

Brüssel, 28.3.2019
COM(2019) 159 final

2019/0087 (NLE)

Ettepanek:

NÕUKOGU OTSUS

seisukoha kohta, mis võetakse Euroopa Liidu nimel Rahvusvahelise Mereorganisatsiooni merekeskkonna kaitse komitees ja meresõiduohutuse komitees seoses rahvusvahelise laevade põhjustatava merereostuse vältimise konventsiooni II lisa, puistlastilaevade ja naftatankerite ülevaatuste käigus tehtavate kontrollide tõhustatud programmi käsitleva rahvusvahelise koodeksi (2011), rahvusvahelise päästevahendite koodeksi, rahvusvahelise konventsiooni inimelude ohutusest merel lisa vormide C, E ja P ning gaaskütusel ja muudel madala leekpunktiga kütustel töötavate laevade rahvusvahelise ohutuskoodeksi muudatuste vastuvõtmisega

SELETUSKIRI

1. KAVANDATAV REGULEERIMISESE

Käesolev ettepanek käsitleb otsust, millega määratakse kindlaks liidu nimel Rahvusvahelise Mereorganisatsiooni merekeskkonna kaitse komitee 74. istungjärgul (MEPC 74) (mis toimub Londonis 13.–17. mail 2019) ja Rahvusvahelise Mereorganisatsiooni meresõiduohutuse komitee 101. istungjärgul (MSC 101) (mis toimub Londonis 5.–14. juunil 2019) võetav seisukoht seoses muudatustega, mis on kavandatud teha MARPOLi konventsiooni II lisas suure viskoossuse ja/või kõrge sulamispunktiga püsivate ujuvate ainete lastijäätmete ja mahutite pesuvee kohta, puistlastilaevade ja naftatankerite ülevaatuste käigus tehtavate kontrollide tõhustatud programmi käsitlevas rahvusvahelises koodeksis (ESP koodeks) (2011), rahvusvahelise päästevahendite koodeksi (LSA koodeks) punktides 6.1.1.3 ja 4.4.8.1, seadmete dokumentatsioonis (SOLASi konventsiooni lisa vormid C, E ja P), gaaskütusel ja muudel madala leekpunktiga kütustel töötavate laevade rahvusvahelise ohutuskodeksi (IGFi koodeks) osades A ja A-1.

2. ETTEPANEKU TAUST

2.1. Rahvusvahelise Mereorganisatsiooni (IMO) konventsioon

Rahvusvahelise Mereorganisatsiooni (IMO) konventsiooniga luuakse IMO, mille eesmärk on tagada foorum valitsustevaheliseks koostööks valitsuste regulatiivse tegevuse ja tavade valdkonnas kõikides rahvusvahelist merekaubandust mõjutavates tehnilistes küsimustes, toetada rangeimate võimalike nõuete üldist vastuvõtmist meresõiduohutuse, navigeerimise tõhususe ning laevade põhjustatud merereostuse vältimise ja kontrolli küsimustes, et edendada võrdseid võimalusi, ning käsitleda seonduvaid haldus- ja õigusküsimusi.

Konventsioon jõustus 17. märtsil 1958.

Kõik liikmesriigid on konventsiooni osalised.

Kõik liikmesriigid on 2. oktoobril 1983 jõustunud 1973. aasta rahvusvahelise laevade põhjustatava merereostuse vältimise konventsiooni (edaspidi „MARPOLi konventsioon“) osalised. Liit ei ole MARPOLi konventsiooni osaline.

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

Puistlastilaevade ja naftatankerite ülevaatuste käigus tehtavate kontrollide tõhustatud programmi käsitlevas rahvusvahelises koodeksis (ESP koodeks) (2011) on vastavalt SOLASi konventsiooni reegli XI-1/2 sätetele kehtestatud ühekordse ja topeltkeregaga puistlastilaevade ning ühekordse ja topeltkeregaga naftatankerite ülevaatuste käigus tehtavate kontrollide tõhustatud programmi nõuded.

Rahvusvahelises päästevahendite koodeksis (LSA koodeks) on sätestatud rahvusvahelised standardnõuded, mis käsitlevad SOLASi konventsiooni III peatükiga hõlmatud päästevahendeid, sealhulgas isiklikke päästevahendeid, visuaalseid abivahendeid, päästepaate või -parvesid, valvepaate, paatide veeskamiseseadmeid ja pealeminekuseadmeid ning laeva evakuaatsioonisüsteeme, liiniheiteseadmeid ning üldiseid häire- ja valjuhääldisüsteeme.

Gaaskütusel ja muudel madala leekpunktiga kütustel töötavate laevade rahvusvahelise ohutuskodeksi (IGFi koodeks) eesmärk on sätestada rahvusvaheline standard laevade jaoks,

mis töötavad gaaskütusel või madala leekpunktiga vedelkütustel. Koodeks käsitleb kõiki valdkondi, mis on eriti olulised gaaskütuse ja madala leekpunktiga vedelkütuse kasutamise puhul, ning sätestab maagaasil töötavate jõu- ja abiseadmete projekteerimise ja paigalduse kriteeriumid, mille puhul ohutuse, töökindluse ja usaldusväärsuse tase on samaväärne sellega, mis on saavutatav uute ja samaväärsete tavapäraste naftakütusel jõu- ja abiseadmetega.

2.2. Rahvusvaheline Mereorganisatsioon

Rahvusvaheline Mereorganisatsioon (IMO) on ÜRO spetsialiseeritud asutus, kes vastutab meresõidu ohutuse ja turvalisuse ning laevade põhjustatud merereostuse vältimise eest. IMO on rahvusvahelise meresõidu ohutuse, turvalisuse ja keskkonnatoime valdkonnas norme kehtestav ülemaailmne asutus. Selle põhiülesanne on luua laevanduse jaoks õiglane ja tulemuslik reguleeriv raamistik, mis võetakse ühiselt vastu ning mida rakendatakse ühiselt.

Organisatsiooni liikmeks võivad olla kõik riigid ning kõik ELi liikmesriigid on IMO liikmed. Euroopa Komisjonil on alates 1974. aastast olnud Rahvusvahelises Mereorganisatsioonis (IMO) vaatleja staatus, mis põhineb Valitsustevahelise Nõuandva Merendusorganisatsiooni (IMCO)¹ ja Euroopa Ühenduste Komisjoni vahelisel koostöökokkuleppel vastastikust huvi pakkuvates küsimustes.

IMO merekeskkonna kaitse komitee koosneb kõikidest IMO liikmetest ja tuleb kokku vähemalt üks kord aastas. Komitee käsitleb vaatlusaluseid keskkonnaküsimusi kui organisatsioon, kes tegeleb MARPOLi konventsiooniga hõlmatud ning laevade põhjustatud reostuse (sh nafta-, mahtlastina veetavate kemikaalide, laevade heitvee-, jäätme- ja heitmereostuse, sh õhusaasteainete ja kasvuhoonegaaside heite) kontrolli ja vältimisega. Muud käsitletavat küsimused hõlmavad ballastvee käitlemist, kattumisvastaseid süsteeme, laevade ringlussevõttu, reostuseks valmisolekut ja reostustõrjet ning merekaitsealade ja eriti tundlike merepiirkondade kindlaksmääramist.

IMO merekeskkonna kaitse komitee tagab vahendid, et täita talle IMO konventsiooni, IMO assamblee või IMO nõukogu poolt määratud ülesandeid või eespool nimetatud tegevusvaldkonna alla kuuluvaid ülesandeid, mida võidakse talle määrata mis tahes muu rahvusvahelise õigusakti alusel ja mille IMO on heaks kiitnud. Merekeskkonna kaitse komitee ja selle allorganid teevad oma otsused liikmete häälteenamusega.

IMO meresõiduohutuse komitee koosneb kõikidest IMO liikmetest ja tuleb kokku vähemalt üks kord aastas. Komitee käsitleb kõiki küsimusi, mis jäävad organisatsiooni tegevusvaldkonda ning puudutavad navigatsioonimärgistust, 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 meresõiduohutuse komitee tagab vahendid, et täita talle IMO konventsiooni, IMO assamblee või IMO nõukogu poolt määratud ülesandeid või eespool nimetatud tegevusvaldkonna alla kuuluvaid ülesandeid, mida võidakse talle määrata mis tahes muu rahvusvahelise õigusakti alusel ja mille IMO on heaks kiitnud. Meresõiduohutuse komitee ja selle allorganid teevad oma otsused liikmete häälteenamusega.

2.3. IMO merekeskkonna kaitse komitee kavandatav õigusakt

Merekeskkonna kaitse komitee võtab oma 13.–17. mail 2019 toimuval 74. istungjärgul (MEPC 74) vastu MARPOLi konventsiooni II lisa muudatused suure viskoossuse ja/või kõrge

¹ 1982. aastal sai organisatsiooni uueks nimeks Rahvusvaheline Mereorganisatsioon (IMO).

sulamispunktiga püsivate ujuvate ainete lastijäätmete ja mahutite pesuvee kohta, et vähendada keskkonnamõju. Kavandatavate MARPOLi konventsiooni II lisa muudatuste eesmärk on vähendada märkimisväärt reostust, mida on näiteks parafiiniheide viimastel aastatel põhjustanud Põhjamere ja Läänemere rannikuriikides.

2.4. IMO meresõiduohutuse komitee kavandatav akt

Meresõiduohutuse komitee kavatseb oma 101. istungjärgul (MSC 101) 5.–14. juunil 2019 vastu võtta muudatused, mis puudutavad puistlastilaevade ja naftatankerite ülevaatuste käigus tehtavate kontrollide tõhustatud programmi käsitlevat rahvusvahelist koodeksit (ESP koodeks) (2011), rahvusvahelist päästevahendite koodeksit (LSA koodeks), LSA koodeksi punkti 4.4.8.1, seadmete dokumentatsiooni (SOLASi konventsiooni lisa vormid C, E ja P) ning gaaskütusel ja muudel madala leekpunktiga kütustel töötavate laevade rahvusvahelise ohutuskodeksi (IGFi koodeks) osasid A ja A-1.

2.4.1. *ESP koodeksi kavandatavate muudatuste eesmärk on lisada redaktsioonilised muudatused, millega määratakse kindlaks kõik kohustuslikud nõuded ning parandatakse tabeleid ja blankette. Lisaks ühendatakse muudatustega redaktsioonilised muudatused ja uued sisulised nõuded, et arvesse võtta Rahvusvahelise Klassifikatsiooniühingute Assotsiatsiooni (IACSi) ühtsete Z10 seeria nõuete hiljutisi ajakohastusi. Ühtsed Z10 seeria nõuded puudutavad naftatankerite, puistlastilaevade, kemikaalitankerite, topeltpõhja ja -parrastega naftatankerite ja topeltkerega puistlastilaevade ülevaatusi. IACSi ühtlustatud nõuete puhul on tegemist IACSi poolt vastuvõetud resolutsioonidega küsimustes, mis on otseselt seotud konkreetse eeskirja nõuete, klassifikatsiooniühingute tavade ja üldise filosoofiaga, millel klassifikatsiooniühingute eeskirjad ja tavad põhinevad (või hõlmavad neid küsimusi). Eeldusel et IACSi iga liikmesühingu juhtorganid ajakohastused ratifitseerivad, inkorporeeritakse ühtlustatud nõuded liikmesühingute eeskirjadesse ja tavadesse ühe aasta jooksul alates IACSi üldpoliitika tööühma poolsest heakskiitmisest. Ühtlustatud nõuete puhul on tegemist miinimumnõuetega. Lisaks ühtlustatakse kavandatud muudatuste sõnavara mitmetimõistetavuse ja ebajärjekindluse vältimiseks IMO nomenklatuuriga.*

2.4.2. *LSA koodeksi kavandatavate muudatuste eesmärk on tagada punkti 6.1.1.3 ühtne rakendamine seoses selliste väikeste valvepaatide käsitsi veeskamisega, mis ei ole laeva päästepaadid või -parved.*

2.4.3. *LSA koodeksi punkti 4.4.8.1 muudatuste eesmärk on vabastada kahe sõltumatu jõuseadmega päästepaadid nõudest olla varustatud ujuvate aerudega ja nende tarvikutega (tullipulgad, -hargid vms vahendid), mis sobivad edasiliikumiseks rahulikul merel. Kontrollide käigus oli märgatud, et mõned kahe sõltumatu jõuseadmega päästepaadid ei olnud varustatud mõlade, aerude ega ühegi muu sama laadi vahendiga, ning järeldati, et LSA koodeksi ja ringkirja MSC/Circ.980/Add.1 asjakohane nõue ei võta arvesse kahe sõltumatu jõuseadmega päästepaate.*

2.4.4. *MSC 100 kiitis heaks ühtse tõlgenduse ettepaneku, mille kohaselt „[k]ahe sõltumatu jõuseadmega varustatud päästepaadi suhtes, mille kummalgi seadmel on oma mootor, sõukruvi võll, kütusepaak, toitesüsteem ja vajalikud abivahendid, ei ole vaja kohaldada LSA koodeksi punkti 4.4.8.1. Kõikides muudes aspektides peab päästepaat täielikult vastama LSA koodeksi punktile 4.4.8.“*

LSA koodeksi praegune punkt 4.4.8.1 asendatakse, et viia see vastavusse MSC 100 poolt heakskiidetud ühtse tõlgenduse ettepanekuga.

- 2.4.5. *Seadmete dokumentatsiooni (SOLASi konventsiooni lisa vormid C, E ja P) kavandatavate muudatuste eesmärk on muuta SOLASi konventsiooni lisa esitatud vormide C, E ja P punkti 8.1, lisades joonealuse märkuse, milles selgitatakse, et kõiki loetletud näitajaid ei kohaldata kõikide laevade suhtes ja need võib vastavalt vajadusele kustutada. Üldiselt ei kasutata kõne all olevaid näitajaid (rool, sõukruvi, telgsurvejõud, sõukruvi samm ja töömudel) kõikide laevatüüpide puhul.*
- 2.4.6. *Gaaskütusel ja muudel madala leekpunktiga kütustel töötavate laevade rahvusvahelise ohutuskodeksi (IGFi kodeks) osade A ja A-1 kavandatavate muudatuste eesmärk on saavutada IGFi kodeksi järjekindlus maagaasikütusel töötavate laevade suhtes kehtivate nõuete osas, tehes vajalikud muudatused, mille aluseks on kodeksi rakendamisel saadud kogemused.*

3. LIIDU NIMEL VÕETAV SEISUKOHT

3.1. MARPOLi konventsiooni II lisa nõuete muudatused, mis käsitlevad suure viskoossusega ja püsivaid ujuvaid aineid sisaldava mahutite pesuvee heitenõudeid

Merekeskkonna kaitse komitee 68. istungjärgul (MEPC 68), mis toimus Londonis 11.–15. mail 2015, kiideti heaks uus lisandus dokumenti „MARPOLi konventsiooni II lisa läbivaatamine seoses suure viskoossusega, tahkestavate ja püsivate ujuvate ainete lastijäätmete ja mahutite pesuvee suhtes kehtivate nõuete ja asjakohaste määratlustega ning muudatuste ettevalmistamine“, et lisada see reostusennetuse ja -tõrje allkomitee kaheaastasesse töökavasse kavatsusega saavutada eesmärk 2018. aastal.

MARPOLi konventsiooni II lisa muudatuste kavandit viimistleti reostusennetuse ja -tõrje allkomitee 5. istungjärgul (PPR 5) Londonis 5.–9. veebruaril 2018. 22.–26. oktoobril 2018 Londonis toimunud merekeskkonna kaitse komitee 73. istungjärgul (MEPC 73) kiideti MARPOLi konventsiooni II lisa muudatuste kavand heaks eesmärgiga see MEPC 74-l vastu võtta.

MARPOLi konventsiooni II lisa muudatuste kavand on esitatud IMO dokumendi MEPC 73/19 13. lisas. MEPC 73 aruande (MEPC 73/19) punktis 11.12 on märgitud, et muudatused on kavas vastu võtta MEPC 74-l.

3.2. Puistlastilaevade ja naftatankerite ülevaatuste käigus tehtavate kontrollide tõhustatud programmi käsitleva rahvusvahelise kodeksi (ESP kodeks) (2011) muudatused

22.–26. jaanuaril 2018 Londonis peetud laevade projekteerimise ja ehituse allkomitee 5. istungjärgul (SDC 5) tuletati meelde, et sama allkomitee 4. istungjärgul (SDC 4), mis toimus Londonis 13.–17. veebruaril 2017, lubati Rahvusvahelisel Klassifikatsiooniühingute Assotsiatsioonil (IACS) ja sekretariaadil analüüsida ESP kodeksit (2011), et esitada ettepanekud redaktsioonilisteks muudatusteks (kõigi kohustuslike nõuete väljaselgitamiseks), parandada tabelite ja blankettide vormingut ning esitada eduaruanne nende käsitlemiseks SDC 5-l.

SDC 5-l lepidi kokku, et kõik praegu ESP kodeksi (2011) joonealustes märkustes esitatud sisulised sätted tuleks lisada uue konsolideeritud teksti põhiossa. Lisaks otsustati SDC 5-l parandada ESP kodeksi tabelite ja blankettide vormingut. Samuti lepidi SDC 5-l kokku ühendada redaktsioonilised märkused ja ESP kodeksi (2011) uued sisulised muudatused, mille ettepaneku esitas IACS ja milles käsitletakse IACSi ühtsete Z10 seeria nõuete hiljutisi ajakohastusi.

SDC 5-l kinnitati ettepanek esitada ESP koodeksi (2011) muudatuste kavand heakskiitmiseks meresõiduohutuse komitee 99. istungjärgule (MSC 99), mis toimus 16.–25. mail 2018 Londonis, et muudatused seejärel meresõiduohutuse komitee 100. istungjärgul (MSC 100) vastu võtta ja jõustada 1. juulil 2020.

MSC 99 arutas SDC 5 ettevalmistatud ESP koodeksi (2011) muudatuste kavandit vastavalt koodeksi regulaarse ajakohastamise korrale ja kiitis ESP koodeksi (2011) muudatuste kavandi heaks eesmärgiga muudatused MSC 100-l vastu võtta.

3.–7. detsembril 2018 Londonis toimunud MSC 100 arutas muudatuste kavandit koos parandusettepanekutega ning märkis, et muudatuste kavandi sõnastus ei ole kooskõlas IMO nomenklatuuriga, st ingliskeelses tekstis on sõna „shall“ asemel kasutatud sõnu „is to/are to“, mis võib häirida IMO reeglite edasist koostamist, sest see võib tekitada mitmetimõistetavust ja ebajärjekindlust. Lisaks märgiti, et ESP koodeksi (2011) muudatuste kavandis tuleks arvesse võtta ESP koodeksi konsolideeritud versiooni kavandit, mida parasjagu koostab laevade projekteerimise ja ehituse allkomitee.

Arutelu järel otsustas MSC 100 ESP koodeksi (2011) muudatuste kavandi vastuvõtmise edasi lükata, et valmistada ette ESP koodeksi (2011) redigeeritud muudatuste kavand, mille ingliskeelses tekstis kasutatakse sõnu „shall/should“ sõnade „is to/are to“ asemel, eesmärgiga esitada see vastuvõtmiseks MSC 101-le.

See küsimus lisati nõukogu otsusesse 2018/1601². Nimetatud nõukogu otsuse artikli 3 lõike 3 kohaselt võidakse seoses kõnealuste muudatustega 2011. aasta ESP koodeksis liidu nimel võetavate seisukohtade väiksemates muudatustes leppida kokku ilma täiendava nõukogu otsuseta. Ent kuna ESP koodeksi muudatuste kavandisse tehtavaid muudatusi ei saa pidada väiksemateks, on see küsimus lisatud taas käesolevasse ettepanekusse, mis käsitleb nõukogu otsust seisukoha kohta, mis võetakse Euroopa Liidu nimel Rahvusvahelises Mereorganisatsioonis meresõiduohutuse komitee 101. istungjärgul.

MSC resolutsiooni kavand ESP koodeksi (2011) muudatuste kohta on esitatud MSC 100 aruande [(MSC 100/XX/Add.X)] [X] lisas. MSC 100 aruande [(MSC 100/XX)] punktis [10.20] on märgitud, et muudatused on kavas vastu võtta MSC 101-l.

3.3. Rahvusvahelise päästevahendite koodeksi (LSA koodeks) punkti 6.1.1.3 muudatused

Meresõiduohutuse komitee 96. istungjärgul (MSC 96), mis toimus Londonis 11.–20. mail 2016, lepitati kokku uues lisanduses dokumenti „LSA koodeksi punkti 6.1.1.3 ühtne rakendamine“, et lisada see allkomitee kaheaastasesse töökavasse aastateks 2016–2017 ja SSE 4 esialgsesse päevakavva kavatsusega saavutada eesmärk 2017. aastal. Lisanduse eesmärk on töötada välja LSA koodeksi punkti 6.1.1.3 muudatused, et võimaldada selle ühtset rakendamist ja eelkõige lubada kasutada käsiajamiga mehhanisme selliste valvepaatide veeskamiseks, mis ei ole laeva päästepaadid või -parved.

Muret seoses ohtudega, mis võivad tuleneda LSA koodeksi muudatuste kavandist juhul, kui valvepaadi veeskamise etappi, mil paat liigub lastimisasendist väljapoole parrast, lubatakse alustada, ilma et pardal oleks valvepaati määratud arv meeskonnaliikmeid, samuti seisukohti

² Nõukogu 15. oktoobri 2018. aasta otsus (EL) 2018/1601 seisukoha kohta, mis võetakse Euroopa Liidu nimel Rahvusvahelises Mereorganisatsioonis merekeskkonna kaitse komitee 73. istungjärgul ja meresõiduohutuse komitee 100. istungjärgul seoses rahvusvahelise laevade põhjustatava merereostuse vältimise konventsiooni VI lisa reegli 14 ning puistlastilaevade ja naftatankerite ülevaatuste käigus tehtavate kontrollide tõhustatud programmi käsitleva rahvusvahelise koodeksi (2011) muudatuste vastuvõtmisega, ELT L 267, 25.10.2018, lk 6.

muudatuse kohaldamisala suhtes arutati laevasüsteemide ja -seadmete alamkomitee 4. istungjärgul (SSE 4) Londonis 20.–24. märtsil 2017 ja laevasüsteemide ja -seadmete alamkomitee 5. istungjärgul (SSE 5) Londonis 12.–16. märtsil 2018.

Meresõiduohutuse komitee 100. istungjärgul (MSC 100), mis toimus Londonis 3.–7. detsembril 2018, otsustas komitee LSA koodeksi muudatuste kavandi heaks kiita eesmärgiga need MSC 101-l vastu võtta. Sellest otsusest olenemata palus komitee laevasüsteemide ja -seadmete alamkomiteel arutada selle 6. istungjärgul Londonis 4.–8. märtsil 2019 endist muret seoses muudatuste kavandiga, et anda nõu MSC 101-le enne muudatuste vastuvõtmist.

LSA koodeksi punkti 6.1.1.3 muudatuste kavand on esitatud MSC 100 aruande [(MSC 100/XX/Add.X)] [X] lisas. MSC 100 aruande (MSC 100/XX) punktis [9.6] on märgitud, et muudatused on kavas vastu võtta MSC 101-l.

3.4. Rahvusvahelise päästevahendite koodeksi punkti 4.4.8.1 muudatused

Laevasüsteemide ja -seadmete alamkomitee 5. istungjärgul, mis toimus Londonis 12.–16. märtsil 2018, esitas liit edukalt ühtse tõlgenduse ettepaneku päästevahendite koodeksi (LSA koodeks) punkti 4.4.8.1 ja päästevahendite standarditud hindamise ja katsetuste aruandevormide kohta (MSC/Circ.980/Add.1, punkt 4.4.1.2). MSC 100 kiitis heaks ühtse tõlgenduse ettepaneku teksti ja lisaks ka LSA koodeksi punkti 4.4.8.1 täiendavad muudatused koodeksi nõude ja ühtse tõlgenduse kooskõlastamiseks.

Rahvusvahelise päästevahendite koodeksi (LSA koodeks) punkti 4.4.8.1 muudatused on esitatud MSC 100 aruande [(MSC 100/XX/Add.X)] [X] lisas. MSC 100 aruande [(MSC 100/XX)] punktis [9.23] on märgitud, et LSA koodeksi muudatused on kavas vastu võtta MSC 101-l.

3.5. Seadmete dokumentatsiooni (SOLASi konventsiooni lisa vormid C, E ja P) muudatused

Meresõiduohutuse komitee 100. istungjärgul (MSC 100), mis toimus Londonis 3.–7. detsembril 2018, otsustati arutada seadmete dokumentatsiooni (SOLASi konventsiooni lisa vormid C, E ja P) muudatusi, arvestades seisukohta, et komiteed võivad käsitleda väiksemaid parandusi/küsimusi päevakorrapunktis „muud küsimused“. Pärast arutelu kiitis MSC 100 esitatud muudatuste kavandi heaks eesmärgiga need meresõiduohutuse komitee 101. istungjärgul (MSC 101) vastu võtta.

Seadmete dokumentatsiooni (SOLASi konventsiooni lisa vormid C, E ja P) muudatuste kavand on esitatud MSC 100 aruande [(MSC 100/XX/Add.X)] [X] lisas. MSC 100 aruande [(MSC 100/XX)] punktis [9.30] on märgitud, et muudatused on kavas vastu võtta MSC 101-l.

3.6. Gaaskütusel või muudel madala leekpunktiga kütustel töötavate laevade rahvusvahelise ohutuskodeksi (IGFi koodeks) osade A ja A-1 muudatused

Lasti- ja konteinerveo alamkomitee 4. istungjärgul (CCC 4), mis toimus 11.–15. septembril 2017 Londonis, taasasutati madala leekpunktiga kütustel töötavate laevade tehniliste ohutusnormide koostamise töörühm, mis jätkab tööd IGFi koodeksi kütuseelemente käsitlevate muudatuste kavandiga ja kavandab esialgsed tehnilised ohutusnormid metüül- või etüülalkoholikütusel töötavatele laevadele. CCC 4-l kinnitati IGFi koodeksi osade A ja A-1 muudatuste kavand seoses maagaasi puhul kehtivate erinõuetega, mille valmistas ette töörühm, ning paluti meresõiduohutuse komitee 99. istungjärgul (MSC 99), mis toimus 16.–25. mail 2018 Londonis, muudatused heaks kiita, et need seejärel meresõiduohutuse komitee 100. istungjärgul (MSC 100) vastu võtta.

MSC 99 arutas gaaskütusel ja muudel madala leekpunktiga kütustel töötavate laevade rahvusvahelise ohutuskodeksi (IGFi koodeks) osade A ja A-1 muudatuste kavandit koos

selle kohta esitatud lisamärkustega, sealhulgas soovitus lisada alternatiivne lahendus kaitseks väljaspool masinaruumi paiknevate veeldatud kütuse torude lekete vastu. Arutelu järel otsustas MSC 99 IGFi koodeksi osade A ja A-1 muudatuste kavandi heakskiitmise edasi lükata ning andis lasti- ja konteinerveo alamkomitee 5. istungjärgule (CCC 5), mis toimus 10.–14. septembril 2018 Londonis, juhise arutada uuesti reegli 9.5.6 kavandatud muudatusi ning esitada tulemused kiireloomulise küsimusena MSC 100-le.

CCC 5 arutas IGFi koodeksi reegli 9.5.6 kavandatud muudatusi ja otsustas, et reeglit 9.5.6 ei ole vaja rohkem muuta. Seega otsustas CCC 5 paluda MSC 100-l, mis toimus Londonis 3.–7. detsembril 2018, kiireloomulise küsimusena heaks kiita IGFi koodeksi osade A ja A-1 muudatuste kavand, nagu see esitati dokumendi CCC 4/12 1. lisas, eesmärgiga see meresõiduohutuse komitee 101. istungjärgul (MSC 101) vastu võtta.

MSC 100 nõustus CCC 5-ga, et reegel 9.5.6 ei vaja rohkem muutmist seoses alternatiivse lekkekaitse lahendusega. Seisukohad lahknesid siiski küsimuses, kas on vajalik lisatekst, mille eesmärk on tagada lekketuvastusnõuete kohaldatavus veeldatud kütust juhtivate torude puhul. MSC 100 nõustus CCC 4 koostatud tekstiga ja kiitis heaks IGFi koodeksi osade A ja A-1 muudatused eesmärgiga need MSC 101-l vastu võtta, märkides siiski, et vastuvõtmise etapis on veel võimalik esitada lisaettepanekuid.

Gaaskütusel ja muudel madala leekpunktiga kütustel töötavate laevade rahvusvahelise ohutuskodeksi (IGFi koodeks) osade A ja A-1 muudatuste kavand on esitatud MSC 100 aruande [(MSC 100/xx/Add.x)] [X] lisas. MSC 100 aruande [(MSC 100/XX)] punktis [11.5] on märgitud, et muudatused on kavas vastu võtta MSC 101-l.

3.7. Asjakohased ELi õigusaktid ja ELi pädevus

3.7.1. MARPOLi konventsiooni II lisa reegli muudatused

Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv 2005/35/EÜ, mis käsitleb laevade põhjustatud merereostust ning karistuste kehtestamist merereostusega seotud rikkumiste eest, inkorporeerib laevade põhjustatud reostuse rahvusvahelised standardid liidu õigusesse ja tagab, et ebaseaduslike heidete eest vastutavatele isikutele kehtestatakse piisavad karistused. Saasteained on direktiivis määratletud kui MARPOLi konventsiooni I ja II lisaga hõlmatud ained. Lisaks on direktiiviga 2000/59/EÜ (laevaheitmete ja lastijäätmete vastuvõtmise seadmete kohta sadamates) kehtestatud liikmesriikidele nõue tagada, et sadamates on olemas vastuvõtuseadmed, mis on piisavad selleks, et täita tavaliselt sadamat külastavate laevade vajadused, ning laevade suhtes nõue anda jäätmed, sh lastijäätmed üle enne sadamast lahkumist, et vähendada jäätmete laevadelt merre juhtimist. II lisas käsitletud mahutite pesuvesi vastab kõnealuse direktiivi tähenduses lastijäätmetele. Direktiivi 2000/59/EÜ kohaselt peavad laevad järgmisena külastatavale sadamale ette teatama üleantavate ja pardale jäetavate heitmete ja lastijäätmete andmed ning kasutatavate ladustamisruumide mahu.

Muudatused, mis on kavas vastu võtta MSC 101-l ja millega kehtestatakse MARPOLi konventsiooni II lisas muudatused, mis käsitlevad suure viskoossusega ja/või kõrge sulamispunktiga püsivate ujuvate ainete lastijäätmeid ja mahutite pesuvett, mõjutaksid seega liidu õigust seoses Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2005/35/EÜ (mis käsitleb laevade põhjustatud merereostust ning karistuste kehtestamist merereostusega seotud rikkumiste eest) ning direktiivi 2000/59/EÜ (laevaheitmete ja lastijäätmete vastuvõtmise seadmete kohta sadamates) kohaldamisega.

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

Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL) nr 530/2012 (topeltpõhja ja -parraste või samaväärsete konstruktsiooninõuete kiirendatud järkjärgulise kasutuselevõtu kohta ühekordse põhja ja parrastega naftatankerite puhul) eesmärk on kehtestada kiirendatud järkjärguline juurutamiskava kõnealuse määruse artiklis 3 defineeritud MARPOL 73/78 konventsiooni topeltpõhja ja -parraste või samaväärsete konstruktsiooninõuete kohaldamiseks ühekordse põhja ja parrastega naftatankerite suhtes ning keelata raske nafta transportimine liikmesriikide sadamatesse või sadamatest ühekordse põhja ja parrastega naftatankeritega.

Määrusega (EL) nr 530/2012 on muudetud kohustuslikuks IMO kehtestatud seisukorra hindamise kava kohaldamine üle 15 aasta vanuste ühekordse põhja ja parrastega naftatankerite suhtes. Artikli 5 kohaselt peavad sellised tankerid vastama seisukorra hindamise kavale, mis on defineeritud artiklis 6 kui 27. aprilli 2001. aasta resolutsiooniga MEPC 94(46) (muudetud 11. oktoobri 2002. aasta resolutsiooniga MEPC 99(48)) ja 4. detsembri 2003. aasta resolutsiooniga MEPC 112(50)) kehtestatud seisukorra hindamise kava. Puistlastilaevade ja naftatankerite ülevaatuste käigus tehtavate kontrollide tõhustatud programmis ehk laiendatud kontrolli programmis sätestatakse sellise üksikasjalikuma kontrollimise viis. Kuna seisukorra hindamise kava eesmärgi saavutamiseks kasutatakse laiendatud kontrolli programmi, on kõik laiendatud kontrolli programmi kohaste kontrollide muudatused määruse (EL) nr 530/2012 kaudu vahetult ja automaatselt kohaldatavad.

ESP koodeksi muudatused, mis on kavas vastu võtta MSC 101-l, mõjutaksid seega ELi õigust seoses Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL) nr 530/2012 (topeltpõhja ja -parraste või samaväärsete konstruktsiooninõuete kiirendatud järkjärgulise kasutuselevõtu kohta ühekordse põhja ja parrastega naftatankerite puhul) kohaldamisega.

3.7.3. Rahvusvahelise päästevahendite koodeksi (LSA koodeks) punkti 6.1.1.3 muudatused

Komisjoni 15. mai 2018. aasta rakendusmäärus (EL) 2018/773, milles esitatakse laevavarustuse projekteerimis-, ehitus- ja toimivusnõuded ning katsestandardid ja tunnistatakse kehtetuks rakendusmäärus (EL) 2017/306, hõlmab veeskamisseadmeid ja vintse. Selles rakendusmääruses viidatakse LSA koodeksile ja resolutsioonile MSC.81(70) seoses reeglitega MED/1.21, 1.23, 1.24 ja 1.25, mis puudutavad veeskamisseadmeid. See varustus kuulub seega Euroopa Parlamendi ja nõukogu 23. juuli 2014. aasta direktiivi 2014/90/EL (milles käsitletakse laevavarustust ja millega tunnistatakse kehtetuks nõukogu direktiiv 96/98/EÜ) kohaldamisalasse.

LSA koodeksi muudatused, mis on kavas vastu võtta MSC 101-l, mõjutaksid seega liidu õigust seoses direktiivi 2014/90/EL ja rakendusmääruse (EL) 2018/773 kohaldamisega.

3.7.4. Rahvusvahelise päästevahendite koodeksi (LSA koodeks) punkti 4.4.8.1 muudatused

Komisjoni 15. mai 2018. aasta rakendusmäärus (EL) 2018/773, milles esitatakse laevavarustuse projekteerimis-, ehitus- ja toimivusnõuded ning katsestandardid ja tunnistatakse kehtetuks rakendusmäärus (EL) 2017/306, hõlmab päästepaate. Selles rakendusmääruses viidatakse LSA koodeksile ja resolutsioonile MSC/Circular 980 seoses reegluga MED/1.7. See varustus kuulub seega Euroopa Parlamendi ja nõukogu 23. juuli 2014. aasta direktiivi 2014/90/EL (milles käsitletakse laevavarustust ja millega tunnistatakse kehtetuks nõukogu direktiiv 96/98/EÜ) kohaldamisalasse.

LSA koodeksi muudatused, mis on kavas vastu võtta MSC 101-l, mõjutaksid seega liidu õigust seoses direktiivi 2014/90/EL ja rakendusmääruse (EL) 2018/773 kohaldamisega.

3.7.5. Seadmete dokumentatsiooni (SOLASi konventsiooni lisa vormid C, E ja P) muudatused

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

Seadmete dokumentatsiooni muudatused, mis on kavas vastu võtta MSC 101-l, mõjutaksid seega liidu õigust seoses direktiivi 2009/45/EÜ kohaldamisega.

3.7.6. Gaaskütusel või muudel madala leekpunktiga kütustel töötavate laevade rahvusvahelise ohutuskodeksi (IGFi kodeks) osade A ja A-1 muudatused

Direktiivi 2009/45/EÜ (reisilaevade ohutuseeskirjade ja -nõuete kohta) artikli 6 lõike 2 punkti a alapunkti i kohaselt kohaldatakse SOLASi konventsiooni (muudetud kujul) A-klassi reisilaevade suhtes. IGFi kodeks on SOLASi konventsiooni abil muudetud reisilaevade suhtes kohustuslikuks. Lisaks tuleneb Euroopa Parlamendi ja nõukogu 22. oktoobri 2014. aasta direktiivist 2014/94/EL (alternatiivkütuste taristu kasutuselevõtu kohta) liikmesriikidele nõue tagada, et 2025. aastaks on põhivõrgu meresadamates olemas veeldatud maagaasi tanklad. Liidu liikmesriigid on koostanud riigisisesed alternatiivkütuste turu ja taristu arendamise poliitikaraamistikud, mille keskmes on eri toetusmeetmed ning algatused merelaevade veeldatud maagaasi tanklate edendamiseks ja arendamiseks.

LSA kodeksi muudatused, mis on kavas vastu võtta MSC 101-l, mõjutaksid seega liidu õigust seoses direktiivi 2009/45/EÜ ja direktiivi 2014/94/EL kohaldamisega.

3.7.7. ELi pädevus

MARPOLi konventsiooni II lisa muudatused, mis käsitlevad suure viskoossusega ja/või kõrge sulamispunktiga püsivate ujuvate ainete lastijäätmeid ja mahutite pesuvett, mõjutaksid liidu õiguse kohaldamist seoses direktiivi 2005/35/EÜ ja direktiivi 2000/59/EÜ kohaldamisega.

ESP kodeksi (2011) muudatused mõjutaksid liidu õigust seoses Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL) nr 530/2012 (topeltpõhja ja -parraste või samaväärsete konstruktsiooninõuete kiirendatud järkjärgulise kasutuselevõtu kohta ühekordse põhja ja parrastega naftatankerite puhul) kohaldamisega.

Rahvusvahelise päästevahendite kodeksi (LSA kodeks) punkti 6.1.1.3 muudatused mõjutaksid liidu õiguse kohaldamist direktiivi 2014/90/EL ja rakendusmääruse (EL) 2018/773 kohaldamise kaudu.

LSA kodeksi punkti 4.4.8.1 ühtse tõlgenduse muudatused mõjutaksid liidu õiguse kohaldamist seoses direktiivi 2014/90/EL ja rakendusmääruse (EL) 2018/773 kohaldamisega.

Seadmete dokumentatsiooni (SOLASi konventsiooni lisa vormid C, E ja P) muudatused mõjutaksid liidu õigust seoses direktiivi 2009/45/EÜ kohaldamisega.

Gaaskütusel ja muudel madala leekpunktiga kütustel töötavate laevade rahvusvahelise ohutuskodeksi (IGFi kodeks) osade A ja A-1 muudatused mõjutaksid liidu õigust seoses direktiivi 2009/45/EÜ ja direktiivi 2014/94/EL kohaldamisega.

4. ÕIGUSLIK ALUS

4.1. Menetlusõiguslik alus

4.1.1. Põhimõtted

Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 218 lõikes 9 on sätestatud 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 osaline³.

Mõiste „õigusliku toimega aktid“ hõlmab akte, millel on õiguslikud tagajärjed asjaomase organi suhtes kehtiva rahvusvahelise õiguse normide alusel. Siia hulka kuuluvad ka sellised õiguslikud vahendid, mis ei ole rahvusvahelise õiguse kohaselt siduvad, aga mis „võivad mõjutada otsustavalt liidu seadusandja vastu võetud õigusaktide sisu“⁴.

4.1.2. Kohaldatavus käesolevas asjas

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

Aktid, mille IMO merekeskkonna kaitse komitee ja meresõiduohutuse komitee peavad vastu võtma, on õigusliku toimega aktid. Kavandataavad aktid võivad otsustavalt mõjutada järgmiste ELi õigusaktide sisu:

- Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv 2005/35/EÜ, mis käsitleb laevade põhjustatud merereostust ning karistuste kehtestamist merereostusega seotud rikkumiste eest, ning direktiiv 2000/59/EÜ laevaheitmete ja lastijäätmete vastuvõtmise seadmete kohta sadamates. Selle põhjuseks on järgmised asjaolud: saasteained on direktiivis 2005/35/EÜ määratletud kui MARPOLi konventsiooni I ja II lisaga hõlmatud ained. Lisaks kehtestab direktiiv 2000/59/EÜ liikmesriikidele nõude tagada, et sadamates on olemas vastuvõtuseadmed, mis on piisavad selleks, et täita tavaliselt sadamat külastavate laevade vajadused, eesmärgiga vähendada laevadelt heitmete ja lastijäätmete merre juhtimist ning parandada sellega merekeskkonna kaitset.
- Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus (EL) nr 530/2012 topelt põhja ja -parraste või samaväärsete konstruktsiooninõuete kiirendatud järkjärgulise kasutuselevõtu kohta ühekordse põhja ja parrastega naftatankerite puhul. Selle põhjuseks on järgmised asjaolud: määrus (EL) nr 530/2012 muudab IMO seisukorra hindamise kava kohustuslikuks ja seisukorra hindamise kava eesmärkide saavutamise vahendina kasutatakse laiendatud kontrolli programmi.
- Komisjoni 15. mai 2018. aasta rakendusmäärus (EL) 2018/773, milles esitatakse laevavarustuse projekteerimis-, ehitus- ja toimivusnõuded ning katsestandardid ja tunnistatakse kehtetuks rakendusmäärus (EL) 2017/306, ning Euroopa Parlamendi ja nõukogu 23. juuli 2014. aasta direktiiv 2014/90/EL, milles käsitletakse laevavarustust ja millega tunnistatakse kehtetuks nõukogu direktiiv 96/98/EÜ. Selle põhjuseks on järgmised asjaolud: rakendusmääruses (EL) 2018/773 viidatakse seoses veeskamisseadmetega LSA koodeksile ja seetõttu kuuluvad seda tüüpi seadmed direktiivi 2014/90/EL kohaldamisalasse.
- Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv 2009/45/EÜ reisilaevade ohutuseeskirjade ja -nõuete kohta. Selle põhjuseks on järgmised asjaolud: direktiivis 2009/45/EÜ on sätestatud, et A-klassi reisilaevad peavad täielikult vastama SOLASi konventsiooni (muudetud kujul) nõuetele.

³ Kohtuotsus Saksamaa vs. nõukogu, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, punkt 64.

⁴ Kohtuotsus Saksamaa vs. nõukogu, C-399/12, ECLI:EU: C:2014:2258, punktid 61–64.

- Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv 2009/45/EÜ reisilaevade ohutuseeskirjade ja -nõuete kohta koos Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiviga 2014/94/EL alternatiivkütuste taristu kasutuselevõtu kohta. Selle põhjuseks on järgmised asjaolud: direktiivis 2009/45/EÜ on sätestatud, et A-klassi reisilaevad peavad täielikult vastama SOLASi konventsiooni (muudetud kujul) nõuetele, ning direktiivi 2014/94/EL kohaselt peavad liikmesriigid tagama, et 2025. aastaks on ELi põhivõrgu meresadamates olemas veeldatud maagaasi tanklad.

Kavandatavad aktid ei täienda ega muuda lepingu institutsioonilist raamistikku.

Seega on esildatud 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 materiaalõiguslik 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 või ülekaalukaks, samas kui teine on kõrvalise tähtsusega, peab ELi toimimise lepingu artikli 218 lõike 9 kohasel otsusel olema üksainus materiaalõiguslik alus, st peamise või ülekaaluka eesmärgi või valdkonna tõttu nõutav õiguslik alus.

4.2.2. Kohaldatavus käesoleval juhul

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

4.3. Kokkuvõte

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

Ettepanek:

NÕUKOGU OTSUS

seisukoha kohta, mis võetakse Euroopa Liidu nimel Rahvusvahelise Mereorganisatsiooni merekeskkonna kaitse komitees ja meresõiduohutuse komitees seoses rahvusvahelise laevade põhjustatava merereostuse vältimise konventsiooni II lisa, puistlastilaevade ja naftatankerite ülevaatuste käigus tehtavate kontrollide tõhustatud programmi käsitleva rahvusvahelise koodeksi (2011), rahvusvahelise päästevahendite koodeksi, rahvusvahelise konventsiooni inimelude ohutusest merel lisa vormide C, E ja P ning gaaskütusel ja muudel madala leekpunktiga kütustel töötavate laevade rahvusvahelise ohutuskodeksi 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) Meretranspordi valdkonnas võetava liidu meetme eesmärk peaks olema merekeskkonna kaitse ja meresõiduohutuse parandamine.
- (2) Rahvusvaheline Mereorganisatsiooni (edaspidi „IMO“) konventsioon jõustus 17. märtsil 1958. IMO on meresõidu ohutuse ja turvalisuse ning laevade põhjustatud mere- ja atmosfäärireostuse vältimise eest vastutav ÜRO spetsialiseeritud asutus.
- (3) IMO konventsiooni artikli 38 punkti a kohaselt täidab merekeskkonna kaitse komitee selliseid ülesandeid, mis on organisatsioonile antud laevade põhjustatava merereostuse vältimise ja kontrollimise rahvusvaheliste konventsioonidega või nende alusel, eelkõige seoses eeskirjade ja muude sätete vastuvõtmise ja muutmisega.
- (4) IMO konventsiooni artikli 28 punkti b kohaselt tagab meresõiduohutuse komitee vahendid, et täita talle kõnealuse konventsiooni, IMO assamblee või IMO nõukogu poolt määratud ülesandeid või kõnealuse artikli kohaldamisalasse kuuluvaid ülesandeid, mida võidakse meresõiduohutuse komiteele määrata mis tahes muu rahvusvahelise õigusakti alusel ja mille IMO on heaks kiitnud.
- (5) Rahvusvaheline laevade põhjustatava merereostuse vältimise konventsioon (edaspidi „MARPOLi konventsioon“) jõustus 2. oktoobril 1983.
- (6) MARPOLi konventsiooni artikli 16 lõike 2 punkti c kohaselt võib selle muudatused vastu võtta asjakohane organ, käesoleval juhul merekeskkonna kaitse komitee.
- (7) Rahvusvaheline konventsioon inimelude ohutusest merel (edaspidi „SOLASi konventsioon“) jõustus 25. mail 1980.
- (8) SOLASi konventsiooni VIII artikli punkti b alapunkti iii kohaselt võib IMO meresõiduohutuse komitee vastu võtta SOLASi konventsiooni muudatusi.

- (9) Merekeskkonna kaitse komitee võtab oma 74. istungjärgul, mis toimub 13.–17. mail 2019 (MEPC 74), vastu MARPOLi konventsiooni II lisa muudatused.
- (10) Meresõiduohutuse komitee võtab oma 101. istungjärgul 5.–14. juunil 2019 (edaspidi „MSC 101“) vastu puistlastilaevade ja naftatankerite ülevaatuste käigus tehtavate kontrollide tõhustatud programmi käsitleva rahvusvahelise koodeksi (2011) (edaspidi „2011. aasta ESP koodeks“), rahvusvahelise päästevahendite koodeksi (edaspidi „LSA koodeks“), seadmete dokumentatsiooni (SOLASi konventsiooni lisa vormid C, E ja P) ning gaaskütusel ja muudel madala leekpunktiga kütustel töötavate laevade rahvusvahelise ohutuskodeksi (edaspidi „IGFi koodeks“) osade A ja A-1 muudatused.
- (11) On asjakohane määrata kindlaks liidu nimel MEPC 74-l võetav seisukoht, kuna MARPOLi konventsiooni II lisa muudatused võivad otsustavalt mõjutada järgmiste liidu õigusaktide sisu: Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv 2005/35/EÜ⁵ ja Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv 2000/59/EÜ⁶.
- (12) On asjakohane määrata kindlaks liidu nimel MSC 101-l võetav seisukoht, kuna 2011. aasta ESP koodeksi muudatused võivad otsustavalt mõjutada järgmiste liidu õigusaktide sisu: Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus (EL) nr 530/2012⁷, kuna LSA koodeksi muudatused võivad otsustavalt mõjutada järgmiste liidu õigusaktide sisu: komisjoni rakendusmäärus (EL) 2018/773⁸ ja Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv 2014/90/EL⁹, kuna SOLASi konventsiooni muudatused võivad otsustavalt mõjutada järgmiste liidu õigusaktide sisu: Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv 2009/45/EÜ¹⁰, ja kuna IGFi koodeksi muudatused võivad otsustavalt mõjutada järgmiste liidu õigusaktide sisu: Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv 2009/45/EÜ reisilaevade ohutuseeskirjade ja -nõuete kohta koosmõjus Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiviga 2014/94/EL¹¹.
- (13) MARPOLi konventsiooni II lisa muudatused peaksid vähendama suure viskoossusega ja/või kõrge sulamispunktiga püsivate ujuvate ainete lastijäätmete ja mahutite pesuveega seotud keskkonnamõju.
- (14) 2011. aasta ESP koodeksi muudatused peaksid hõlmama redaktsioonilisi muudatusi, millega määratakse kindlaks kõik kohustuslikud nõuded ning parandatakse tabelleid ja blankette, samuti tuleks nendega ühendada redaktsioonilised muudatused ja uued

⁵ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 7. septembri 2005. aasta direktiiv 2005/36/EÜ kutsekvalifikatsioonide tunnustamise kohta (ELT L 255, 30.9.2005, lk 22).

⁶ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 27. novembri 2000. aasta direktiiv 2000/59/EÜ laevaheitmete ja lastijäätmete vastuvõtmise seadmete kohta sadamates (EÜT L 332, 28.12.2000, lk 81).

⁷ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 13. juuni 2012. aasta määrus (EL) nr 530/2012 topeltpõhja ja -parraste või samaväärsete konstruktsiooninõuete kiirendatud järkjärgulise kasutuselevõtu kohta ühekordse põhja ja parrastega naftatankerite puhul (ELT L 172, 30.6.2012, lk 3).

⁸ Komisjoni 15. mai 2018. aasta rakendusmäärus (EL) 2018/773, milles esitatakse laevavarustuse projekteerimis-, ehitus- ja toimivusnõuded ning katsestandardid ja tunnistatakse kehtetuks rakendusmäärus (EL) 2017/306 (ELT L 133, 30.5.2018, lk 1).

⁹ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 23. juuli 2014. aasta direktiiv 2014/90/EL, milles käsitletakse laevavarustust ja millega tunnistatakse kehtetuks nõukogu direktiiv 96/98/EÜ (ELT L 257, 28.8.2014, lk 146).

¹⁰ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 6. mai 2009. aasta direktiiv 2009/45/EÜ reisilaevade ohutuseeskirjade ja -nõuete kohta (ELT L 163, 25.6.2009, lk 1).

¹¹ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 22. oktoobri 2014. aasta direktiiv 2014/94/EL alternatiivkütuste taristu kasutuselevõtu kohta (ELT L 307, 28.10.2014, lk 1).

sisulised nõuded, et arvesse võtta Rahvusvahelise Klassifikatsiooniühingute Assotsiatsiooni ühtsete Z10 seeria nõuete hiljutisi ajakohastusi.

- (15) LSA koodeksi punkti 6.1.1.3 muudatuste eesmärk on tagada selle ühtne rakendamine seoses selliste väikeste valvepaatide käsitsi veeskamisega, mis ei ole laeva päästepaadid või -parved.
- (16) LSA koodeksi punkti 4.4.8.1 muudatuste eesmärk on vabastada kahe sõltumatu jõuseadmega päästepaadid nõudest olla varustatud ujuvate aerudega ja nende tarvikutega (tullipulgad, -hargid vms vahendid), mis sobivad edasiliikumiseks rahulikul merel.
- (17) Seadmete dokumentatsiooni (SOLASi konventsiooni lisa vormide C, E ja P) punkti 8.1 muudatuste eesmärk on tagada selgus, arvestades asjaolu, et kõiki loetletud näitajaid ei kohaldata kõikide laevade suhtes ja seega võib need vastavalt vajadusele kustutada.
- (18) IGFi koodeksi osade A ja A-1 muudatuste eesmärk on saavutada maagaasikütusel töötavate laevade suhtes kehtivate nõuete järjekindlus, tehes vajalikud muudatused, mille aluseks on koodeksi rakendamisel saadud kogemused.
- (19) Liidu seisukoha esitavad ühiselt liidu huvides ELi liikmesriigid, kes on IMO merekeskkonna kaitse komitee ja meresõiduohutuse komitee liikmed,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA OTSUSE:

Artikkel 1

Euroopa Liidu nimel IMO merekeskkonna kaitse komitee 74. istungjärgul võetav seisukoht on nõustuda rahvusvahelise laevade põhjustatava merereostuse vältimise konventsiooni II lisa muudatuste (mis käsitlevad suure viskoossusega ja püsivaid ujuvaid aineid sisaldava mahutite pesuvee heitenõudeid ning on esitatud IMO dokumendi MEPC 73/19/add.1 13. lisas) vastuvõtmisega.

Artikkel 2

Euroopa Liidu nimel IMO meresõiduohutuse komitee 101. istungjärgul võetav seisukoht on järgmine:

- (a) nõustuda puistlastilaevade ja naftatankerite ülevaatuste käigus tehtavate kontrollide tõhustatud programmi käsitleva 2011. aasta rahvusvahelise koodeksi muudatuste (esitatud IMO dokumendi [MSC 100/XX/Add.X] [X] lisas) vastuvõtmisega;
- (b) nõustuda LSA koodeksi punkti 6.1.1.3 muudatuste (esitatud IMO dokumendi [MSC 100/XX/Add.X] [X] lisas) vastuvõtmisega;
- (c) nõustuda LSA koodeksi punkti 4.4.8.1 muudatuste (esitatud IMO dokumendi [MSC 100/XX/Add.X] [X] lisas) vastuvõtmisega;
- (d) nõustuda seadmete dokumentatsiooni (SOLASi konventsiooni lisa vormide C, E ja P) punkti 8.1 muudatuste (esitatud IMO dokumendi [MSC 100/XX/Add.X] [X] lisas) vastuvõtmisega;
- (e) nõustuda IGFi koodeksi osade A ja A-1 muudatuste (esitatud IMO dokumendi [MSC 100/XX/Add.X] [X] lisas) vastuvõtmisega.

Artikkel 3

1. Artiklis 1 sätestatud liidu nimel võetavat seisukohta väljendavad kõik IMOsse kuuluvad liikmesriigid, tegutsedes ühiselt liidu huvides.
2. Artiklis 2 sätestatud liidu nimel võetavat seisukohta väljendavad kõik IMOsse kuuluvad liikmesriigid, tegutsedes ühiselt liidu huvides.
3. Artiklites 1 ja 2 osutatud seisukohtade väiksemates muudatustes võidakse leppida kokku ilma täiendava nõukogu otsuseta.

Artikkel 4

Käesolev otsus jõustub selle vastuvõtmise päeval.

Brüssel,

*Nõukogu nimel
eesistuja*