



Euroopan unionin
neuvosto

Bryssel, 31. maaliskuuta 2023
(OR. en)

8026/23

Toimielinten välinen asia:
2023/0092(NLE)

MAR 48
OMI 28

EHDOTUS

Lähettiläjä:	Euroopan komission pääsihteeri, allekirjoittajana johtaja Martine DEPREZ
Saapunut:	31. maaliskuuta 2023
Vastaanottaja:	Thérèse BLANCHET, Euroopan unionin neuvoston pääsihteeri
Kom:n asiak. nro:	COM(2023) 181 final
Asia:	Ehdotus NEUVOSTON PÄÄTÖKSEKSI Kansainvälisessä merenkulkujärjestössä meriturvallisuuskomitean 107. istunnossa Euroopan unionin puolesta otettavasta kannasta ihmishengen turvallisuutta merellä koskevaan kansainväliseen yleissopimukseen (SOLAS), suurnopeusalusten vuoden 1994 (vuoden 1994 HSC-säännöstö) ja vuoden 2000 (vuoden 2000 HSC-säännöstö) kansainvälisiin turvallisuussäännöksiin, polaarissa vesialueilla liikennöiviin aluksiin sovellettavaan kansainväliseen säännöstöön (polaarikoodi), merenkulkijoiden koulutusta, pätevyyskirjoja ja vahdinpitoa koskevaan vuoden 1978 kansainväliseen yleissopimukseen (STCW) ja säännöstöön sekä hengenpelastuslaitteita koskevaan kansainväliseen säännöstöön (LSA) tehtävien muutosten hyväksymiseen

Valtuuskunnille toimitetaan oheisena asiakirja COM(2023) 181 final.

Liite: COM(2023) 181 final



EUROOPAN
KOMISSIO

Bryssel 31.3.2023
COM(2023) 181 final

2023/0092 (NLE)

Ehdotus

NEUVOSTON PÄÄTÖS

Kansainvälisessä merenkulkujärjestössä meriturvallisuuskomitean 107. istunnossa Euroopan unionin puolesta otettavasta kannasta ihmishengen turvallisuutta merellä koskevaan kansainväliseen yleissopimukseen (SOLAS), suurnopeusalusten vuoden 1994 (vuoden 1994 HSC-säännöstö) ja vuoden 2000 (vuoden 2000 HSC-säännöstö) kansainvälisiin turvallisuussäännöstöihin, polaarilla vesialueilla liikennöiviin aluksiin sovellettavaan kansainväliseen säännöstöön (polaarikoodi), merenkulkijoiden koulutusta, pätevyyskirjoja ja vahdinpitoa koskevaan vuoden 1978 kansainväliseen yleissopimukseen (STCW) ja säännöstöön sekä hengenpelastuslaitteita koskevaan kansainväliseen säännöstöön (LSA) tehtävien muutosten hyväksymiseen

PERUSTELUT

1. EHDOTUKSEN KOHDE

Tämä ehdotus koskee päätöstä, jolla vahvistetaan unionin puolesta otettava kanta Kansainvälisen merenkulkujärjestön meriturvallisuuskomitean (MSC) 107. istunnossa, joka pidetään 31. toukokuuta–9. kesäkuuta 2023.

MSC:n 106. istunnossa suunniteltiin, että MSC:n 107. istunnossa hyväksyttäisiin muutokset seuraaviin:

- (1) ihmishengen turvallisuudesta merellä vuonna 1974 tehdyn kansainvälisen yleissopimuksen (SOLAS) II-2 luku sekä suurnopeusalusten vuoden 1994 (vuoden 1994 HSC-säännöstö) ja vuoden 2000 (vuoden 2000 HSC-säännöstö) kansainväliset turvallisuussäännöt;
- (2) ihmishengen turvallisuudesta merellä vuonna 1974 tehdyn kansainvälisen yleissopimuksen (SOLAS) XIV luku ja polaarilla vesialueilla liikennöiviin aluksiin sovellettava kansainvälinen säännöstö (polaarikoodi);
- (3) merenkulkijoiden koulutusta, pätevyyskirjoja ja vahdinpitoa koskeva vuoden 1978 kansainvälinen yleissopimus (STCW) ja säännöstö;
- (4) sekä hengenpelastuslaitteita koskeva kansainvälinen säännöstö (LSA).

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 edistää tiukimpien mahdollisten määräysten yleistä hyväksymistä meriturvallisuuden, navigoinnin tehokkuuden sekä aluksista aiheutuvan 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 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 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 merenkulikutietoja, merionnettomuuksien tutkimista, meripelastusta sekä muita merenkulun turvallisuutta suoranaisesti koskevia asioita.

Myös IMO:n meriympäristön suojelukomitea 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. Suunniteltu IMO:n meriturvallisuuskomitean säädös

MSC:n 31. toukokuuta–9. kesäkuuta 2023 pidettävässä 107. istunnossa on määrä hyväksyä SOLAS-yleissopimuksen II-2 lukuun ja vuosien 1994 ja 2000 HSC-säännöstöihin muutoksia, jotka koskevat perfluorioktaanisulfonihapon (PFOS) kieltä, SOLAS-yleissopimuksen XIV lukuun ja polaarikoodiin muutoksia, jotka koskevat kalastusalusten turvallisuutta, STCW-yleissopimukseen ja -säännöstöön muutoksia, jotka koskevat sähköisten pätevyyskirjojen käyttöä, ja LSA-säännöstöön muutoksia, jotka koskevat täysin suljettujen pelastusveneiden ilmanvaihtonormeja.

SOLAS-yleissopimuksen II-2 lukuun sekä vuosien 1994 ja 2000 HSC-säännöstöihin suunniteltujen muutosten tarkoituksena on kieltää PFOS:ää sisältävien sammutusvaahtojen käyttö palontorjunnassa merellä.

SOLAS-yleissopimuksen XIV lukuun ja polaarikoodiin suunniteltujen muutosten tarkoituksena on parantaa polaarilla vesialueilla liikennöivien muiden kuin SOLAS-yleissopimuksen mukaisten alusten turvallisuusnormeja.

STCW-yleissopimukseen ja -säännöstöön suunniteltujen muutosten tarkoituksena on ottaa käyttöön merenkulkijoiden sähköiset pätevyyskirjat työn helpottamiseksi, lippuvaltion viranomaisten, satamavaltioiden valvontaviranomaisten ja merenkulkijoiden hallinnollisen rasituksen vähentämiseksi sekä vilpillisten pätevyyskirjojen nopeamman tunnistamisen mahdollistamiseksi.

LSA-säännöstöön suunniteltujen muutosten tarkoituksena on parantaa kokonaan suljettujen pelastusveneiden ilmanvaihtonormeja koskevia turvallisuusvaatimuksia.

3. UNIONIN PUOLESTA OTETTAVA KANTA

3.1. Muutokset ihmishengen turvallisuudesta merellä vuonna 1974 tehdyn kansainvälisen yleissopimuksen (SOLAS) II-2 lukuun sekä suurnopeusalusten vuoden 1994 (vuoden 1994 HSC-säännöstö) ja vuoden 2000 (vuoden 2000 HSC-säännöstö) kansainvälisiin turvallisuussäännöstöihin

MSC:n 101. istunnossa hyväksyttiin unionin tukema uusi aloite, jolla kielletään PFOS:n käyttö uusissa palonsammutusjärjestelmissä. Kyseisessä istunnossa kyseinen aloite lisättiin aluksen järjestelmiä ja laitteistoja käsittelevän alakomitean (SSE) kaksivuotiskauden jälkeiseen ohjelmaan.

SSE:n 7. kokouksessa suostuttiin laajentamaan aloitteen, joka koskee perfluorioktaanisulfonihappoa (PFOS) sisältävien sammutusvaahtojen käytön kieltämistä aluksilla, soveltamisalaa siten, että siihen sisällytetään muita SOLAS-yleissopimuksen II-2 luvun sääntöjä sekä muita välineitä MSC:n 102. istunnon hyväksyttäväksi. Unioni kannatti tämän uuden aloitteen sisällyttämistä SSE:n 8. kokouksen esityslistaan.

MSC:n 102. istunnossa päätettiin laajentaa aloitteen soveltamisalaa ja sisällyttää sen SSE:n 8. kokouksen esityslistaan. Unioni kannatti tätä.

SSE:n 8. kokouksessa hyväksyttiin SOLAS-yleissopimuksen II-2 luvun sekä vuosien 1994 ja 2000 HSC-säännöstöjen muutosluonnokset, jotka koskevat PFOS:n kieltämistä. SSE:n 8. kokouksessa unionin kantana oli tukea SOLAS-yleissopimuksen II-2 lukuun ehdotettuja muutosluonnoksia sekä vuosien 1994 ja 2000 HSC-säännöstöihin tehtäviä muutoksia ja ehdotti, että ne siirrettäisiin työryhmälle SOLAS-yleissopimuksen ja HSC-säännöstöjen muutosten viimeistelemiseksi.

Muutosluonnokset SOLAS-yleissopimuksen II-2 lukuun sekä vuosien 1994 ja 2000 HSC-säännöstöihin hyväksyttiin MSC:n 106. istunnossa (MSC:n 106. istunnossa laaditun raportin (MSC 106/19) 11.29 kohta), ja ne on tarkoitus hyväksyä lopullisesti MSC:n 107. istunnossa.

MSC:n 106. istunnossa unionin kantana oli puoltaa SOLAS-yleissopimuksen II-2 luvun sekä vuosien 1994 ja 2000 HSC-säännöstöjen muutosluonnosten hyväksymistä.

Unionin kantana olisi oltava näiden muutosten tukeminen, koska PFOS on haitallinen aine sekä ihmisten terveydelle että meriympäristölle, ja näillä muutoksilla kielletään PFOS:ää sisältävien sammutusvaahtojen käyttö palontorjunnassa merellä.

3.2. Muutokset ihmishengen turvallisuudesta merellä vuonna 1974 tehdyn kansainvälisen yleissopimuksen (SOLAS) XIV lukuun ja polaarikoodiin

MSC:n 100. istunnossa tarkasteltiin SOLAS-yleissopimuksen XIV lukuun ehdotettuja muutoksia, joilla helpotetaan tiettyjen määräysten pakollista soveltamista kalastusaluksiin. Lisäksi MSC:n 100. istunnossa harkittiin tiettyjen menetelmien, joilla määritetään aluksen toiminnalliset valmiudet jääolosuhteissa, tekemistä pakollisiksi olennaisena osana matkasuunnittelua (polaarikoodin 11 luku) ja todettiin, että polaarisia merialueita koskevan toimintakäsikirjan (PWOM) tai sen osien kuljettaminen voidaan tehdä pakolliseksi.

MSC:n 100. istunnossa unionin kantana oli tukea SOLAS-yleissopimuksen XIV lukuun ja polaarikoodiin kalastusalusten osalta ehdotettujen muutosten lähempää tarkastelua MSC:n 100. istunnossa.

MSC:n 101. istunnossa komitea tarkasteli polaarikoodin määräysten laajentamista koskemaan muita kuin SOLAS-yleissopimuksen mukaisia aluksia sekä luonnosta yleiskokouksen päätöslauselmaksi, jossa jäsenvaltioita kehoitetaan toteuttamaan vapaaehtoisia toimia

polaarikoodin turvallisuustoimenpiteiden soveltamiseksi muihin kuin SOLAS-yleissopimuksen mukaisiin aluksiin.

Sen jälkeen MSC:n 101. istunnossa hyväksyttiin luonnos yleiskokouksen päätöslauselmaksi väliaikaisista turvallisuustoimenpiteistä polaarilla vesialueilla liikennöiville aluksille, joilla ei ole SOLAS-yleissopimuksen mukaista pätevyyskirjaa, ja viitattiin NCSR:n 7. kokoukseen, missä yhteydessä tarkasteltiin polaarikoodin 9 ja 11 luvun soveltamista muihin kuin SOLAS-yleissopimuksen mukaisiin aluksiin sekä sen seurauksia ja toteutettavuutta, sekä pyrittiin määrittämään, miten SOLAS-yleissopimuksen ulkopuolisten alusten turvallisuutta voidaan parhaiten parantaa esimerkiksi laatimalla mahdollisia muutoksia SOLAS-yleissopimukseen ja/tai polaarikoodiin.

MSC:n 101. istunnossa unionin kantana oli

1. kannattaa periaatteellisesti ehdotusta välittää asia NCSR:lle jatkokäsittelyä varten;
2. tukea kalastusalusten osalta yleiskokouksen päätöslauselman luonnoksen laatimista.

Navigoinnin, viestinnän ja meripelastuksen alakomitean (NCSR) 7. kokouksessa päätettiin perustaa Uuden-Seelannin koordinoimana kirjallista menettelyä käyttävä ryhmä.

NCSR:n 7. kokouksessa unionin kantana oli yleisesti tukea ehdotusta käynnistää tarkastelu sellaisista teknisistä kysymyksistä, jotka liittyvät polaarikoodin 9 ja 11 luvun soveltamisen toteutettavuuteen muiden kuin SOLAS-yleissopimuksen mukaisten alusten osalta ja sen seurauksiin.

Alakomitea sopi NCSR:n 8. kokouksessa, että

- (1) polaarikoodin muutosluonnoksien laadinta olisi rajattava nykyisiin I-A ja I-B osiin sekä mahdollisesti näistä johtuviin johdanto-osan muutoksiin;
- (2) polaarikoodin I-A osassa olevien asiaa koskevien sääntöjen soveltamisalaa olisi laajennettava ainakin kaikkiin niihin matkoihin, jotka liikennöidään polaarilla vesillä vähintään 24 metrin pituisilla kalastusaluksilla, sellaisilla huvialuksilla, joiden bruttovetoisuus on vähintään 300 ja jotka eivät harjoita kauppaa, sekä lastialuksilla, joiden bruttovetoisuus on vähintään 300 mutta pienempi kuin 500; sekä
- (3) SOLAS-yleissopimuksen XIV luvun muutosluonnokset tulisi laatia polaarikoodin soveltamisen laajentamiseksi myös muihin aluksiin sekä poikkeusten ja harkintavallan huomioon ottamiseksi.

Asian edistämiseksi edelleen alakomitea päätti lopulta perustaa uudelleen kirjallista menettelyä käyttävän ryhmän, joka käsittelee polaarilla vesialueilla liikennöivien muiden kuin SOLAS-yleissopimuksen mukaisten alusten turvallisuustoimenpiteitä.

NCSR:n 8. kokouksessa unionin kantana oli tukea kirjallista menettelyä käyttävän ryhmän uudelleen perustamista 9 ja 11 luvun tekstien kehittämiseksi sekä SOLAS-yleissopimuksen muuttamista koskevan luonnoksen laatimiseksi erityisesti kalastusalusten ja huviveneiden osalta;

NCSR:n 9. kokouksessa unionin kantana oli kalastusalusten ja huvialusten osalta tukea SOLAS-yleissopimuksen XIV lukua koskevia muutosluonnoksia sekä polaarikoodin I-A ja I-B osia koskevia muutosluonnoksia.

MSC:n 106. istunnossa komitea hyväksyi suunnitellut muutokset SOLAS-yleissopimuksen XIV lukuun ja polaarikoodiin (MSC:n 106. istunnossa laaditun raportin (MSC 106/19) 13.9 kohta). Ne on tarkoitus hyväksyä lopullisesti MSC:n 107. istunnossa, ja niiden on tarkoitus tulla voimaan 1. tammikuuta 2026.

MSC:n 106. istunnossa unionin kantana oli tukea SOLAS-yleissopimuksen XIV lukua koskevia muutosluonnoksia sekä polaarikoodin I-A ja 1-B osia koskevia muutosluonnoksia.

Unionin kantana olisi oltava tukea näitä muutoksia, koska ne parantavat polaarilla vesialueilla liikennöivien muiden kuin SOLAS-yleissopimuksen mukaisten alusten turvallisuusnormeja.

3.3. Muutokset merenkulkijoiden koulutusta, pätevyyskirjoja ja vahdinpitoa koskevaan vuoden 1978 kansainväliseen yleissopimukseen (STCW) ja säännöstöön

Inhimillistä ulottuvuutta, koulutusta ja vahdinpitoa käsittelevä alakomitea (HTW) harkitsi 5. kokouksessaan ehdotusta STCW-yleissopimuksen säännön I/2 yhteiseksi tulkinnaksi, jonka tarkoituksena on selventää merenkulkijoiden pätevyyskirjojen termin ”alkuperäinen muoto” merkitystä, kun otetaan huomioon mahdollisuus käyttää sähköisiä pätevyyskirjoja STCW-yleissopimusta sovellettaessa, kuten on jo käytäntönä muiden yleissopimusten osalta. Itse asiassa IMO on jo laatinut sähköisten pätevyyskirjojen käyttöä koskevat suuntaviivat (FAL.5/Circ.39/Rev.2). HTW:n 5. kokouksessa kuitenkin esitettiin eriäviä näkemyksiä siitä, otetaanko näissä suuntaviivoissa jo huomioon sähköinen STCW-pätevyyskirja.

Unionin kantana HTW:n 5. kokouksessa oli tukea ehdotusta selventää termin ”alkuperäinen muoto” (STCW-yleissopimuksen sääntö I/2) merkitystä, jotta pätevyyskirjat voitaisiin tunnustaa sähköisessä muodossa.

Meriturvallisuuskomitea (MSC) päätti 100. istunnossaan sisällyttää HTW:n alakomitean kaksivuotiseen ohjelmaan ja HTW:n 6. kokouksen alustavaan esityslistaan aloitteen, joka koskee muutosten laatimista STCW-yleissopimukseen ja -säännöstöön merenkulkijoiden sähköisten pätevyyskirjojen ja asiakirjojen käyttöä varten, yhteistyössä III:n alakomitean kanssa HTW:n alakomitean pyynnöstä. Tavoitteena oli saada aloite päätökseen vuonna 2020. MSC:n 100. istunnossa sovittiin myös, että FAL-komitealle ilmoitetaan uudesta aloitteesta, koska FAL-komitea oli hyväksynyt sähköisten pätevyyskirjojen käyttöä koskevat suuntaviivat (FAL.5/Circ.39/Rev.2).

MSC:n 100. istunnossa unionin kantana oli tukea ehdotusta uudesta aloitteesta, joka koskee STCW-yleissopimuksen ja -säännösten mukaisten sähköisten pätevyyskirjojen käyttöä.

HTW:n 6. kokouksessa todettiin, että paras tapa edetä olisi aloittaa keskustelu asiasta kirjallista menettelyä käyttävässä ryhmässä. EU:n kantana HTW:n 6. kokouksessa oli tukea kirjallista menettelyä käyttävän ryhmän perustamista.

Kirjallista menettelyä käyttävän ryhmän raportin käsittelyn jälkeen HTW:n 7. kokouksessa todettiin, että STCW-yleissopimuksen asiaa koskevien sääntöjen ja STCW-säännösten A ja B osien määräysten muuttamisen osalta sekä suuntaviivojen laatimisen osalta tarvitaan lisätyötä ja -harkintaa. Näin ollen alakomitea perusti uudelleen kirjallista menettelyä käyttävän ryhmän.

Unionin kantana HTW:n 7. kokouksessa oli tukea yleisesti kirjallista menettelyä käyttävän ryhmän työtä ja ehdottaa, että raportti annetaan HTW:n 8. kokouksessa perustettavalle työryhmälle, joka viimeistelee STCW-yleissopimuksen muutosluonnokset ja suuntaviivaluonnokset.

HTW:n 8. kokouksessa pantiin merkille, että kirjallista menettelyä käyttävä ryhmä on edistynyt huomattavasti STCW-yleissopimuksen ja -säännösten merenkulkijoiden sähköisten pätevyyskirjojen käyttöä koskevien muutosluonnosten laatimisessa sekä merenkulkijoiden

sähköisten pätevyyskirjojen käyttöä koskevien suuntaviivojen ja niihin liittyvän STCW.7:n kiertokirjeen luonnosten laatimisessa. Unioni tuki kirjallista menettelyä käyttävän ryhmän työtä ja ehdotti, että raportti välitettäisiin työryhmälle.

MSC:n 106. istunnossa hyväksyttiin luonnokset STCW-yleissopimuksen sääntöjen I/1 ja I/2 sekä STCW-säännösten A-I/2 osaston muutoksiksi (MSC:n 106. istunnossa laaditun raportin (MSC 106/19) 10.4 ja 10.5 kohta), jotka on tarkoitettu hyväksyä MSC:n 107. istunnossa.

MSC:n 106. istunnossa unionin kantana oli tukea STCW-sääntöjen I/1 ja I/2 sekä STCW-säännösten A-I/2 osaston muutosluonnosten hyväksymistä sähköisten pätevyyskirjojen käytön osalta.

Unionin kantana olisi oltava näiden muutosten tukeminen, koska STCW-pätevyyskirjojen digitalisointi helpottaisi lippuvaltion viranomaisten, satamavaltioiden valvontaviranomaisten ja merenkulkijoiden työtä ja vähentäisi heihin kohdistuvaa hallinnollista rasitusta. Se voisi myös nopeuttaa vilpillisten pätevyyskirjojen tunnistamista.

3.4. Muutokset hengenpelastuslaitteita koskevaan kansainväliseen säännöstöön (LSA)

Meriturvallisuuskomitea (MSC) vahvisti 97. istunnossaan kokonaan suljettujen pelastusveneiden ilmanvaihtoa koskevista vaatimuksista uuden aloitteen, jota unioni tuki.

Aluksen järjestelmiä ja laitteistoja käsittelevä alakomitea (SSE) perusti 4. kokouksessaan hengenpelastuslaitteita (LSA) käsittelevän kirjallista menettelyä käyttävän ryhmän Yhdysvaltojen koordinoimana keräämään tarvittavat tiedot, määrittämään mahdolliset kriteerit, joihin uusien ilmanvaihtovaatimusten olisi perustuttava, sekä suosittelemaan kriteereitä, joita käytettäisiin LSA-säännösten IV luvun 4.6.6.1 kohdan muutosluonnoksissa ja päätöslauselman MSC.81(70) muutosluonnoksissa.

SSE:n 4. kokouksessa unionin kantana oli tukea periaatteellisesti työryhmässä käytäviä lisäkeskusteluja LSA-säännösten ja päätöslauselman MSC.81(70) muutosluonnoksista.

SSE:n 5. kokouksessa katsottiin, että

1. täysin suljettujen pelastusveneiden osalta ilmanvaihtokertoimen, joka perustuu mikroilmaston parametreihin, olisi oltava LSA-säännösten muutosluonnoksessa esitetty vaatimus, joka ei sulkisi pois aktiivisia tai passiivisia ilmanvaihtomenetelmiä;
2. hiilidioksidipitoisuus saa olla enintään 5 000 ppm, mikä edellyttää vähintään 5 m³/h:n ilmanvaihtokerrointa henkilöä kohti, ja uusia ilmanvaihtovaatimuksia olisi sovellettava kaikkiin uusiin täysin suljettuihin pelastusveneisiin, jotka on asennettu alukseen muutosten voimaantulon jälkeen; sekä
3. pelastusveneitä olisi yleisesti pidettävä elinkelpoisina vähintään 24 tunnin ajan, kun taas polaarilla vesialueilla liikennöivien alusten pelastusveneiden ja -lauttojen osalta voidaan vaatia pidempi aika.

Lopuksi SSE:n 5. kokouksessa hyväksyttiin LSA-säännösten muutosluonnokset, jotka koskevat täysin suljettujen pelastusveneiden ilmanvaihtoa, jotta ne voidaan mahdollisesti toimittaa MSC:lle hyväksyttäväksi sen jälkeen, kun LSA-säännöstöön tehty tähän liittyvät muutokset, jotka koskevat muiden pelastusveneiden ja -lauttojen kuin täysin suljettujen pelastusveneiden ilmanvaihtoa, on saatu päätökseen. Viimeksi mainitut muutokset siirrettiin kirjallista menettelyä käyttävälle ryhmälle jatkokesittelyä varten.

SSE:n 5. kokouksessa unionin kantana oli tukea työryhmässä käytäviä lisäkeskusteluja LSA-säännöstöön ja päätöslauselmaan MSC.81(70) ehdotetuista muutoksista.

Aikarajoitteiden vuoksi SSE:n 6. kokouksessa perustettiin kirjallista menettelyä käyttävä ryhmä SSE:n 7. kokouksessa tapahtuvaa viimeistelyä varten. Valmistumisen määräaikaa pidennettiin vuoteen 2021.

SSE:n 7. kokouksessa hyväksyttiin LSA-säännösten muutosluonnokset, jotka koskevat muiden pelastusveneiden ja -lauttojen kuin kokonaan suljettujen pelastusveneiden ilmanvaihtoa. Päätöslauselman MSC.81(70) osalta SSE:n 7. kokouksessa hyväksyttiin muutosluonnokset 6.10 kohdan (pelastusveneen toimintatesti) ja 6.14 kohdan (lisätestit täysin suljetuille pelastusveneille) osalta. Näin ollen alakomitea perusti uudelleen hengenpelastuslaitteita käsittelevän kirjallista menettelyä käyttävän ryhmän viimeistelemään muutosluonnokset hengenpelastuslaitteiden testausta koskevaan tarkistettuun suositukseen (pätöslauselma MSC.81(70)) osittain suljettujen pelastusveneiden ilmanvaihtovälineiden testaamiseksi.

SSE:n 7. kokouksessa unionin kantana oli tukea LSA-työryhmässä käytäviä lisäkeskusteluja LSA-säännösten ja päätöslauselman MSC.81(70) muutosluonnoksista.

SSE:n 8. kokouksessa hyväksyttiin

1. MSC:n päätöslauselmaluonnos muutoksista kansainväliseen hengenpelastuslaitteita koskevaan kansainväliseen säännöstöön (LSA) (IV luvussa esitettyjen pelastusveneiden ja -lauttojen ilmanvaihtovaatimusten osalta), mukaan lukien määräys soveltamisesta ja siihen liittyvä MSC:n päätöslauselmaluonnos;

2. tarkistetun suosituksen muutosluonnokset (pätöslauselma MSC.81(70)), jotka on määrätty hyväksyä MSC:n 107. istunnossa asiaan liittyvien LSA-säännösten muutosten hyväksymisen yhteydessä (ks. kohta 3.21), kuten liitteessä 2 on esitetty.

SSE:n 8. kokouksessa unioni kannatti LSA-työryhmässä käytäviä lisäkeskusteluja päätöslauselman MSC.81(70) muutosluonnoksista, jotta tässä istunnossa voitaisiin viimeistellä LSA-säännöstöön ja päätöslauselmaan MSC.81(70) tehtävät muutosluonnokset, jotka tulisivat voimaan pakettina 1. tammikuuta 2026;

MSC:n 106. istunnossa hyväksyttiin kokonaan suljettuja pelastusveneitä koskevat muutosluonnokset LSA-säännöstöön sekä muutosluonnokset tarkistettuun suositukseen hengenpelastuslaitteiden testauksesta (tarkistettu suositus) (pätöslauselma MSC.81(70)) täysin suljettujen pelastusveneiden osalta (MSC:n 106. istunnossa laaditun raportin (MSC 106/19) 11.4.1 ja 11.6.1 kohta), ja ne on tarkoitettu hyväksyä lopullisesti MSC:n 107. istunnossa.

MSC:n 106. istunnossa unionin kantana oli tukea kokonaan suljettuja pelastusveneitä koskevia muutosluonnoksia LSA-säännöstöön ja sekä muutosluonnoksia tarkistettuun suositukseen hengenpelastuslaitteiden testauksesta (tarkistettu suositus) (pätöslauselma MSC.81(70)) täysin suljettujen pelastusveneiden osalta sekä muistuttaa täysin suljettuja pelastusveneitä koskevien muutosluonnoksien hyväksymisen tärkeydestä.

Unionin kantana olisi oltava näiden muutosten tukeminen, koska niillä vahvistetaan täysin suljettujen pelastusveneiden ilmanvaihtonormeja koskevia turvallisuusvaatimuksia.

3.5. Asiaa koskeva EU:n lainsäädäntö ja EU:n toimivalta

3.5.1. *Muutokset ihmishengen turvallisuudesta merellä vuonna 1974 tehdyn kansainvälisen yleissopimuksen (SOLAS) II-2 lukuun sekä suurnopeusalusten vuoden 1994 (vuoden 1994 HSC-säännöstö) ja vuoden 2000 (vuoden 2000 HSC-säännöstö) kansainvälisiin turvallisuussäännöstöihin*

Pysyvistä orgaanisista yhdisteistä annettu asetus (EU) 2019/1021¹. Asetuksessa kielletään uudet laitokset, joissa käytetään PFOS:ää ja sen johdannaisia.

Aluskierrätyksestä annettu asetus (EU) N:o 1257/2013². Aluskierrätyksestä annetussa asetuksessa esitetään useita lisävaatimuksia, jotka menevät Hongkongin yleissopimuksessa asetettuja vaatimuksia pidemmälle, mukaan lukien sen liitteissä mainitut kaksi uutta vaarallista ainetta (PFOS ja HBCDD).

Näin ollen SOLAS-yleissopimuksen II-2 lukuun ja vuosien 1994 ja 2000 HSC-säännöstöihin tehtävät muutokset vaikuttavat asetuksen (EU) 2019/1021 ja asetuksen (EU) N:o 1257/2013 nojalla sovellettaviin vaatimuksiin.

3.5.2. *Muutokset ihmishengen turvallisuudesta merellä vuonna 1974 tehdyn kansainvälisen yleissopimuksen (SOLAS) XIV lukuun ja polaarikoodiin*

Yhdenmukaistetun turvallisuusjärjestelmän luomisesta kalastusaluksille, joiden pituus on 24 metriä tai enemmän, annettu direktiivi 97/70/EY³. Direktiivin liitteessä III on pohjoisia alueellisia määräyksiä koskevia säännöksiä, joissa vahvistetut tekniset määräykset koskevat myös polaarisilla vesialueilla toimivia kalastusaluksia.

Huviveneistä ja vesiskoottereista annettu direktiivi 2013/53/EU⁴. Direktiivillä säännellään huviveneiden, joiden rungon pituus on 2,5 metristä 24 metriin, ja vesiskoottereiden, joiden rungon pituus on 0 metristä 4 metriin, suunnittelua ja rakentamista.

Laivavarusteista annetun direktiivin 2014/90/EU⁵ soveltamissäännöistä laivavarusteiden suunnittelu-, valmistus- ja suorituskykyvaatimusten ja testausnormien osalta sekä täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2021/1158 kumoamisesta annettu komission täytäntöönpanoasetus (EU) 2022/1157⁶.

Alusliikennettä koskevan yhteisön seuranta- ja tietojärjestelmän perustamisesta annettu direktiivi 2002/59/EY⁷. Direktiivi sisältää säännöksiä, jotka koskevat jääolosuhteissa liikennöiviä aluksia. Kyseisen direktiivin 18 artikla edellyttää toimivaltaisista viranomaisista: 1) antamaan sellaisten alusten päälliköille, jotka ovat niiden toimivaltaan kuuluvalla alueella ”asiaankuuluvat tiedot jäätilanteesta, suositelluista reiteistä ja niiden toimivaltaan kuuluvalla alueella tarjottavista jäänmurtopalveluista”; ja 2) esittämään asiakirjaselvityksen siitä, että alukset täyttävät alueella vallitsevaa jäätilannetta vastaavat lujuus- ja tehovaatimukset. Lisäksi 6 a artiklassa säädetään A-luokan automaattisia tunnistusjärjestelmiä (AIS) koskevista vaatimuksista, jotka koskevat yli 15 metrin pituisia kalastusaluksia. Sama vaatimus sisältyy yhteisön valvontajärjestelmästä, jonka tarkoituksena on varmistaa yhteisen kalastuspolitiikan sääntöjen noudattaminen, annetun neuvoston asetuksen (EY) N:o 1224/2009

¹ EUVL L 169, 25.6.2019, s. 45.

² EUVL L 330, 10.12.2013, s. 1.

³ EYVL L 34, 9.2.1998, s. 1.

⁴ EUVL L 354, 28.12.2013, s. 90.

⁵ EUVL L 257, 28.8.2014, s. 146.

⁶ EUVL L 180, 6.7.2022, s. 1.

⁷ EYVL L 208, 5.8.2002, s. 10.

(kalastuksenvalvonta-asetus) 10 artiklaan, ja sitä sovelletaan EU:n lipun alla purjehtiviin aluksiin.

Näin ollen SOLAS-yleissopimuksen XIV lukuun ja polaarikoodiin tehtävät muutokset vaikuttavat direktiivin 97/70/EY, direktiivin 2013/53/EU, direktiivin 2014/90/EU ja direktiivin 2002/59/EY nojalla sovellettaviin vaatimuksiin.

3.5.3. *Muutokset merenkulkijoiden koulutusta, pätevyyskirjoja ja vahdinpitoa koskevaan vuoden 1978 kansainvälisen yleissopimukseen (STCW) ja säännöstöön*

Merenkulkijoiden vähimmäiskoulutuksesta annettu direktiivi (EU) 2022/993⁸ sisältää digitaalisia pätevyyskirjoja koskevia säännöksiä:

- Kyseisen direktiivin 4 artiklan 11 kohdan mukaan, ”jollei 20 artiklan 7 kohdan säännöksistä muuta johdu, kaikkien tässä direktiivissä edellytettyjen pätevyysasiakirjojen on oltava alkuperäisessä muodossaan saatavilla aluksella, jolla niiden haltijat työskentelevät, paperiversiona tai digitaalisessa muodossa, ja niiden oikeellisuus ja voimassaolo on voitava todentaa tämän artiklan 13 kohdan b alakohdassa säädetyllä menettelyllä”.
- Kyseisen direktiivin 4 artiklan 14 kohdassa säädetään, että ”kun merenkulkijoiden digitaalisia pätevyysasiakirjoja koskevat STCW-yleissopimuksen ja STCW-säännösten A osan muutokset tulevat voimaan, siirretään komissiolle valta antaa delegoituja säädöksiä 30 artiklan mukaisesti tämän direktiivin muuttamiseksi yhdenmukaistamalla kaikki sen asiaa koskevat säännökset STCW-yleissopimuksen ja STCW-säännösten A osan kyseisten muutosten kanssa merenkulkijoiden pätevyysasiakirjojen ja kelpoisuustodistusten digitalisoimiseksi”.
- Kyseisen direktiivin 6 artiklassa (Jäsenvaltioiden myöntämien merenkulkijoiden pätevyysasiakirjojen keskinäinen tunnustaminen) säädetään, että ”kunkin jäsenvaltion on hyväksyttävä toisen jäsenvaltion myöntämät tai sen valvonnassa myönnetyt paperiversiona tai digitaalisessa muodossa olevat pätevyystodistukset ja asiakirjatodisteet, jotta merenkulkijat voivat palvella sen lipun alla purjehtivilla aluksilla”.

Näin ollen STCW-yleissopimukseen ja -säännöstöön tehtävät muutokset vaikuttavat direktiivin (EU) 2022/993 nojalla sovellettaviin vaatimuksiin.

3.5.4. *Muutokset hengenpelastuslaitteita koskevaan kansainväliseen säännöstöön (LSA)*

Pelastusveneitä ja -lauttoja koskevat normit sekä päätöslauselma MSC.81(70) ovat osa laivavarusteista annetun direktiivin 2014/90/EU⁹ soveltamissäännöistä laivavarusteiden suunnittelu-, valmistus- ja suorituskykyvaatimusten ja testausnormien osalta sekä täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2021/1158¹⁰ kumoamisesta annetun komission täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2022/1157 liitettä.

Lisäksi matkustaja-alusten turvallisuussäännöistä ja -määräyksistä annetun direktiivin 2009/45/EY¹¹ 6 artiklan 2 kohdan a alakohdan i alakohdan mukaan SOLAS-yleissopimusta,

⁸ EUVL L 169, 27.6.2022, s. 45.

⁹ EUVL L 257, 28.8.2014, s. 146.

¹⁰ EUVL L 180, 6.7.2022, s. 1.

¹¹ EUVL L 163, 25.6.2009, s. 1.

sellaisena kuin se on muutettuna, sovelletaan A-luokan matkustaja-aluksiin, kun taas liitteessä I olevassa III luvussa, joka koskee hengenpelastuslaitteita, asetetaan erilaisia ja laajoja vaatimuksia, jotka koskevat myös täysin suljettuja pelastusveneitä, B-, C- ja D-luokan matkustaja-aluksille kotimaanmatkoilla.

Näin ollen LSA-säännöstöön tehtävät muutokset vaikuttavat direktiivin 2014/90/EU ja direktiivin 2009/45/EY nojalla sovellettaviin vaatimuksiin.

3.5.5. EU:n toimivalta

SOLAS-yleissopimuksen II-2 lukuun ja vuosien 1994 ja 2000 HSC-säännöstöihin tehtävät muutokset vaikuttaisivat unionin oikeuteen ja erityisesti asetuksen (EU) 2019/1021 ja asetuksen (EU) N:o 1257/2013 soveltamiseen.

SOLAS-yleissopimuksen XIV lukuun ja polaarikoodiin tehtävät muutokset vaikuttaisivat unionin oikeuteen ja erityisesti direktiivin 97/70/EY, direktiivin 2013/53/EU, direktiivin 2014/90/EU, täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2020/1170 sekä direktiivin 2022/59/EY soveltamiseen.

STCW-yleissopimukseen ja -säännöstöön tehtävät muutokset vaikuttaisivat unionin oikeuteen ja erityisesti direktiivin (EU) 2022/993 soveltamiseen.

LSA-säännöstöön tehtävät muutokset vaikuttaisivat unionin oikeuteen ja erityisesti direktiivin 2014/90/EU ja direktiivin 2009/45/EY soveltamiseen.

Suunniteltujen säädösten kohteena on näin ollen ala, joka kuuluu unionin yksinomaiseen ulkoiseen toimivaltaan SEUT-sopimuksen 3 artiklan 2 kohdan viimeisen lauseenosan nojalla.

4. OIKEUSPERUSTA

4.1. Menettelyllinen oikeusperusta

4.1.1. 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 osapuoli¹².

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 lainsäätäjä antaa"*¹³.

4.1.2. Soveltaminen käsillä olevassa asiassa

IMO:n meriturvallisuuskomitea on perustettu sopimuksella eli tässä tapauksessa Kansainvälistä merenkulkujärjestöä koskevalla yleissopimuksella.

¹² Asia C-399/12, Saksa v. neuvosto (OIV), ECLI:EU:C:2014:2258, 64 kohta.

¹³ Asia C-399/12, Saksa v. neuvosto (OIV), ECLI:EU:C:2014:2258, 61–64 kohta.

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

- Pysyvistä orgaanisista yhdisteistä annettu asetus (EU) 2019/1021. Tämä johtuu siitä, että siinä kielletään uudet laitokset, joissa käytetään PFOS:ää ja sen johdannaisia.
- Aluskierrätyksestä annettu asetus (EU) N:o 1257/2013. Tämä johtuu siitä, että sen liitteissä asetetaan useita lisävaatimuksia, kuten kaksi uutta vaarallista ainetta (PFOS ja HBCDD).
- Yhdenmukaistetun turvallisuusjärjestelmän luomisesta kalastusaluksille, joiden pituus on 24 metriä tai enemmän, annettu direktiivi 97/70/EY. Tämä johtuu siitä, että se liitteessä III on pohjoisia alueellisia määräyksiä koskevia säännöksiä, joissa vahvistetut tekniset määräykset koskevat myös polaarilla vesialueilla toimivia kalastusaluksia.
- Huviveneistä ja vesiskoottereista annettu direktiivi 2013/53/EU. Tämä johtuu siitä, että sillä säännellään huviveneiden, joiden rungon pituus on 2,5 metristä 24 metriin, ja vesiskoottereiden, joiden rungon pituus on 0 metristä 4 metriin, suunnittelua ja rakentamista.
- Laivavarusteista annettu direktiivi 2014/90/EU. Tämä johtuu siitä, että aluksilla käytettävien laivavarusteiden suunnittelu-, valmistus- ja suorituskykyvaatimuksista ja testausnormeista säädetään komission täytäntöönpanoasetuksessa (EU) 2022/1157.
- Alusliikennettä koskevan yhteisön seuranta- ja tietojärjestelmän perustamisesta annettu direktiivi 2002/59/EY. Tämä johtuu siitä, että se sisältää säännöksiä, jotka koskevat jääolosuhteissa liikennöiviä aluksia. Kyseisen direktiivin 18 artikla edellyttää toimivaltaisia viranomaisia 1) antamaan sellaisten alusten päälliköille, jotka ovat niiden toimivaltaan kuuluvalla alueella, ”asiaankuuluvat tiedot jäätilanteesta, suositelluista reiteistä ja niiden toimivaltaan kuuluvalla alueella tarjottavista jäänmurtopalveluista”; ja 2) esittämään asiakirjaselvityksen siitä, että alukset täyttävät alueella vallitsevaa jäätilannetta vastaavat lujuus- ja tehovaatimukset. Lisäksi 6 a artiklassa säädetään A-luokan automaattisia tunnistusjärjestelmiä (AIS) koskevista vaatimuksista, jotka koskevat yli 15 metrin pituisia kalastusaluksia. Sama vaatimus sisältyy yhteisön valvontajärjestelmästä, jonka tarkoituksena on varmistaa yhteisen kalastuspolitiikan sääntöjen noudattaminen, annetun neuvoston asetuksen (EY) N:o 1224/2009 (kalastuksenvalvonta-asetus) 10 artiklaan, ja sitä sovelletaan EU:n lipun alla purjehtiviin aluksiin.
- Merenkulkijoiden vähimmäiskoulutuksesta annettu direktiivi (EU) 2022/993. Tämä johtuu siitä, että se sisältää useita säännöksiä, jotka koskevat digitaalisia pätevyyskirjoja. Kyseisen direktiivin 4 artiklan 11 kohdan mukaan ”jollei 20 artiklan 7 kohdan säännöksistä muuta johdu, kaikkien tässä direktiivissä edellytettujen pätevyysasiakirjojen on oltava alkuperäisessä muodossaan saatavilla aluksella, jolla niiden haltijat työskentelevät, paperiversiona tai digitaalisessa muodossa, ja niiden oikeellisuus ja voimassaolo on voitava todentaa tämän artiklan 13 kohdan b alakohdassa säädetyllä menettelyllä”. Kyseisen direktiivin 4 artiklan 14 kohdassa säädetään, että ”kun merenkulkijoiden digitaalisia pätevyysasiakirjoja koskevat STCW-yleissopimuksen ja STCW-säännösten A osan muutokset tulevat voimaan, siirretään komissiolle valta antaa delegoituja säädöksiä 30 artiklan mukaisesti tämän direktiivin muuttamiseksi yhdenmukaistamalla kaikki sen asiaa koskevat säännökset

STCW-yleissopimuksen ja STCW-säännösten A osan kyseisten muutosten kanssa merenkulkijoiden pätevyysasiakirjojen ja kelpoisuustodistusten digitalisoimiseksi”. Kyseisen direktiivin 6 artiklassa (Jäsenvaltioiden myöntämien merenkulkijoiden pätevyysasiakirjojen keskinäinen tunnustaminen) säädetään, että ”kunkin jäsenvaltion on hyväksyttävä toisen jäsenvaltion myöntämät tai sen valvonnassa myönnetyt paperiversiona tai digitaalisessa muodossa olevat pätevyystodistukset ja asiakirjatodisteet, jotta merenkulkijat voivat palvella sen lipun alla purjehtivilla aluksilla”.

- Laivavarusteista 23. heinäkuuta 2014 annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2014/90/EU. Tämä johtuu siitä, että pelastusveneitä ja -lauttoja koskevat normit sekä päätöslauselma MSC.81(70) ovat osa komission täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2022/1157 liitettä.
- Matkustaja-alusten turvallisuussäännöistä ja -määräyksistä annettu direktiivi 2009/45/EY. Tämä johtuu siitä, että 6 artiklan 2 kohdan a alakohdan i alakohdan mukaan SOLAS-yleissopimusta, sellaisena kuin se on muutettuna, sovelletaan A-luokan matkustaja-aluksiin, kun taas liitteessä I olevassa III luvussa, joka koskee hengenpelastuslaitteita, asetetaan erilaisia ja laajoja vaatimuksia, jotka koskevat myös täysin suljettuja pelastusveneitä, B-, C- ja D-luokan matkustaja-aluksille kotimaanmatkoilla.

Näin ollen muutosten hyväksyminen

- ihmishengen turvallisuudesta merellä vuonna 1974 tehdyn kansainvälisen yleissopimuksen (SOLAS) II-2 lukuun sekä suurnopeusalusten vuoden 1994 (vuoden 1994 HSC-säännöstö) ja vuoden 2000 (vuoden 2000 HSC-säännöstö) kansainvälisiin turvallisuussäännöksiin,
- ihmishengen turvallisuudesta merellä vuonna 1974 tehdyn kansainvälisen yleissopimuksen (SOLAS) XIV lukuun ja polaarikoodiin,
- merenkulkijoiden koulutusta, pätevyyskirjoja ja vahdinpitoa koskevaan vuoden 1978 kansainväliseen yleissopimukseen (STCW) ja säännöstöön sekä
- hengenpelastuslaitteita koskevaan kansainväliseen säännöstöön (LSA)

voi vaikuttaa ratkaisevasti unionin lainsäädäntöön ja erityisesti seuraavien säädösten sisältöön: pysyvistä orgaanisista yhdisteistä annettu asetukset (EU) 2019/1021, aluskierrätyksestä annettu asetukset (EU) N:o 1257/2013, yhdenmukaistetun turvallisuusjärjestelmän luomisesta kalastusaluksille, joiden pituus on vähintään 24 metriä tai enemmän, annettu direktiivi 97/70/EY, huviveneistä ja vesiskoottereista annettu direktiivi 2013/53/EU, laivavarusteista annettu direktiivi 2014/90/EU, alusliikennettä koskevan yhteisön seuranta- ja tietojärjestelmän perustamisesta annettu direktiivi 2002/59/EY, merenkulkijoiden vähimmäiskoulutuksesta annettu direktiivi (EU) 2022/993 sekä matkustaja-alusten turvallisuussäännöistä ja -määräyksistä annettu direktiivi 2009/45/EY.

Suunnitelluilla säädöksillä ei täydennetä eikä muuteta sopimuksen institutionaalisia rakenteita.

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

4.2. Aineellinen oikeusperusta

4.2.1. 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.

4.2.2. 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.

4.3. 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 meriturvallisuuskomitean 107. istunnossa Euroopan unionin puolesta otettavasta kannasta ihmishengen turvallisuutta merellä koskevaan kansainväliseen yleissopimukseen (SOLAS), suurnopeusalusten vuoden 1994 (vuoden 1994 HSC-säännöstö) ja vuoden 2000 (vuoden 2000 HSC-säännöstö) kansainvälisiin turvallisuussäännöstöihin, polaarisilla vesialueilla liikennöiviin aluksiin sovellettavaan kansainväliseen säännöstöön (polaarikoodi), merenkulkijoiden koulutusta, pätevyyskirjoja ja vahdinpitoa koskevaan vuoden 1978 kansainväliseen yleissopimukseen (STCW) ja säännöstöön sekä hengenpelastuslaitteita koskevaan kansainväliseen säännöstöön (LSA) 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 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.
- (4) Meriturvallisuuskomitean on määrä 31 päivästä toukokuuta 9 päivään kesäkuuta 2023 pidettävässä 107. istunnossaan hyväksyä muutokset ihmishengen turvallisuudesta merellä vuonna 1974 tehdyn kansainvälisen yleissopimuksen (SOLAS) II-2 lukuun sekä suurnopeusalusten vuoden 1994 (vuoden 1994 HSC-säännöstö) ja vuoden 2000 (vuoden 2000 HSC-säännöstö) kansainvälisiin turvallisuussäännöstöihin, ihmishengen turvallisuudesta merellä vuonna 1974 tehdyn kansainvälisen yleissopimuksen (SOLAS) XIV lukuun ja polaarisilla vesialueilla liikennöiviin aluksiin sovellettavaan kansainväliseen säännöstöön (polaarikoodi), merenkulkijoiden koulutusta, pätevyyskirjoja ja vahdinpitoa koskevaan vuoden 1978 kansainväliseen yleissopimukseen (STCW) ja säännöstöön sekä hengenpelastuslaitteita koskevaan kansainväliseen säännöstöön (LSA).

- (5) On aiheellista vahvistaa meriturvallisuuskomitean 107. istunnossa unionin puolesta otettava kanta, koska suunnitellut muutokset SOLAS-yleissopimuksen II-2 lukuun sekä vuosien 1994 ja 2000 HSC-säännöstöihin, SOLAS-yleissopimuksen XIV lukuun ja polaarikoodiin, STCW-yleissopimukseen ja -säännöstöön sekä LSA-säännöstöön voivat vaikuttaa ratkaisevasti unionin oikeuden sisältöön, erityisesti pysyvistä orgaanisista yhdisteistä annettuun asetukseen (EU) 2019/1021¹, aluskierrätyksestä annettuun asetukseen (EU) N:o 1257/2013², yhdenmukaistetun turvallisuusjärjestelmän luomisesta kalastusaluksille, joiden pituus on 24 metriä tai enemmän, annettuun direktiiviin 97/70/EY³, huviveneistä ja vesiskoottereista annettuun direktiiviin 2013/53/EU⁴, laivavarusteista annettuun direktiiviin 2014/90/EU⁵, alusliikennettä koskevan yhteisön seuranta- ja tietojärjestelmän perustamisesta annettuun direktiiviin 2002/59/EY⁶, merenkulkijoiden vähimmäiskoulutuksesta annettuun direktiiviin (EU) 2022/993⁷ sekä matkustaja-alusten turvallisuussäännöistä ja -määräyksistä annettuun direktiiviin 2009/45/EY⁸.
- (6) SOLAS-yleissopimuksen II-2 lukuun ja vuosien 1994 ja 2000 HSC-säännöstöihin suunnitelluilla muutoksilla kielletään perfluorisulfonioktaanihappoa (PFOS) sisältävien sammutusvaahtojen käyttö palontorjunnassa merellä. Unionin kantana olisi oltava näiden muutosten tukeminen, koska PFOS on haitallinen aine sekä ihmisten terveydelle että meriympäristölle.
- (7) SOLAS-yleissopimuksen XIV lukuun ja polaarikoodiin tehtävät muutokset helpottavat tiettyjen määräysten pakollista soveltamista kalastusaluksiin ja tekevät tietyistä menetelmistä, joilla määritetään aluksen toiminnalliset valmiudet jääolosuhteissa, pakollisia matkasuunnittelun olennaisena osana. Unionin kantana olisi oltava tukea näitä muutoksia, koska ne parantavat polaarilla vesialueilla liikennöivien muiden kuin SOLAS-yleissopimuksen mukaisten alusten turvallisuusnormeja.
- (8) STCW-yleissopimukseen ja -säännöstöön tehtävissä muutoksissa käsitellään STCW-yleissopimuksen ja -säännöston mukaisten sähköisten pätevyyskirjojen käyttöä. Unionin kantana olisi oltava näiden muutosten tukeminen, koska STCW-pätevyyskirjojen digitalisointi helpottaisi lippuvaltion viranomaisten, satamavaltioiden valvontaviranomaisten ja merenkulkijoiden työtä ja vähentäisi heihin kohdistuvaa hallinnollista raskautta. Se voisi myös nopeuttaa vilpillisten pätevyyskirjojen tunnistamista.
- (9) LSA-säännöstöön tehtäviin muutoksiin sisällytetään uusia vaatimuksia muiden pelastusveneiden ja -lauttojen kuin täysin suljettujen pelastusveneiden ilmanvaihdosta. Unionin kantana olisi oltava näiden muutosten tukeminen, koska niillä vahvistetaan täysin suljettujen pelastusveneiden ilmanvaihtonormeja koskevia turvallisuusvaatimuksia.

¹ EUVL L 169, 25.6.2019, s. 45.

² EUVL L 330, 10.12.2013, s. 1.

³ EYVL L 34, 9.2.1998, s. 1.

⁴ EUVL L 354, 28.12.2013, s. 90.

⁵ EUVL L 257, 28.8.2014, s. 146.

⁶ EYVL L 208, 5.8.2002, s. 10.

⁷ EUVL L 169, 27.6.2022, s. 45.

⁸ EUVL L 163, 25.6.2009, s. 1.

ON HYVÄKSYNYT TÄMÄN PÄÄTÖKSEN:

1 artikla

Kansainvälisen merenkulkujärjestön, jäljempänä 'IMO', meriturvallisuuskomitean 107. istunnossa unionin puolesta otettava kanta on hyväksyä muutokset ihmishengen turvallisuudesta merellä vuonna 1974 tehdyn kansainvälisen yleissopimuksen (SOLAS) II-2 lukuun sekä suurnopeusalusten vuoden 1994 (vuoden 1994 HSC-säännöstö) ja vuoden 2000 (vuoden 2000 HSC-säännöstö) kansainvälisiin turvallisuussäännöstöihin, ihmishengen turvallisuudesta merellä vuonna 1974 tehdyn kansainvälisen yleissopimuksen (SOLAS) XIV lukuun ja polaarisisä vesialueilla liikennöiviin aluksiin sovellettavaan kansainväliseen säännöstöön (polaarikoodi), merenkulkijoiden koulutusta, pätevyyskirjoja ja vahdinpitoa koskevaan vuoden 1978 kansainväliseen yleissopimukseen (STCW) ja säännöstöön sekä hengenpelastuslaitteita koskevaan kansainväliseen säännöstöön (LSA), sellaisina kuin ne esitetään IMO:n kiertokirjeessä Nro 4658/Rev.1.

2 artikla

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

3 artikla

Tämä päätös on osoitettu komissiolle ja kaikille jäsenvaltioille.

Tehty Brysselissä

*Neuvoston puolesta
Puheenjohtaja*