingu- ja päästetegevuse allkomitee 9. istungjärgul toetas liit seoses kala- ja väikelaevadega SOLASi konventsiooni peatüki XIV muudatusettepanekuid, samuti polaarkodeksi osade I-A ja 1-B muudatusettepanekuid.

Meresõiduohutuse komitee 106. istungjärgul kiitis komitee heaks SOLASi konventsiooni peatüki XIV ja polaarkodeksi kavandatavad muudatused (meresõiduohutuse komitee 106. istungjärgu aruande punkt 13.9 (MSC 106/19), et need meresõiduohutuse komitee 107. istungjärgul vastu võtta ja 1. jaanuaril 2026 jõustada.

Meresõiduohutuse komitee 106. istungjärgul toetas liit SOLASi konventsiooni peatüki XIV muudatusettepanekuid, samuti polaarkodeksi osade I-A ja 1-B muudatusettepanekuid.

Liit peaks neid muudatusi toetama, sest need tõhustavad polaarvetes tegutsevate SOLASi konventsiooniga hõlmamata laevade ohutusnõudeid.

3.3. 1978. aasta meremeeste väljaõppe, diplomeerimise ja vahiteenistuse aluste rahvusvahelise konventsiooni ja koodeksi muudatused

Inimressursside, väljaõppe ja vahiteenistuse allkomitee kaalus 5. istungjärgul ettepaneku tegemist meremeeste väljaõppe, diplomeerimise ja vahiteenistuse aluste rahvusvahelise konventsiooni (STCW konventsioon) reegli I/2 ühtse tõlgendamise kohta eesmärgiga selgitada meremeeste tunnistuste puhul mõiste „originaal“ tähendust seoses võimalusega kasutada STCW konventsiooni jaoks elektroonilisi tõendeid, mis on juba teiste konventsioonide puhul tavaks saanud. Õigupoolest on IMO juba välja töötanud suunised elektrooniliste tunnistuste kasutamiseks (FAL.5/Circ.39/Rev.2). Siiski läksid inimressursside, väljaõppe ja vahiteenistuse allkomitee 5. istungjärgul arvamused lahku selle suhtes, kas suunised juba lubavad elektroonilisi tunnistusi STCW konventsiooni puhul.

Liit toetas inimressursside, väljaõppe ja vahiteenistuse allkomitee 5. istungjärgu ettepanekut selgitada mõiste „originaal“ tähendust (STCW konventsiooni reegel I/2), et võimaldada elektrooniliste tunnistuste tunnustamine.

Meresõiduohutuse komitee leppis oma 100. istungjärgul kokku lisada inimressursside, väljaõppe ja vahiteenistuse allkomitee kahe aasta järel arutatavasse päevakorda ning inimressursside, väljaõppe ja vahiteenistuse allkomitee 6. istungjärgu esialgsesse päevakorda väljundi „STCW konventsiooni ning meremeeste elektrooniliste tunnistuste ja dokumentide kasutamise koodeksi muudatuste väljatöötamine“ koos tähtajaga viia eesmärk ellu 2020. aastaks koos dokumentide rakendamise allkomiteega (III) vastavalt inimressursside, väljaõppe ja vahiteenistuse allkomitee nõudmisele. Meresõiduohutuse komitee 100. istungjärgul nõustuti ühtlasi teavitama uuest väljundist FAL komiteed, kuivõrd FAL komitee oli kiitnud heaks elektrooniliste tunnistuste kasutamise suunised (FAL.5/Circ.39/Rev.2).

Meresõiduohutuse komitee 100. istungjärgul toetas liit uue väljundi ettepanekut, mis käsitleks elektrooniliste tunnistuste kasutamist vastavalt STCW konventsioonile ja koodeksile.

Inimressursside, väljaõppe ja vahiteenistuse allkomitee 6. istungjärgul märgiti, et parim jätkamisvõimalus oleks alustada selle küsimuse arutamist korrespondentühmas. Liit toetas inimressursside, väljaõppe ja vahiteenistuse allkomitee 6. istungjärgul korrespondentühma asutamist.

Pärast korrespondentühma aruande arutamist sedastati inimressursside, väljaõppe ja vahiteenistuse allkomitee 7. istungjärgul, et STCW konventsiooni asjaomaste eeskirjade,

STCW koodeksi A ja B osa sätete muutmise ja suuniste projekti koostamisega seoses on vaja lisatööd ja -arutelu. Seepärast otsustati taasasutada korrespondentühm.

Liit toetas inimressursside, väljaõppe ja vahiteenistuse allkomitee 7. istungjärgul üldiselt korrespondentühma tööd ning soovitas edastada aruande inimressursside, väljaõppe ja vahiteenistuse allkomitee 8. istungjärgul asutatavale töörühmale, et STCW muudatusettepanekute ja suuniste projekt lõplikult vormistada.

Inimressursside, väljaõppe ja vahiteenistuse allkomitee 8. istungjärgul juhiti tähelepanu korrespondentühma märgatavatele edusammudele STCW konventsiooni ja koodeksi (meremeeste elektrooniliste tunnistuste kasutamise kohta) muudatusettepanekute ning meremeeste elektrooniliste tunnistuste kasutamise suuniste ning sellega seotud STCW 7. istungjärgu ringkirja projekti koostamisel. Liit toetas korrespondentühma tööd ja tegi ettepaneku saata aruanne töörühmale.

Meresõiduohutuse komitee 106. istungjärgul kiideti heaks STCW konventsiooni reeglite I/1 ja I/2 ning STCW koodeksi osa A-I/2 muudatusettepanekud (meresõiduohutuse komitee 106. istungjärgu aruande punktid 10.4 ja 10.5 (MSC 106/19)), et võtta need meresõiduohutuse komitee 107. istungjärgul vastu.

Meresõiduohutuse komitee 106. istungjärgul toetas liit STCW reeglite I/1 ja I/2 ning elektrooniliste tunnistuste kasutamist käsitleva STCW koodeksi osa A-I/2 muudatusettepanekute heakskiitmist.

Liidu seisukoht peaks olema neid muudatusi toetada, kuivõrd STCW tunnistuste digiteerimine lihtsustaks lipuriigi ametiasutuste, sadamariigi kontrolliametnike ja meremeeste tööd ning vähendaks nende halduskoormust. Samuti võiks see aidata võltsitud tunnistusi kiiremini tuvastada.

3.4. Rahvusvahelise päästevahendite koodeksi muudatused

Meresõiduohutuse komitee koostas oma 97. istungjärgul uue väljundi seoses täielikult suletud päästepaatide ventilatsiooninõuetega; liit toetas seda.

Laevasüsteemide ja -seadmete allkomitee asutas oma 4. istungjärgul päästevahendite korrespondentühma, mis koguks Ameerika Ühendriikide juhtimisel vajalikke andmeid võimalike kriteeriumide väljaselgitamiseks, millel uued ventilatsiooninõuded peaksid põhinema, ning soovitaks kriteeriume, mida kasutada rahvusvahelise päästevahendite koodeksi IV peatüki punkti 4.6.6.1 muudatusettepanekutes, samuti koostaks resolutsiooni MSC.81(70) muudatusettepanekud.

Laevasüsteemide ja -seadmete allkomitee 4. istungjärgul toetas liit põhimõtteliselt rahvusvahelise päästevahendite koodeksi ja resolutsiooni MSC.81(70) muudatusettepanekute edasist arutelu töörühma sees.

Oma 5. istungjärgul leppis laevasüsteemide ja -seadmete allkomitee kokku järgmises:

1. täielikult suletud päästepaatide puhul peaks mikrokliimaatilistel parameetritel põhinev ventilatsioon/õhuvahetus olema rahvusvahelise päästevahendite koodeksi muudatusettepanekutes sätestatud kriteerium, mis ei eeldaks ei aktiivseid ega passiivseid ventilatsioonimeetodeid;
2. CO₂ kontsentratsioon ei tohiks ületada 5000 ppm, mis nõuab õhuvahetust vähemalt 5 m³/h inimese kohta ning uusi ventilatsiooninõudeid tuleks kohaldada kõikidele uutele täielikult suletud päästepaatidele, mis on paigaldatud laeva pardale pärast muudatuste jõustumise kuupäeva, ning

3. elamiskõlblik keskkond tuleks päästepaatides tagada üldjuhul vähemalt 24 tunni jooksul, ehkki polaarvetes seilavate laevade päästepaatide või -parvede puhul võib olla vaja pikemat ajavahemikku.

Viimaks lepitati laevasüsteemide ja -seadmete allkomitee 5. istungjärgul kokku koostada rahvusvahelise päästevahendite koodeksi täielikult suletud päästepaatide ventilatsiooni käsitlevad muudatusettepanekud, mis tuleks esitada meresõiduohutuse komiteele heakskiitmiseks, kui rahvusvahelise päästevahendite koodeksi nendega seotud muudatused (mis käsitlevad muude päästepaatide või -parvede ventilatsiooni peale täielikult suletud päästepaatide) on lõplikult vormistatud. Viimased muudatused edastati korrespondentrihmale täpsemaks aruteluks.

Laevasüsteemide ja -seadmete allkomitee 5. istungjärgul toetas liit rahvusvahelise päästevahendite koodeksi ja resolutsiooni MSC.81(70) muudatusettepanekute edasist arutelu töörühma sees.

Ajanappuse tõttu asutati laevasüsteemide ja -seadmete allkomitee 6. istungjärgul korrespondentrihm, et see laevasüsteemide ja -seadmete allkomitee 7. istungjärgul lõplikult kinnitada. Eesmärgi elluviimise tähtaega pikendati 2021. aastani.

Laevasüsteemide ja -seadmete allkomitee 7. istungjärgul lepitati kokku koostada rahvusvahelise päästevahendite koodeksi muudatusettepanekud, mis käsitlevad muude päästepaatide või -parvede ventilatsiooni peale täielikult suletud päästepaatide. Seoses resolutsiooniga MSC.81(70) lepitati laevasüsteemide ja -seadmete allkomitee 7. istungjärgul kokku koostada ettepanekud punktide 6.10 (Päästepaatide sõidukatsed) ja 6.14 (Täielikult suletud päästepaatide lisakatsed) muutmiseks. Seepärast taastasutas allkomitee päästevahendite korrespondentrihma, et vormistada lõplikult päästevahendeid käsitleva läbivaadatud soovitus (resolutsioon MSC.81(70) muudatusettepanekud, et katsetada täielikult suletud päästepaatide ventilatsioonisüsteeme.

Laevasüsteemide ja -seadmete allkomitee 7. istungjärgul toetas liit rahvusvahelise päästevahendite koodeksi ja resolutsiooni MSC.81(70) muudatusettepanekute edasist arutelu töörühma sees.

Laevasüsteemide ja -seadmete allkomitee 8. istungjärgul lepitati kokku järgmises:

1. meresõiduohutuse komitee resolutsiooni projekt rahvusvahelise päästevahendite koodeksi muudatuste kohta (seoses peatükis IV käsitletud päästepaatide ja -parvede ventilatsiooninõuetega), sealhulgas kohaldamissäte ja sellega seotud meresõiduohutuse komitee resolutsiooni projekt;
2. läbivaadatud soovitus (resolutsioon MSC.81(70)) muudatusettepanekud vastuvõtmiseks meresõiduohutuse komitee 107. istungjärgul koostoimes rahvusvahelise päästevahendite koodeksi muudatuste vastuvõtmisega (vt punkti 3.21), nagu sätestatud 2. lisas.

Laevasüsteemide ja -seadmete allkomitee 8. istungjärgul toetas liit resolutsiooni MSC.81(70) muudatusettepanekute edasist arutelu rahvusvahelises päästevahendite töörühmas, et vormistada see lõplikult asjaomasel istungjärgul ning lubada jõustada rahvusvahelise päästevahendite koodeksi ja resolutsiooni MSC.81(70) muudatusettepanekud paketina 1. jaanuaril 2026.

Meresõiduohutuse komitee 106. istungjärgul kiideti heaks rahvusvahelise päästevahendite koodeksi või täielikult suletud päästepaatide ning päästevahendite katsetamist käsitleva läbivaadatud soovitus (läbivaadatud soovitus) (resolutsioon MSC.81(70)) muudatusettepanekud seoses täielikult suletud päästepaatidega (meresõiduohutuse komitee

106. istungjärgu aruande punktid 11.4.1 ja 11.6.1 (MSC 106/19)), et need meresõiduohutuse komitee 107. istungjärgul vastu võtta.

Meresõiduohutuse komitee 106. istungjärgul toetas liit rahvusvahelise päästevahendite koodeksi või täielikult suletud päästepaatide ja päästevahendite katsetamist käsitleva läbivaadatud soovitus (läbivaadatud soovitus) (resolutsioon MSC.81(70)) muudatusettepanekuid seoses täielikult suletud päästepaatidega ning tuletas meelde, kui oluline on võtta vastu täielikult suletud päästepaate käsitlevad muudatusettepanekud.

Liit peaks neid muudatusi toetama, kuna need tõhustavad ohutusnõudeid seoses täielikult suletud päästepaatide ventilatsiooninormidega.

3.5. Asjakohased ELi õigusaktid ja ELi pädevus

3.5.1. 1974. aasta rahvusvahelise konventsiooni inimelude ohutusest merel (SOLAS) peatüki II-2 ning 1994. aasta kiirlaevade ohutuse rahvusvahelise koodeksi ja 2000. aasta kiirlaevade ohutuse rahvusvahelise koodeksi muudatused

Määrus (EL) 2019/1021 püsivate orgaaniliste saasteainete kohta¹. Sellega keelustatakse uued rajatised, kus kasutatakse perfluorooktaansulfoonhapet ja selle derivaate.

Määrus (EL) 1257/2013 laevade ringlussevõtu kohta². Laevade ringlussevõtu määruses sätestatakse hulk lisanõudeid, mis on Hongkongi konventsioonis sätestatutest konkreetsemad, sealhulgas selle lisades kaks täiendavat ohtlikku materjali (perfluorooktaansulfoonhape ja heksabromotsüklododekaan).

Seepärast mõjutavad SOLASi konventsiooni peatüki II-2 ning 1994. ja 2000. aasta kiirlaevade ohutuse rahvusvahelise koodeksi muudatused määruse (EL) 2019/1021 ja määruse (EL) 1257/2013 alusel kohaldatavaid nõudeid.

3.5.2. 1974. aasta rahvusvahelise konventsiooni inimelude ohutusest merel (SOLAS) peatüki XIV ning polaarkoodeksi muudatused

Direktiiv 97/70/EÜ, millega kehtestatakse vähemalt 24 meetri pikkustele kalalaevadele ühtne ohutuskord³. Selle III lisas on põhjapoolse piirkonna sätted, milles loetletakse tehnilised sätted polaaralasisid hõlmavates piirkondades tegutsevatele kalalaevadele.

Direktiiv 2013/53/EL, mis käsitleb väikelaevu ja jette⁴. Määruses reguleeritakse 2,5–24meetriste väikelaevade ja 0–4meetriste jettide projekteerimist ja ehitamist.

Komisjoni rakendusmäärus (EL) 2022/1157,⁵ millega kehtestatakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2014/90/EL⁶ rakenduseeskirjad seoses laevavarustuse projekteerimis-, ehitus- ja toimivusnõuete ning katsestandarditega ja tunnistatakse kehtetuks komisjoni rakendusmäärus (EL) 2021/1158.

Direktiiv 2002/59/EÜ, millega luuakse ühenduse laevaliikluse seire- ja teabesüsteem⁷. See sisaldab sätteid jääoludes tegutsevate laevade kohta. Artikliga 18 nõutakse pädevatelt asutustelt järgmist: 1) et nad annavad nad oma territoriaalvetes viibivate laevade kaptenitele

¹ ELT L 169, 25.6.2019, lk 45.

² ELT L 330, 10.12.2013, lk 1.

³ ELT L 34, 9.2.1998, lk 1.

⁴ ELT L 354, 28.12.2013, lk 90.

⁵ ELT L 180, 6.7.2022, lk 1.

⁶ ELT L 257, 28.8.2014, lk 146.

⁷ ELT L 208, 5.8.2002, lk 10.

„asjaomast teavet jääolude, soovitatavate marsruutide ja jäälõhkumisteenuste kohta oma õigusalluvusse kuuluvates vetes“ ning 2) et nad dokumenteerivad, et laevad vastavad asjaomases piirkonnas valitsevatele jääoludele vastavatele vastupidavus- ja võimsusnõuetele. Lisaks sisaldab artikkel 6a veoettevõtjate automaatsete identifitseerimissüsteemide (AIS, A-klass) kehtivaid nõudeid, hõlmates üle 15 meetri pikkuseid kalalaevu. Sama nõue sisaldub nõukogu määruse (EÜ) nr 1224/2009 (millega luuakse ühenduse kontrollisüsteem ühise kalanduspoliitika eeskirjade järgimise tagamiseks, kalanduskontrolli määrus) artiklis 10 ja seda kohaldatakse ELi lipu all sõitvate laevade suhtes.

Seepärast mõjutavad SOLASi konventsiooni peatüki XIV ja polaarkoodeksi muudatused direktiivi 97/70/EÜ, direktiivi 2013/53/EL, direktiivi 2014/90/EL ja direktiivi 2002/59/EÜ alusel kohaldatavaid nõudeid.

3.5.3. 1978. aasta meremeeste väljaõppe, diplomeerimise ja vahiteenistuse aluste rahvusvahelise konventsiooni ja koodeksi muudatused

Direktiiv (EL) 2022/993 (meremeeste väljaõppe miinimumtaseme kohta)⁸ sisaldab digitaalsete tunnistustega seotud sätteid:

- artikli 4 lõikes 11 sätestatakse, et „[k]ui artikli 20 lõikest 7 ei tulene teisiti, on käesoleva direktiiviga nõutava tunnistuse originaal kättesaadav selle laeva pardal, kus tunnistuse omanik töötab, paberkandjal või digitaalsel kujul, mille autentsust ja kehtivust on võimalik kontrollida käesoleva artikli lõike 13 punktis b sätestatud korras“;
- artikli 4 lõikes 14 sätestatakse, et „[p]ärast seda, kui STCW konventsiooni ja STCW koodeksi A osa asjakohased muudatusettepanekud seoses meremeeste digitaalsete tunnistustega jõustuvad, on komisjonil õigus võtta kooskõlas artikliga 30 vastu delegeeritud õigusakte, et muuta käesolevat direktiivi, viies kõik käesoleva direktiivi asjakohased sätted nende STCW konventsiooni ja STCW koodeksi A osa muudatusettepanekutega kooskõlla, eesmärgiga digitaliseerida meremeeste tunnistused ja kinnituslehed“;
- artiklis 6 (Liikmesriikide poolt välja antud meremeeste tunnistuste vastastikune tunnustamine) sätestatakse, et „[l]iikmesriik aktsepteerib teise liikmesriigi poolt või tema volitusel välja antud paberkandjal või digitaalsel kujul kutsetunnistust ja tõendavat dokumenti, et lubada meremeestel teenida tema lipu all sõitval laeval“.

Seepärast mõjutavad STCW konventsiooni ja koodeksi muudatused direktiivi (EL) 2022/993 alusel kohaldatavaid nõudeid.

3.5.4. Rahvusvahelise päästevahendite koodeksi muudatused

Komisjoni rakendusmääruse (EL) 2022/1157 (millega kehtestatakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2014/90/EL⁹ rakenduseeskirjad seoses laevavarustuse projekteerimis-, ehitus- ja toimivusnõuete ning katsestandarditega ja tunnistatakse kehtetuks komisjoni rakendusmäärus (EL) 2021/1158¹⁰) lisa osaks on päästepaatide ja -parvede nõuded ning resolutsioon MSC.81(70).

⁸ ELT L 169, 27.6.2022, lk 45.

⁹ ELT L 257, 28.8.2014, lk 146.

¹⁰ ELT L 180, 6.7.2022, lk 1.

Lisaks kohaldatakse direktiivi 2009/45/EÜ (reisilaevade ohutuseeskirjade ja -nõuete kohta)¹¹ artikli 6 lõike 2 punktiga i muudetud SOLASi konventsiooni A-klassi reisilaevade suhtes, samal ajal kui I lisa III peatükis (Päästevahendid) sätestatakse erinevad ja ulatuslikud nõuded B-, C- ja D-klassi reisilaevadele, kui need teevad kohalikke rannasõite, käsitledes ka täielikult suletud päästepaate.

Seepärast mõjutavad rahvusvahelise päästevahendite koodeksi muudatused direktiivi 2014/90/EL ja direktiivi 2009/45/EÜ alusel kohaldatavaid nõudeid.

3.5.5. ELi pädevus

SOLASi konventsiooni peatüki II-2 ning 1994. ja 2000. aasta kiirlaevade ohutuse rahvusvahelise koodeksi muudatused mõjutaksid liidu õigust, eelkõige määruse (EL) 2019/1021 ja määruse (EL) 1257/2013 kohaldamist.

SOLASi konventsiooni peatüki XIV ja polaarkoodeksi muudatused mõjutaksid liidu õigust, eelkõige direktiivi 97/70/EÜ, direktiivi 2013/53/EL, direktiivi 2014/90/EL, määruse (EL) 2020/1170 ja direktiivi 2022/59/EÜ kohaldamist.

STCW konventsiooni ja koodeksi muudatused mõjutaksid liidu õigust, eelkõige direktiivi (EL) 2022/993 kohaldamist.

Rahvusvahelise päästevahendite koodeksi muudatused mõjutaksid liidu õigust, eelkõige direktiivi 2014/90/EL ja direktiivi 2009/45/EÜ kohaldamist.

Kavandatavate aktide reguleerimise puudutab seega valdkonda, milles liidul on ELi toimimise lepingu artikli 3 lõike 2 viimase osa kohaselt ainuvälispädevus.

4. ÕIGUSLIK ALUS

4.1. Menetlusõiguslik alus

4.1.1. Põhimõtted

Euroopa Liidu toimimise lepingu (edaspidi „ELi toimimise leping“) artikli 218 lõikes 9 nähakse ette otsused, 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 osaline¹².

Mõiste „õigusliku toimega aktid“ hõlmab akte, millel on õiguslik toime asjaomase organi suhtes kehtiva rahvusvahelise õiguse normide alusel. Siia hulka kuuluvad ka sellised õiguslikud vahendid, mis ei ole rahvusvahelise õiguse kohaselt siduvad, kuid mis „võivad mõjutada otsustavalt liidu seadusandja vastu võetud õigusaktide sisu“¹³.

4.1.2. Kohaldamine käesoleval juhul

IMO meresõiduohutuse komitee on asutatud lepinguga, Rahvusvahelise Mereorganisatsiooni konventsiooniga.

¹¹ ELT L 163, 25.6.2009, lk 1.

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

¹³ Kohtuasi C-399/12: Saksamaa vs. nõukogu (OIV), ECLI:EU:C:2014:2258, punktid 61–64.

Aktid, mille see IMO komitee peab vastu võtma, on õigusliku toimega aktid. Kavandatavad aktid võivad oluliselt mõjutada järgmiste ELi õigusaktide sisu:

- määrus (EL) 2019/1021 püsivate orgaaniliste saasteainete kohta. Põhjuseks on see, et määrusega keelustatakse uued rajatised, kus kasutatakse perfluorooktaansulfoonhapet ja selle derivaate;
- määrus (EL) 1257/2013 laevade ringlussevõtu kohta. Põhjuseks on see, et määrus sisaldab mitut lisanõuet, sealhulgas selle lisades kaht täiendavat ohtlikku materjali (perfluorooktaansulfoonhape ja heksabromotsüklododekaan);
- direktiiv 97/70/EÜ, millega kehtestatakse vähemalt 24 meetri pikkustele kalalaevadele ühtne ohutuskord. Põhjuseks on see, et määruse III lisas on põhjapoolse piirkonna sätted, milles loetletakse tehnilised sätted polaaralaseid hõlmavates piirkondades tegutsevatele laevadele;
- direktiiv 2013/53/EL, mis käsitleb väikelaevu ja jette. Põhjuseks on see, et direktiiviga reguleeritakse 2,5–24meetriste väikelaevade ja 0–4meetriste jettide projekteerimist ja ehitamist;
- direktiiv 2014/90/EL, milles käsitletakse laevavarustust. Põhjuseks on see, et laevadel kasutatava varustuse projekteerimis-, ehitus- ja toimivusnõudeid ning katsestandardeid reguleeritakse komisjoni rakendusmäärusega (EL) 2022/1157;
- direktiiv 2002/59/EÜ, millega luuakse ühenduse laevaliikluse seire- ja teabesüsteem. Põhjuseks on see, et direktiiv sisaldab sätteid jääoludes tegutsevate laevade kohta. Artikliga 18 nõutakse pädevatelt asutustelt järgmist: 1) et nad annavad nad oma territoriaalvetes viibivate laevade kaptenitele „asjaomast teavet jääolude, soovitatavate marsruutide ja jäälõhkumisteenuste kohta oma õigusalluvusse kuuluvates vetes“ ning 2) et nad dokumenteerivad, et laevad vastavad asjaomases piirkonnas valitsevatele jääoludele vastavatele vastupidavus- ja võimsusnõuetele. Lisaks sisaldab artikkel 6a veoettevõtjate automaatsete identifitseerimissüsteemide (AIS, A-klass) kehtivaid nõudeid, hõlmates üle 15 meetri pikkuseid kalalaevu. Sama nõue sisaldub nõukogu määruse (EÜ) nr 1224/2009 (millega luuakse ühenduse kontrollisüsteem ühise kalanduspoliitika eeskirjade järgimise tagamiseks, kalanduskontrolli määrus) artiklis 10 ja seda kohaldatakse ELi lipu all sõitvate laevade suhtes;
- direktiiv (EL) 2022/993 meremeeste väljaõppe miinimumtaseme kohta. Põhjuseks on see, et direktiiv sisaldab mitut digitaalsete tunnistusi käsitlevat sätet. Artikli 4 lõikes 11 sätestatakse, et „[k]ui artikli 20 lõikest 7 ei tulene teisiti, on käesoleva direktiiviga nõutava tunnistuse originaal kättesaadav selle laeva pardal, kus tunnistuse omanik töötab, paberkandjal või digitaalsel kujul, mille autentsust ja kehtivust on võimalik kontrollida käesoleva artikli lõike 13 punktis b sätestatud korras.“. Artikli 4 lõikes 14 sätestatakse, et „[p]ärast seda, kui STCW konventsiooni ja STCW koodeksi A osa asjakohased muudatusettepanekud seoses meremeeste digitaalsete tunnistustega jõustuvad, on komisjonil õigus võtta kooskõlas artikliga 30 vastu delegeeritud õigusakte, et muuta käesolevat direktiivi, viies kõik käesoleva direktiivi asjakohased sätted nende STCW konventsiooni ja STCW koodeksi A osa muudatustega kooskõlla, eesmärgiga digitaliseerida meremeeste tunnistused ja kinnituslehed.“. Artiklis 6 (Liikmesriikide poolt välja antud meremeeste tunnistuste vastastikune tunnustamine) sätestatakse, et „[l]iikmesriik aktsepteerib teise liikmesriigi poolt või tema volitusel välja antud paberkandjal või digitaalsel kujul

kutsetunnistust ja tõendavat dokumenti, et lubada meremeestel teenida tema lipu all sõitval laeval.“;

- Euroopa Parlamendi ja nõukogu 23. juuli 2014. aasta direktiiv 2014/90/EL, milles käsitletakse laevavarustust. Põhjuseks on see, et komisjoni rakendusmääruse (EL) 2022/1157 lisa osaks on päästepaatide ja -parvede nõuded ning resolutsioon MSC.81(70);
- direktiiv 2009/45/EÜ reisilaevade ohutuseeskirjade ja -nõuete kohta. Põhjuseks on see, et artikli 6 lõike 2 punktiga i kohaldatakse muudetud SOLASi konventsiooni A-klassi reisilaevadele, samal ajal kui I lisa III peatükis (Päästevahendid) sätestatakse erinevad ja ulatuslikud nõuded B-, C- ja D-klassi reisilaevadele, kui need teevad kohalikke rannasõite, käsitledes ka täielikult suletud päästepaate.

Seetõttu võib muudatuste vastuvõtmine järgmiste õigusaktide puhul:

- 1974. aasta rahvusvahelise konventsiooni inimeste ohutusest merel (SOLAS) peatükk II-2 ning 1994. aasta kiiralaevade ohutuse rahvusvaheline koodeks ja 2000. aasta kiiralaevade ohutuse rahvusvaheline koodeks;
- 1974. aasta rahvusvahelise konventsiooni inimeste ohutusest merel (SOLAS) peatükk XIV ja polaarkoodeks;
- 1978. aasta meremeeste väljaõppe, diplomeerimise ja vahiteenistuse aluste rahvusvaheline konventsioon (STCW konventsioon) ja koodeks ning
- rahvusvaheline päästevahendite koodeks,

oluliselt muuta järgmiste ELi õigusaktide sisu, eelkõige määrus (EL) 2019/1021 püsivate orgaaniliste saasteainete kohta, määrus (EL) 1257/2013 laevade ringlussevõtu kohta, direktiiv 97/70/EÜ, millega kehtestatakse vähemalt 24 meetri pikkustele kalalaevadele ühtne ohutuskord, direktiiv 2013/53/EL, mis käsitleb väikelaevu ja jette, direktiiv 2014/90/EL, milles käsitletakse laevavarustust, direktiiv 2002/59/EÜ, millega luuakse ühenduse laevaliikluse seire- ja teabesüsteem, direktiiv (EL) 2022/993 meremeeste väljaõppe miinimumtaseme kohta, direktiiv 2009/45/EÜ reisilaevade ohutuseeskirjade ja -nõuete kohta.

Kavandatavad aktid ei täienda ega muuda lepingu institutsioonilist raamistikku.

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

4.2. Materiaalõiguslik alus

4.2.1. Põhimõtted

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

4.2.2. Kohaldamine käesoleval juhul

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

4.3. Kokkuvõte

Kavandatava 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 meresõiduohutuse komitee 107. istungjärgul seoses rahvusvahelise konventsiooni inimelude ohutusest merel (SOLAS), 1994. aasta kiirlaevade ohutuse rahvusvahelise koodeksi (1994 HSC-koodeks), 2000. aasta kiirlaevade ohutuse rahvusvahelise koodeksi (2000 HSC-koodeks), polaarvetes sõitvate laevade rahvusvahelise koodeksi (polaarkoodeks), 1978. aasta meremeeste väljaõppe, diplomeerimise ja vahiteenistuse aluste rahvusvahelise konventsiooni (STCW) ja koodeksi ning rahvusvahelise päästevahendite koodeksi 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 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.
- (4) Meresõiduohutuse komitee peab oma 31. maist 9. juunini 2023 toimuval 107. istungjärgul võtma vastu 1974. aasta rahvusvahelise konventsiooni inimelude ohutusest merel (SOLAS) peatüki II-2 ja 1994. aasta kiirlaevade ohutuse rahvusvahelisse koodeksi (1994 HSC-koodeks) ja 2000. aasta kiirlaevade ohutuse rahvusvahelisse koodeksi (2000 HSC-koodeks), 1974. aasta rahvusvahelise konventsiooni inimelude ohutusest merel (SOLAS) peatüki XIV ja polaarvetes sõitvate laevade rahvusvahelise koodeksi (polaarkoodeks), 1978. aasta meremeeste väljaõppe, diplomeerimise ja vahiteenistuse aluste rahvusvahelise konventsiooni (STCW konventsioon) ja koodeksi ning rahvusvahelise päästevahendite koodeksi muudatused.
- (5) On asjakohane sõnastada seisukoht, mille liit võtab meresõiduohutuse komitee 107. istungjärgul, sest kavandatavad muudatused, mis tehakse SOLASi konventsiooni peatükki II-2 ning 1994. ja 2000. aasta kiirlaevade ohutuse rahvusvahelisse koodeksisse, SOLASi konventsiooni peatükki XIV ja polaarkoodeksisse, STCW konventsiooni ja koodeksisse ning rahvusvahelisse päästevahendite koodeksisse, võivad oluliselt mõjutada liidu õiguse sisu, täpsemalt määrust (EL) 2019/1021

püsivate orgaaniliste saasteainete kohta,¹ määrust (EL) 1257/2013 laevade ringlussevõtu kohta,² direktiivi 97/70/EÜ, millega kehtestatakse vähemalt 24 meetri pikkustele kalalaevadele ühtne ohutuskord,³ direktiivi 2013/53/EL, mis käsitleb väikelaevu ja jette,⁴ direktiivi 2014/90/EL, milles käsitletakse laevavarustust,⁵ direktiivi 2002/59/EÜ, millega luuakse ühenduse laevaliikluse seire- ja teabesüsteem,⁶ direktiivi (EL) 2022/993 meremeeste väljaõppe miinimumtaseme kohta,⁷ direktiivi 2009/45/EÜ reisilaevade ohutuseeskirjade ja -nõuete kohta⁸.

- (6) SOLASi konventsiooni peatüki II-2 ning 1994. ja 2000. aasta kiirlaevade ohutuse rahvusvahelise koodeksi kavandatavate muudatustega keelustatakse perfluorooktaansulfoonhapat sisaldavate tulekustutusvahetude kasutamine meretulekahjude puhul. Liidu seisukoht peaks olema neid muudatusi toetada, sest perfluorooktaansulfoonhape on kahjulik aine nii inimeste tervisele kui ka merekeskkonnale.
- (7) SOLASi konventsiooni peatüki XIV ja polaarkoodeksi muudatused hõlbustavad teatavate sätete kohustuslikku kohaldamist kalalaevade suhtes ja muudavad kohustuslikuks teatava meetodika laeva töövalmiduse määramiseks jääoludes, kuivõrd see on reisi planeerimise oluline osa. Liit peaks neid muudatusi toetama, sest need tõhustavad polaarvetes tegutsevate SOLASi konventsiooniga hõlmamata laevade ohutusnõudeid.
- (8) STCW konventsiooni ja koodeksi muudatustes käsitletakse elektrooniliste tunnistuste kasutamist vastavalt STCW konventsioonile ja koodeksile. Liidu seisukoht peaks olema neid muudatusi toetada, kuivõrd STCW tunnistuste digiteerimine lihtsustaks lipuriigi ametiasutuste, sadamariigi kontrolliametnike ja meremeeste tööd ja vähendaks nende halduskoormust. Samuti võiks see aidata võltsitud tunnistusi kiiremini tuvastada.
- (9) Rahvusvahelise päästevahendite koodeksi muudatused hõlmavad uusi nõudeid muude päästepaatide või -parvede ventilatsioonile peale täielikult suletud päästepaatide. Liidu seisukoht peaks olema neid muudatusi toetada, sest need tõhustavad ohutusnõudeid seoses täielikult suletud päästepaatide ventilatsiooninormidega,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA OTSUSE:

Artikkel 1

Liidu nimel Rahvusvahelise Mereorganisatsiooni meresõiduohutuse komitee 107. istungjärgul võetav seisukoht on nõustuda muudatustega, mis tehakse 1974. aasta rahvusvahelise konventsiooni inimelude ohutusest merel (SOLAS) peatükki II-2 ja 1994. aasta kiirlaevade ohutuse rahvusvahelisse koodeksisse (1994 HSC-koodeks) ja 2000. aasta kiirlaevade ohutuse rahvusvahelisse koodeksisse (2000 HSC-koodeks), 1974. aasta rahvusvahelise konventsiooni inimelude ohutusest merel (SOLAS) peatükki XIV ja polaarvetes sõitvate laevade

¹ ELT L 169, 25.6.2019, lk 45.

² ELT L 330, 10.12.2013, lk 1.

³ EÜT L 34, 9.2.1998, lk 1.

⁴ ELT L 354, 28.12.2013, lk 90.

⁵ ELT L 257, 28.8.2014, lk 146.

⁶ EÜT L 208, 5.8.2002, lk 10.

⁷ ELT L 169, 27.6.2022, lk 45.

⁸ ELT L 163, 25.6.2009, lk 1.

rahvusvahelisse koodeksisse (polaarkodeks), 1978. aasta meremeeste väljaõppe, diplomeerimise ja vahiteenistuse aluste rahvusvahelisse konventsiooni (STCW konventsioon) ja koodeksisse ning rahvusvahelisse päästevahendite koodeksisse, nagu sätestatud IMO ringkirjas nr 4658/Rev.1.

Artikkel 2

Artiklis 1 nimetatud seisukoha esitavad ühiselt liidu huvides tegutsedes komisjon ja liidu liikmesriigid, kes on IMO meresõiduohutuse komitee liikmed.

Artikkel 3

Käesolev otsus on adresseeritud komisjonile ja liikmesriikidele.

Brüssel,

*Nõukogu nimel
eesistuja*