



EUROOPAN
KOMISSIO

Bryssel 28.3.2019
COM(2019) 159 final

2019/0087 (NLE)

Ehdotus

NEUVOSTON PÄÄTÖS

Euroopan unionin puolesta Kansainvälisen merenkulkujärjestön meriympäristön suojelukomiteassa ja meriturvallisuuskomiteassa otettavasta kannasta aluksista aiheutuvan meren pilaantumisen ehkäisemisestä tehdyn kansainvälisen yleissopimuksen liitteeseen II, irtolasti- ja öljysäiliöalusten katsastuksissa sovellettavaa laajennettua katsastusohjelmaa koskevaan kansainväliseen vuoden 2011 säännöstöön, hengenpelastuslaitteita koskevaan kansainväliseen säännöstöön, ihmishengen turvallisuudesta merellä tehdyn kansainvälisen yleissopimuksen liitteessä olevaan C, E ja P lomakkeeseen sekä kaasuja tai muita alhaisessa lämpötilassa leimahtavia polttoaineita käyttäviä aluksia koskevaan kansainväliseen turvallisuussäännöstöön tehtävien muutosten hyväksymiseen

PERUSTELUT

1. EHDOTUKSEN KOHDE

Tämä ehdotus koskee päätöstä, jolla vahvistetaan unionin puolesta Kansainvälisen merenkulkujärjestön meriympäristön suojelukomitean 74. istunnossa (MEPC 74), joka pidetään Lontoossa 13.–17. toukokuuta 2019, ja Kansainvälisen merenkulkujärjestön meriturvallisuuskomitean 101. istunnossa (MSC 101), joka pidetään Lontoossa 5.–14. kesäkuuta 2019, esitettävä kanta. Tarkoituksena on hyväksyä muutoksia lastijäämiä ja viskositeetiltaan ja/tai sulamispisteeltään korkeiden ja pysyviä kelluvia tuotteita sisältävien säiliöiden pesuvesiä koskevaan MARPOL-yleissopimuksen liitteeseen II, irtolasti- ja öljysäiliöalusten katsastuksissa sovellettavaa laajennettua tarkastusohjelmaa koskevaan vuoden 2011 kansainväliseen säännöstöön (ESP-säännöstö), hengenpelastuslaitteita koskevan kansainvälisen säännöston (LSA-säännöstö), 6.1.1.3 kohtaan ja 4.4.8.1 kohtaan, varusteluetteloihin (SOLAS-yleissopimuksen liitteessä olevat lomakkeet C, E ja P) sekä kaasuja tai muita alhaisessa lämpötilassa leimahtavia polttoaineita käyttäviä aluksia koskevan kansainvälisen turvallisuussäännöston (IGF-säännöstö), A ja A-1 osaan.

2. EHDOTUKSEN TAUSTA

2.1. Kansainvälistä merenkulkujärjestöä (IMO) koskeva yleissopimus

Kansainvälinen merenkulkujärjestö IMO on perustettu Kansainvälistä merenkulkujärjestöä koskevalla yleissopimuksella. IMO:n tarkoituksena on tarjota foorumi valtioiden väliselle yhteistyölle kaikkien kansainvälisen kauppamerenkulun teknillisiä kysymyksiä koskevien hallitusten omaksumien säännösten ja menettelytapojen alalla, edistää tiukimpien mahdollisten määräysten yleistä hyväksymistä meriturvallisuuden, tehokkaan navigoinnin sekä alusten aiheuttaman meren pilaantumisen ehkäisemisen ja torjunnan alalla yhtäläisten toimintaedellytysten luomiseksi sekä käsitellä asiaan liittyviä hallinnollisia ja oikeudellisia seikkoja.

Yleissopimus tuli voimaan 17. maaliskuuta 1958.

Kaikki jäsenvaltiot ovat sen sopimuspuolia.

Kaikki jäsenvaltiot ovat aluksista aiheutuvan meren pilaantumisen ehkäisemisestä vuonna 1973 tehdyn kansainvälisen yleissopimuksen, jäljempänä 'MARPOL-yleissopimus', sopimuspuolia. MARPOL-yleissopimus tuli voimaan 2. lokakuuta 1983. Unioni ei ole MARPOL-yleissopimuksen sopimuspuoli.

Kaikki jäsenvaltiot ovat ihmishengen turvallisuudesta merellä vuonna 1974 tehdyn kansainvälisen yleissopimuksen, jäljempänä 'SOLAS-yleissopimus', sopimuspuolia. SOLAS-yleissopimus tuli voimaan 25. toukokuuta 1980. Unioni ei ole SOLAS-yleissopimuksen sopimuspuoli.

Vuonna 2011 annetussa irtolasti- ja öljysäiliöalusten katsastuksissa sovellettavaa laajennettua katsastusohjelmaa koskevassa kansainvälisessä säännöstössä (ESP-säännöstö) vahvistetaan vaatimukset yksirunkoisten ja kaksoisrunkolla varustettujen irtolastialusten katsastuksissa sovellettavaa laajennettua katsastusohjelmaa varten SOLAS-yleissopimuksen XI-1/2 säännön määräysten mukaisesti.

Hengenpelastuslaitteita koskevassa kansainvälisessä säännöstössä (LSA-säännöstö) vahvistetaan kansainväliset standardivaatimukset, jotka koskevat SOLAS-yleissopimuksen III luvun soveltamisalaan kuuluvia hengenpelastuslaitteita, mukaan lukien henkilökohtaiset

hengenpelastuslaitteet, visuaaliset apuvälineet, pelastusveneet ja -lautat sekä valmiusveneet, laitteet pelastusveneidä ja -lauttojen laskemiseksi vesille ja niihin siirtymiseksi sekä MES-järjestelmät, nuoranheittolaitteet ja yleishälytys- ja kaiutinlaitejärjestelmät.

Kaasuja tai alhaisessa lämpötilassa leimahtavia polttoaineita käyttäviä aluksia koskevan kansainvälisen turvallisuussäännösten (IGF-säännöstö) tarkoituksena on antaa kansainvälinen normi aluksille, joissa käytetään kaasuja tai muita alhaisessa lämpötilassa leimahtavia polttoaineita. Säännöstössä käsitellään kaikkia aloja, joilla on tarvetta ottaa erityisesti huomioon kaasujen tai muiden alhaisessa lämpötilassa leimahtavien polttoaineiden käyttö, ja annetaan kriteerit käyttövoimaksi tai avustaviin tarkoituksiin tarvittavien maakaasua käyttävien koneistojen sijoittamiseen ja asentamiseen siten, että taataan turvallisuuden, luotettavuuden ja käyttövarmuuden suhteen samanlainen toimivuustaso kuin joka saadaan uusilla, vertailukelpoisilla tavanomaisilla polttoöljyä käyttävillä pää- ja apukoneilla.

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.

IMOn jäsenyys on avoin kaikille valtioille, ja kaikki EU:n jäsenvaltiot ovat IMOn jäseniä. Euroopan komissiolla on ollut IMOssa vuodesta 1974 lähtien tarkkailijan asema, joka perustuu valtioiden välisen neuvoo-antavan merenkulkujärjestön¹ (IMCO) ja Euroopan yhteisöjen komission väliseen yhteistyöjärjestelyyn molemmille tärkeissä asioissa.

IMOn meriympäristön suojelukomitea, joka koostuu kaikista IMOn jäsenistä, kokoontuu vähintään kerran vuodessa. Se käsittelee IMOn toimialaan kuuluvia ympäristökysymyksiä aluksista aiheutuvan pilaantumisen – öljy, irtolastina kuljetettavat kemikaalit, jätevedet ja kiinteät jätteet sekä alusten päästöt, kuten ilman epäpuhtaudet ja kasvihuonekaasupäästöt – ehkäisemisen ja torjunnan alalla. Näitä kysymyksiä säännellään MARPOL-yleissopimuksella. Se käsittelee myös painolastivesien hallintaa, kiinnittymisenestojärjestelmiä, alusten kierrätystä, pilaantumisen torjuntavalmiuksia ja -toimia sekä erityisalueiden ja erityisen herkkien merialueiden kartoittamista.

Meriympäristön suojelukomitea huolehtii IMOn yleissopimuksen, yleiskokouksen tai neuvoston sille määräämien tehtävien suorittamisesta sekä kaikkien sellaisten edellä mainittuun soveltamisalaan kuuluvien tehtävien suorittamisesta, joita sille on mahdollisesti annettu jonkin muun kansainvälisen välineen perusteella tai puitteissa ja jotka IMO on hyväksynyt. Meriympäristön suojelukomitea ja sitä avustavat elimet tekevät päätöksensä jäsenten enemmistöllä.

Myös IMOn meriturvallisuuskomitea koostuu kaikista IMOn jäsenistä ja kokoontuu vähintään kerran vuodessa. Sen tehtävänä on käsitellä kaikkia kysymyksiä, jotka kuuluvat IMOn toimialaan ja koskevat merenkulun apuneuvoja, alusten rakentamista ja varustamista, turvallisuuden vaatimaa alusten miehistystä, sääntöjä yhteentörmäysten ehkäisemiseksi, vaarallisten lastien käsittelyä, meriturvallisuutta tehostavia toimenpiteitä, hydrograafisia tiedonantoja, laivapäiväkirjoja ja merenkulikutietoja, merionnettomuuksien tutkimista, meripelastusta sekä muita merenkulun turvallisuutta suoranaisesti koskevia asioita.

¹ Nimi muutettiin vuonna 1982 Kansainväliseksi merenkulkujärjestöksi (IMO).

Meriturvallisuuskomitea huolehtii IMO:n yleissopimuksen, yleiskokouksen tai neuvoston sille määräämien tehtävien suorittamisesta sekä kaikkien sellaisten edellä mainittuun soveltamisalaan kuuluvien tehtävien suorittamisesta, joita sille on mahdollisesti annettu jonkin muun kansainvälisen välineen perusteella tai puitteissa ja jotka IMO on hyväksynyt. Meriturvallisuuskomitea ja sitä avustavat elimet tekevät päätöksensä jäsenten enemmistöllä.

2.3. IMO:n meriympäristön suojelukomitean suunniteltu säädös

Meriympäristön suojelukomitean on määrä hyväksyä 13.–17. toukokuuta 2019 pidettävässä 74. istunnossaan (MEPC 74) lastijäämiä ja viskositeetiltaan ja/tai sulamispisteeltään korkeiden ja pysyviä kelluvia tuotteita sisältävien säiliöiden pesuvesiä koskevaan MARPOL-yleissopimuksen liitteeseen II muutoksia, joilla vähennetään ympäristövaikutuksia. MARPOL-yleissopimuksen liitteeseen II suunniteltujen muutosten tarkoituksena on puuttua merkittävään pilaantumiseen, jota on aiheutunut esimerkiksi parafiinin päästämisestä Pohjanmeren ja Itämeren rantavaltioissa useiden viime vuosien aikana.

2.4. IMO:n meriturvallisuuskomitean suunniteltu säädös

Meriturvallisuuskomitean on määrä hyväksyä 5.–14. kesäkuuta 2019 pidettävässä 101. istunnossaan (MSC 101) muutoksia vuonna 2011 annettuun irtolasti- ja öljysäiliöalusten katsastuksissa sovellettavaa laajennettua katsastusohjelmaa koskevaan kansainväliseen säännöstöön (ESP-säännöstö), hengenpelastuslaitteita koskevaan kansainväliseen säännöstöön (LSA-säännöstö), LSA-säännösten 4.4.8.1 kohtaan, varusteluetteloihin (SOLAS-yleissopimuksen liitteessä olevat lomakkeet C, E ja P) ja kaasuja tai muita alhaisessa lämpötilassa leimahtavia polttoaineita käyttäviä aluksia koskevan kansainvälisen turvallisuussäännösten (IGF-säännöstö) A ja A-1 osaan.

2.4.1. *ESP-säännöstöön tehtävien muutosten tarkoituksena on tehdä toimituksellisia mukautuksia, joilla yksilöidään kaikki sitovat vaatimukset ja parannetaan taulukoita ja lomakkeita. Muutoksilla myös yhdistetään toimitukselliset mukautukset uusiin olennaisiin vaatimuksiin, jotta voidaan ottaa huomioon päivitykset, joita on äskettäin tehty Kansainvälisen luokituslaitosten järjestön (International Association of Classification Societies Unified Requirements – IACS) yhdenmukaistettujen vaatimusten (Unified Requirements – UR) Z10-sarjaan. Z10-sarja koskee öljysäiliöalusten, irtolastialusten, kemikaalisäiliöalusten, kaksoisrungolla varustettujen öljysäiliöalusten ja kaksoisvaipalla varustettujen irtolastialusten runkojen katsastuksia. IACS:n yhdenmukaistetut vaatimukset ovat IACS:n antamia päätöslauselmia asioista, jotka liittyvät suoraan luokituslaitosten erityisiin sääntövaatimuksiin ja käytänteisiin tai kuuluvat niiden piiriin, mukaan lukien luokituslaitosten sääntöjen ja käytänteiden perustana olevat yleisperiaatteet. Yhdenmukaistetut vaatimukset sisällytetään osaksi IACS:n jäsenyhteisöjen sääntöjä ja käytänteitä yhden vuoden kuluessa niiden hyväksynnästä IACS:n yleisen politiikan työryhmässä edellyttäen, että kunkin jäsenyhteisön hallintoelin ratifioi ne. Yhdenmukaiset vaatimukset ovat vähimmäisvaatimuksia. Lisäksi muutosluonnoksissa käytetty kieli on yhdenmukaistettu IMO:n käytäntöjen mukaiseksi, jotta vältetään monitulkintaisuus ja epä johdonmukaisuus.*

2.4.2. *LSA-säännöstöön suunniteltujen muutosten tarkoituksena on varmistaa muiden kuin pelastusaluksiin kuuluvien pienten valmiusveneiden manuaalista vesillelaskua koskevan 6.1.1.3 kohdan yhdenmukainen täytäntöönpano.*

2.4.3. *LSA-säännösten 4.4.8.1 kohtaan tehtävien muutosten tarkoituksena on vapauttaa kahdella toisistaan riippumattomalla käyttövoimayksiköllä varustetut pelastusveneet vaatimuksesta, jonka mukaan pelastusveneissä on oltava riittävät kelluvat aivot ja*

niihin liittyvät osat (tapit, hankaimet tai vastaavat kiinnikkeet) pelastusveneiden liikuttamiseen tyynen veden oloissa. Katsastuksissa oli käynyt ilmi, ettei joissakin kahdella toisistaan riippumattomalla käyttövoimayksiköllä varustetuissa pelastusveneissä ollut meloja, airoja eikä niiden käyttämiseen tarvittavia muita osia, ja oli päätelty, ettei LSA-säännösten ja meriturvallisuuskomitean kiertokirjeen lisäyksessä MSC/Circ.980/Add.1 oteta huomioon kahdella toisistaan riippumattomalla käyttövoimayksiköllä varustettuja pelastusveneitä.

- 2.4.4. MSC 100 hyväksyi luonnoksen yhteiseksi tulkinnaiksi, jonka mukaan LSA-säännösten 4.4.8.1 kohtaa ei tarvitse soveltaa kahdella toisistaan riippumattomalla käyttövoimayksiköllä varustettuihin pelastusveneisiin, joissa asianomainen järjestely koostuu kahdesta erillisestä moottorista, akselist, polttoainetankista, putkistosta ja kaikista muista siihen liittyvistä laitteista. Tulkinnan mukaan pelastusveneeseen olisi lisäksi oltava muiden näkökohtien osalta kokonaisuudessaan LSA-säännösten 4.4.8 kohdan mukainen.

LSA-säännösten nykyinen 4.4.8.1 kohta korvataan siten, että se on MSC 100:n hyväksymän yhteisen tulkinnan mukainen.

- 2.4.5. Varusteluetteloihin (SOLAS-yleissopimuksen liitteessä olevat lomakkeet C, E ja P) suunniteltujen muutosten tarkoituksena on muuttaa SOLAS-yleissopimuksen liitteessä olevien lomakkeiden C, E ja P 8.1 kohtaa lisäämällä siihen alaviite, jossa ilmoitetaan, ettei kaikkia lueteltuja indikaattoreita sovelleta kaikkiin aluksiin ja että ne voidaan tarvittaessa poistaa. Yleensä kaikkia alustyyppisiä ei varusteta asianomaisilla indikaattoreilla (peräsimen, potkurin, ohjauspotkurin, potkurin nousun ja toimintatilan indikaattoreilla).

- 2.4.6. Kaasuja tai muita alhaisessa lämpötilassa leimahtavia polttoaineita käyttäviä aluksia koskevan kansainvälisen turvallisuussäännösten (IGF-säännöstö) A ja A-1 osaan suunniteltujen muutosten tarkoituksena on parantaa säännösten johdonmukaisuutta maakaasua käyttäviä aluksia koskevien nykyisten vaatimusten osalta tekemällä muutoksia, jotka ovat säännösten soveltamisesta saadun kokemuksen perusteella tarpeellisia.

3. UNIONIN PUOLESTA ESITETTÄVÄ KANTA

3.1. Muutokset lastijäämiä ja viskositeetiltaan korkeiden ja pysyviä kelluvia tuotteita sisältävien säiliöiden pesuvesiä koskevaan MARPOL-yleissopimuksen liitteeseen II

Meriympäristön suojelukomitean 68. istunnossa (MEPC 68), joka järjestettiin Lontoossa 11.–15. toukokuuta 2015, hyväksyttiin MARPOL-yleissopimuksen liitteessä II määrättyjen lastijäämiä ja viskositeetiltaan korkeiden ja pysyviä kelluvia tuotteita sisältävien säiliöiden pesuvesiä koskevien vaatimusten uudelleentarkastelusta uusi osio sisällytettäväksi pilaantumisen ehkäisyä ja torjuntaa käsittelevän alakomitean, jäljempänä 'PPR', kaksivuotisohjelmaan, ja se oli määrä saada päätökseen vuonna 2018.

MARPOL-yleissopimuksen liitteen II muutosluonnokset viimeisteltiin pilaantumisen ehkäisyä ja torjuntaa käsittelevän alakomitean (PPR 5) viidennessä istunnossa, joka järjestettiin Lontoossa 5.–9. helmikuuta 2018. MARPOL-yleissopimuksen liitteen II muutosluonnokselle annettiin hyväksyntä meriympäristön suojelukomitean 73. istunnossa (MEPC 73), joka pidettiin Lontoossa 22.–26. lokakuuta 2018. Luonnos on tarkoitettu hyväksyä MEPC 74:ssä.

MARPOL-yleissopimuksen liitteen II muutosluonnokset esitetään IMO:n asiakirjan MEPC 73/19 liitteessä 13. Meriympäristön suojelukomitean 73. istunnosta laaditun raportin (MEPC 73/19) 11.12 kohdassa todetaan, että nämä muutokset on määrä hyväksyä MEPC 74:ssä.

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

Alusten suunnittelua ja rakentamista käsittelevän alakomitean 5. istunnossa (SDC 5), joka pidettiin Lontoossa 22.–26. tammikuuta 2018, muistutettiin mieliin, että saman alakomitean 4. istunnossa (SDC 4), joka pidettiin Lontoossa 13.–17. helmikuuta 2017, Kansainvälisen luokituslaitosten järjestö (IACS) ja sihteeristö oli valtuutettu analysoimaan vuoden 2011 ESP-säännöstöä. Tarkoituksena oli ehdottaa toimituksellisia mukautuksia kaikkien sitovien vaatimusten yksilöimiseksi, taulukko- ja lomakemallien parantamiseksi sekä edistymisraportin laatimiseksi SDC 5:tä varten.

SDC 5 totesi, että kaikki vuoden 2011 ESP-säännösten alaviitteissä olevat merkitykselliset kohdat olisi sisällytettävä uuden konsolidoidun asiakirjan varsinaiseen tekstiin. SDC 5 totesi myös, että ESP-säännösten taulukko- ja lomakemalleja on syytä parantaa. Lisäksi SDC 5 katsoi, että toimitukselliset mukautukset on tehtävä yhdessä IACS:n vuoden 2011 ESP-säännöstöön ehdottamien uusien olennaisten muutosten kanssa, jotta voidaan ottaa huomioon viimeaikaiset päivitykset IACS:n yhdenmukaistettujen vaatimusten Z10-sarjaan.

SDC 5 kannatti ehdotusta, joka koski vuoden 2011 ESP-säännösten muutosluonnoksen toimittamista hyväksyntää varten meriturvallisuuskomitean 99. istuntoon (MSC 99) Lontoossa 16.–25. toukokuuta 2018. Tarkoituksena oli hyväksyä muutokset meriturvallisuuskomitean 100. istunnossa (MSC 100) ja saattaa ne voimaan 1. heinäkuuta 2020.

MSC 99 tarkasteli vuoden 2011 ESP-säännösten muutosluonnoksia, jotka SDC 5 oli valmistellut säännösten säännöllistä päivittämistä koskevan menettelyn mukaisesti, ja hyväksyi ne. Ne siirrettiin MSC 100:lle lopullista hyväksyntää varten.

MSC 100, joka pidettiin Lontoossa 3.–7. joulukuuta 2018, käsiteli muutosluonnoksia yhdessä ehdotettujen muiden muutosten kanssa ja totesi, ettei muutosluonnoksissa käytetty kieli vastaa IMO:n käytäntöä (eroja oli pakottavuuteen liittyvissä verbimuodoissa). Eroavuudet olisivat haitaksi IMO:n määräysten tulevalle kehitykselle, koska ne voisivat johtaa monitulkintaisuuteen ja epä johdonmukaisuuteen. Huomautettiin myös, että vuoden 2011 ESP-säännösten muutosluonnoksessa olisi otettava huomioon ESP-säännösten konsolidoidun toisinnon luonnos, joka on parhaillaan tekeillä alusten suunnittelua ja rakentamista käsittelevässä alakomiteassa.

Keskusteltuaan asiasta MSC 100 päätti jättää ESP-säännösten muutosluonnoksen hyväksymisen lepäämään, valmistella tarkistetun vuoden 2011 ESP-säännösten muutosluonnoksen, jossa pakottavuuteen liittyvät verbit ovat oikein, ja toimittaa tämän tarkistetun luonnoksen MSC 101:lle hyväksyntää varten.

Tämä asia sisältyi neuvoston päätökseen 2018/1601². Vuoden 2011 ESP-säännöstöön tehtäviä muutoksia koskevaan unionin puolesta esitettävään kantaan tehtävistä vähäisistä muutoksista

² Neuvoston päätös (EU) 2018/1601, annettu 15 päivänä lokakuuta 2018, Kansainvälisessä merenkulkujärjestössä (IMO) meriympäristön suojelukomitean 73. istunnossa ja meriturvallisuuskomitean 100. istunnossa Euroopan unionin puolesta otettavasta kannasta aluksista aiheutuvan meren pilaantumisen ehkäisemisestä tehdyn kansainvälisen yleissopimuksen VI liitteessä

voidaan kyseisen neuvoston päätöksen 3 artiklan 3 kohdan mukaan sopia ilman erillistä neuvoston päätöstä. Koska ESP-säännöstöön tehtäviä muutoksia ei kuitenkaan voida pitää vähäisinä, asia on sisällytetty uudelleen tähän ehdotukseen neuvoston päätökseksi Euroopan unionin puolesta Kansainvälisen merenkulkujärjestön meriturvallisuuskomitean 101. istunnossa otettavasta kannasta.

Vuoden 2011 ESP-säännöstöön tehtäviä muutoksia koskeva MSC:n päätöslauselmaluonnos esitetään MSC 100:n raportin liitteessä [X] [(MSC 100/XX/Add.X)]. MSC 100 -raportin [(MSC 100/XX)] [10.20] kohdassa todetaan, että nämä muutokset on määrä hyväksyä MSC 101:ssä.

3.3. Muutokset hengenpelastuslaitteita koskevan kansainvälisen säännösten (LSA-säännöstö) 6.1.1.3 kohtaan

Meriturvallisuuskomitean 96. istunnossa (MSC 96), joka pidettiin Lontoossa 11.–20. toukokuuta 2016, oli sovittu, että sisällytetään LSA-säännösten 6.1.1.3 kohdan yhdenmukaista tulkintaa koskeva uusi osio osaksi alakomitean kaksivuotisohjelmaa vuosille 2016–2017 ja SSE 4:n alustavaan esityslistaan. Määräajaksi asetettiin vuosi 2017. Osiolla on määrä laatia muutoksia LSA-säännösten 6.1.1.3 kohtaan sen yhdenmukaisen täytäntöönpanon helpottamiseksi ja erityisesti sellaisten valmiusveneiden vesillelaskussa käytettävien käsikäyttöisten mekanismien sallimiseksi, jotka eivät ole aluksen pelastusaluksia.

Aluksen järjestelmiä ja laitteistoja käsittelevän alakomitean 4. istunnossa (SSE 4), joka järjestettiin Lontoossa 20.–24. maaliskuuta 2017, ja 5. istunnossa (SSE 5), joka järjestettiin Lontoossa 12.–16. maaliskuuta 2018, keskusteltiin huolenaiheista, jotka liittyvät LSA-säännösten muutosluonnoksen tuomiin riskeihin, joita aiheutuisi, jos pelastusveneen laskuvaihe sijoituspaikasta vesille sallittaisiin ilman pelastusveneisiin osoitettua henkilömäärää veneessä, sekä muutoksen soveltamisalaa koskevista näkemyksistä.

Meriturvallisuuskomitea hyväksyi LSA-säännösten muutosluonnoksen 100. istunnossaan (MEPC 100), joka pidettiin Lontoossa 3.–7. joulukuuta 2018. Luonnos on tarkoitus hyväksyä MEPC 101:ssä. Tästä päätöksestä huolimatta komitea pyysi aluksen järjestelmiä ja laitteistoja käsittelevän alakomitean Lontoossa 4.–8. maaliskuuta 2019 järjestettävää 6. istuntoa tarkastelemaan muutosluonnosten edelleen aiheuttamia huolenaiheita ja tarjoamaan MSC 101:lle neuvoja ennen muutosten hyväksymistä.

LSA-säännösten 6.1.1.3 kohdan muutosluonnokset esitetään MSC 100:n raportin liitteessä [x] [(MSC 100/xx/Add.x)]. MSC 100 :n raportin [(MSC 100/xx)] [9.6] kohdassa todetaan, että nämä muutokset on määrä hyväksyä MSC 101:ssä.

3.4. Muutokset hengenpelastuslaitteita koskevan kansainvälisen säännösten 4.4.8.1 kohtaan

Alusten järjestelmiä ja laitteistoja käsittelevän alakomitean 5. istunnossa (SSE 5), joka järjestettiin Lontoossa 12.–16. maaliskuuta 2018, unioni ehdotti hengenpelastuslaitteita koskevan kansainvälisen LSA-säännösten 4.4.8.1 kohdan ja hengenpelastuslaitteiden stardardoitujen arviointi- ja testausraporttilomakkeiden (MSC/Circ.980/Add.1, 4.4.1.2 jakso) yhteistä tulkintaa, ja ehdotus hyväksyttiin. MSC 100 hyväksyi yhteistä tulkintaa koskevan tekstiluonnoksen ja LSA-säännösten 4.4.8.1 kohtaan muita muutoksia, joiden tarkoituksena oli johdonmukaistaa säännösten ja yhteisen tulkinnan vaatimus.

olevaan 14 sääntöön ja irtolasti- ja öljysäiliöalusten katsastuksissa sovellettavaa laajennettua tarkastusohjelmaa koskevaan vuoden 2011 säännöstöön tehtävien muutosten hyväksymiseen (EUVL L 267, 25.10.2018, s. 6).

LSA-säännösten 4.4.8.1 kohtaan tehtävät muutokset esitetään MSC 100:n raportin liitteessä [x] [(MSC 100/xx/Add.x)]. MSC 100:n raportin [(MSC 100/xx)] [9.23] kohdassa todetaan, että nämä muutokset LSA-säännöstöön on määrä hyväksyä MSC 101:ssä.

3.5. Muutokset varusteluetteloihin (SOLAS-yleissopimuksen liitteessä olevat lomakkeet C, E ja P)

Meriturvallisuuskomitean 100. istunnossa (MSC 100), joka pidettiin Lontoossa 3.–7. joulukuuta 2018, sovittiin, että tarkastellaan muutoksia varusteluetteloihin (SOLAS-yleissopimuksen liitteen lomakkeisiin C, E ja P) siinä ymmärryksessä, että vähäisiä korjauksia/seikkoja voidaan käsitellä komiteoissa muita esille tulevia asioita koskevassa esityslistan kohdassa. Tarkastelun jälkeen MSC 100 hyväksyi ehdotetut muutosluonnokset meriturvallisuuskomitean 101. istunnossa (MSC 101) tapahtuvaa lopullista hyväksyntää varten.

Varusteluetteloiden (SOLAS-yleissopimuksen liitteessä olevien lomakkeiden C, E ja P) muutosluonnokset esitetään MSC 100:n raportin liitteessä [x] [(MSC 100/xx/Add.x)]. MSC 100:n raportin [(MSC 100/xx)] [9.30] kohdassa todetaan, että nämä muutokset on määrä hyväksyä MSC 101:ssä.

3.6. Muutokset kaasuja tai muita alhaisessa lämpötilassa leimahtavia polttoaineita käyttäviä aluksia koskevan kansainvälisen turvallisuussäännösten (IGF-säännöstö) A ja A-1 osaan

Lastien ja konttien kuljetusta käsittelevän alakomitean 4. istunnossa (CCC 4), joka pidettiin Lontoossa 11.–15. syyskuuta 2017, perustettiin uudelleen alhaisessa lämpötilassa leimahtavia polttoaineita käyttävien alusten turvallisuutta koskevien teknisten määräysten kehittämistä käsittelevä työryhmä jatkamaan IGF-säännösten muutosluonnoksiin liittyvää työtä polttokennojen osalta ja laatimaan luonnokset metyyli-/etyylialkoholia polttoaineenaan käyttävien alusten turvallisuutta koskeviksi teknisiksi määräyksiksi. CCC 4 hyväksyi työryhmän valmistelemat maakaasuun liittyviä vaatimuksia koskevat IGF-säännösten A ja A-1 osan muutosluonnokset ja pyysi meriturvallisuuskomitean 99. istuntoa (MSC 99), joka pidettiin 16.–25. toukokuuta 2018 Lontoossa, hyväksymään muutokset ja toimittamaan ne meriturvallisuuskomitean 100. istuntoon (MSC 100) lopullista hyväksyntää varten.

MSC 99 tarkasteli kaasuja tai muita alhaisessa lämpötilassa leimahtavia polttoaineita käyttäviä aluksia koskevan kansainvälisen turvallisuussäännösten (IGF-säännöstö) A ja A-1 osan muutosluonnosta sekä siitä esitettyjä lisähuomioita, joihin sisältyi nestemäisen polttoaineen putkista koneistotilan ulkopuolelle pääseviä vuotoja vastaan suojautumista koskeva vaihtoehtoinen ratkaisuehdotus. Keskusteltuaan asiasta MSC 99 päätti jättää IGF-säännösten A ja A-1 osan muutosluonnoksen hyväksymisen lepäämään ja ohjeisti lastien ja konttien kuljetusta käsittelevän alakomitean 5. istuntoa (CCC 5), joka pidettiin Lontoossa 10.–14. syyskuuta 2018, tarkastelemaan uudelleen määräyksen 9.5.6 muutosluonnoksia ja raportoimaan tuloksista MSC 100:lle kiireellisesti.

CCC 5 tarkasteli uudelleen määräyksen 9.5.6 ja IGF-säännösten muutosluonnoksia ja tuli siihen tulokseen, ettei määräystä 9.5.6 ollut tarpeen muuttaa. CCC 5 päätti siis pyytää MSC 100:aa, joka pidettiin Lontoossa 3.–7. joulukuuta 2018, hyväksymään IGF-säännösten A ja A-1 osan muutosluonnokset, sellaisina kuin ne on esitetty asiakirjan CCC 4/12 liitteessä 1, ja toimittamaan ne meriturvallisuuskomitean 101. istuntoon (MSC 101) lopullista hyväksyntää varten.

MSC 100 yhtyi CCC 5:n kantaan siitä, ettei määräykseen 9.5.6 tarvittu uusia muutoksia, jotka koskevat vaihtoehtoista ratkaisua vuotoilta suojautumiseen. Näkemykset kuitenkin erosivat sen osalta, onko tarpeen lisätä teksti, jolla varmistetaan vuotojen havaitsemista koskevien

vaatimusten soveltaminen nestemäisen polttoaineen kuljetusputkiin. MSC 100 hyväksyi CCC 4:ssä valmistellun tekstin ja IGF-säännösten A ja A-1 osaan tehtävät muutokset sekä niiden lopullisen hyväksymisen MSC 101:ssä mutta huomautti, että hyväksymisvaiheessa olisi vielä mahdollista jättää muita ehdotuksia.

Kaasuja tai muita alhaisessa lämpötilassa leimahtavia polttoaineita käyttäviä aluksia koskevan kansainvälisen turvallisuussäännösten A ja A-1 osan muutosluonnokset esitetään MSC 100:n raportin [(MSC 100/xx/Add.x)] liitteessä [x]. MSC 100:n raportin (MSC 100/xx) 11.5 kohdassa todetaan, että nämä muutokset on määrä hyväksyä MSC 101:ssä.

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

3.7.1. Muutokset MARPOL-yleissopimuksen liitteeseen II

Alusten aiheuttamasta ympäristön pilaantumisesta ja pilaamisrikoksista määrättävistä seuraamuksista, myös rikosoikeudellisista seuraamuksista Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivillä 2005/35/EY sisällytetään alusten aiheuttamaa ympäristön pilaantumista koskevat kansainväliset normit EU:n lainsäädäntöön ja pyritään varmistamaan, että laittomista päästöistä vastuussa oleviin henkilöihin sovelletaan asianmukaisia seuraamuksia. Direktiivissä tarkoitettua pilaantumista aiheuttavat aineet määritellään MARPOL-yleissopimuksen liitteisiin I ja II sisältyviksi aineiksi. Lisäksi aluksella syntyvän jätteen ja lastijäämien vastaanottolaitteista satamissa annetussa direktiivissä 2000/59/EY edellytetään jäsenvaltioiden varmistavan, että satamissa on niissä yleensä käyvien alusten tarpeisiin riittävät vastaanottolaitteet ja vaaditaan alusten toimittavan jätteensä, lastijäämät mukaan lukien, tällaisiin laitteisiin ennen lähtöä. Tavoitteena on vähentää jätteiden päästämistä aluksista mereen. Liitteessä II tarkoitettua säiliöiden pesuvedet luokitellaan tämän direktiivin soveltamisalaan kuuluviksi lastijäämiksi. Direktiivissä 2000/59/EY edellytetään myös, että alukset ilmoittavat seuraavaan satamaansa etukäteen kaikista toimitettavaksi aiotusta ja alukseen jäävästä jätteestä ja lastijäämistä sekä käytettävissä olevasta varastointikapasiteetista.

Näin ollen MSC 101:ssä hyväksyttävät muutokset, joilla muutetaan MARPOL-yleissopimuksen liitettä II lastijäämien ja viskositeetiltaan ja/tai sulamispisteeltään korkeiden ja pysyviä kelluvia tuotteita sisältävien säiliöiden pesuvesien osalta, vaikuttaisivat EU:n lainsäädäntöön alusten aiheuttamasta ympäristön pilaantumisesta ja pilaamisrikoksista määrättävistä seuraamuksista annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2005/35/EY ja aluksella syntyvän jätteen ja lastijäämien vastaanottolaitteista satamissa annetun direktiivin 2000/59/EY soveltamisen kautta.

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

Yksirunkoisiin öljysäiliöaluksiin sovellettavien kaksoisrunkoa tai vastaavaa rakennetta koskevien rakennevaatimusten nopeutetusta käyttöönotosta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) N:o 530/2012 tavoitteena on vahvistaa nopeutettu käyttöönottoaikataulu kyseisen asetuksen 3 artiklassa määriteltyjen MARPOL 73/78 -yleissopimuksen kaksoisrunkoa tai vastaavaa rakennetta koskevien rakennevaatimusten soveltamiseksi yksirunkoisiin öljysäiliöaluksiin ja kieltää raskasöljyn kuljettaminen yksirunkoisilla öljysäiliöaluksilla jäsenvaltioiden satamiin tai satamista.

Asetuksella (EU) N:o 530/2012 veloitetaan soveltamaan IMO:n kunnonarviointijärjestelmää (CAS) yli 15 vuoden ikäisiin yksirunkoisiin öljysäiliöaluksiin. Asetuksen 5 artiklassa vaaditaan, että tällaisten säiliöalusten on oltava CAS-järjestelmän mukaisia, ja kyseinen järjestelmä määritellään 6 artiklassa kunnonarviointijärjestelmäksi, joka on hyväksytty 27. huhtikuuta 2001 annetulla päätöslauselmalla MEPC 94(46), sellaisena kuin se on muutettuna

11. lokakuuta 2002 annetulla päätöslauselmalla MEPC 99(48) ja 4. joulukuuta 2003 annetulla päätöslauselmalla MEPC 112(50). Irtolasti- ja öljysäiliöalusten katsastuksissa sovellettavassa laajennetussa katsastusohjelmassa (ESP) täsmennetään, miten tämä tehostettu tarkastus on tehtävä. Koska CAS-järjestelmässä käytetään ESP-ohjelmaa välineenä järjestelmän tavoitteen saavuttamiseen, ESP-tarkastusten muutoksia sovelletaan suoraan ja automaattisesti asetuksen (EU) N:o 530/2012 kautta.

Näin ollen MSC 101:ssä hyväksyttävät muutokset, joilla muutettaisiin ESP-säännöstöä, vaikuttaisivat EU:n lainsäädäntöön yksirunkoisiin öljysäiliöaluksiin sovellettavien kaksoisrunkoa tai vastaavaa rakennetta koskevien rakennevaatimusten nopeutetusta käyttöönnotosta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) N:o 530/2012 soveltamisen kautta.

3.7.3. Muutokset LSA-säännösten 6.1.1.3 kohtaan

Vesillelaskulaitteet ja vinssit on sisällytetty laivavarusteiden suunnittelu-, valmistus- ja suorituskykyvaatimuksista ja testausnormeista sekä täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2017/306 kumoamisesta 15 päivänä toukokuuta 2018 annettuun komission täytäntöönpanoasetukseen (EU) 2018/773. Asianomaisessa täytäntöönpanoasetuksessa viitataan vesillelaskulaitteita koskevan MED/1.21, 1.23, 1.24 ja 1.25 kohdan osalta LSA-säännösten ja päätöslauselmaan MSC.81(70). Sen vuoksi kyseiset laitteet kuuluvat laivavarusteista ja neuvoston direktiivin 96/98/EY kumoamisesta 23 päivänä heinäkuuta 2014 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2014/90/EU soveltamisalaan.

Sen vuoksi LSA-säännösten tehtävät muutokset, jotka on määrä hyväksyä MSC 101:ssä, vaikuttaisivat EU:n lainsäädäntöön direktiivin 2014/90/EU ja täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2018/778 soveltamisen kautta.

3.7.4. Muutokset LSA-säännösten 4.4.8.1 kohtaan

Pelastusveneet on sisällytetty laivavarusteiden suunnittelu-, valmistus- ja suorituskykyvaatimuksista ja testausnormeista sekä täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2017/306 kumoamisesta 15 päivänä toukokuuta 2018 annettuun komission täytäntöönpanoasetukseen (EU) 2018/773. Asianomaisessa täytäntöönpanoasetuksessa viitataan pelastusveneitä koskevan MED/1.7 kohdan osalta LSA-säännösten ja päätöslauselmaan MSC/Circular 980. Sen vuoksi kyseiset laitteet kuuluvat laivavarusteista ja neuvoston direktiivin 96/98/EY kumoamisesta 23 päivänä heinäkuuta 2014 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2014/90/EU soveltamisalaan.

Sen vuoksi LSA-säännösten tehtävät muutokset, jotka on määrä hyväksyä MSC 101:ssä, vaikuttaisivat EU:n lainsäädäntöön direktiivin 2014/90/EU ja täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2018/778 soveltamisen kautta.

3.7.5. Muutokset varusteluetteloihin (SOLAS-yleissopimuksen liitteessä olevat lomakkeet C, E ja P)

Matkustaja-alusten turvallisuussäännöistä ja -määräyksistä annetun direktiivin 2009/45/EY 6 artiklan 2 kohdan a alakohdan i alakohdalla sovelletaan SOLAS-yleissopimusta, sellaisena kuin se on muutettuna, A-luokan matkustaja-aluksiin.

Näin ollen varusteluetteloon tehtävät muutokset, jotka on määrä hyväksyä MSC 101:ssä, vaikuttavat EU:n lainsäädäntöön direktiivin 2009/45/EY soveltamisen kautta.

3.7.6. Muutokset kaasuja tai muita alhaisessa lämpötilassa leimahtavia polttoaineita käyttäviä aluksia koskevan kansainvälisen turvallisuussäännösten (IGF-säännöstö) A ja A-1 osaan

Matkustaja-alusten turvallisuussäännöistä ja -määräyksistä annetun direktiivin 2009/45/EY 6 artiklan 2 kohdan a alakohdan i alakohdalla sovelletaan SOLAS-yleissopimusta, sellaisena kuin se on muutettuna, A-luokan matkustaja-aluksiin. SOLAS-yleissopimus määrää IGF-säännösten noudattamisen pakolliseksi matkustaja-alusten osalta. Lisäksi vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönotosta 22 päivänä lokakuuta 2014 annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivissä 2014/94/EU vaaditaan jäsenvaltioita varmistamaan, että nesteytettyä maakaasua on saatavilla merialuksille EU:n ydinverkkoon kuuluvissa satamissa vuoden 2025 lopusta alkaen. EU:n jäsenvaltioissa on saatu valmiiksi kansalliset vaihtoehtoisia polttoaineita ja niihin liittyvää infrastruktuuria koskevat toimintakehykset, joissa painotetaan erityisesti erilaisia tukitoimenpiteitä ja aloitteita nesteytetyn maakaasun tankkauspisteiden edistämiseksi ja kehittämiseksi merialuksia varten.

Sen vuoksi LSA-säännöstöön tehtävät muutokset, jotka on määrä hyväksyä MSC 101:ssä, vaikuttaisivat EU:n lainsäädäntöön direktiivin 2009/45/EU ja direktiivin 2014/94/EU soveltamisen kautta.

3.7.7. EU:n toimivalta

Lastijäämiä ja viskositeetiltaan ja/tai sulamispisteeltään korkeiden ja pysyviä kelluvia tuotteita sisältävien säiliöiden pesuvesiä koskevaan MARPOL-yleissopimuksen liitteeseen II tehtävät muutokset vaikuttaisivat EU:n lainsäädäntöön direktiivin 2005/35/EY ja direktiivin 2000/59/EY soveltamisen kautta.

Vuoden 2011 ESP-säännöstöön tehtävät muutokset vaikuttaisivat EU:n lainsäädäntöön yksirunkoisiin öljysäiliöaluksiin sovellettavien kaksoisrunkoa tai vastaavaa rakennetta koskevien rakennevaatimusten nopeutetusta käyttöönotosta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) N:o 530/2012 soveltamisen kautta.

Muutokset hengenpelustuslaitteita koskevan kansainvälisen LSA-säännösten 6.1.1.3 kohtaan vaikuttaisivat EU:n lainsäädäntöön direktiivin 2014/90/EU ja täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2018/778 soveltamisen kautta.

Muutokset LSA-säännösten 4.4.8.1 kohdan yhteiseen tulkintaan vaikuttaisivat EU:n lainsäädäntöön direktiivin 2014/90/EU ja täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2018/778 soveltamisen kautta.

Muutokset varusteluetteloon (SOLAS-yleissopimuksen liitteessä olevaan C, E ja P lomakkeeseen) vaikuttaisivat EU:n lainsäädäntöön direktiivin 2009/45/EY soveltamisen kautta.

Muutokset kaasuja tai muita alhaisessa lämpötilassa leimahtavia polttoaineita käyttäviä aluksia koskevan kansainvälisen turvallisuussäännösten A ja A-1 osaan vaikuttaisivat EU:n lainsäädäntöön direktiivin 2009/45/EY ja direktiivin 2014/94/EU soveltamisen kautta.

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 osapuoli³.

Ilmaisu *’säädökset, joilla on oikeusvaikutuksia’* käsittää myös sellaiset 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”*⁴.

4.1.2. Soveltaminen käsillä olevassa asiassa

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

Säädökset, jotka IMOn meriympäristön suojelukomitean ja meriturvallisuuskomitean on määrä antaa, ovat säädöksiä, joilla on oikeusvaikutuksia. Suunnitelluilla säädöksillä voidaan vaikuttaa ratkaisevasti seuraavan EU:n lainsäädännön sisältöön:

- Alusten aiheuttamasta ympäristön pilaantumisesta ja pilaamisrikoksista määrättävistä seuraamuksista annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2005/35/EY ja aluksella syntyvän jätteen ja lastijäämien vastaanottolaitteista satamissa annettu direktiivi 2000/59/EY. Tämä johtuu siitä, että pilaavat aineet on direktiivissä 2005/35/EY määritelty MARPOL-yleissopimuksen liitteiden I ja II soveltamisalaan kuuluviksi aineiksi. Lisäksi direktiivissä 2000/59/EY edellytetään jäsenvaltioiden varmistavan, että satamissa on niissä yleensä käyvien alusten tarpeisiin riittävät vastaanottolaitteet. Tavoitteena on vähentää jätteiden ja lastijäämien päästämistä aluksista mereen ja siten suojella meriympäristöä.
- Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) N:o 530/2012, yksirunkoisiin öljysäiliöaluksiin sovellettavien kaksoisrunkoa tai vastaavaa rakennetta koskevien rakennevaatimusten nopeutetusta käyttöönotosta. Tämä johtuu siitä, että asetuksessa (EU) N:o 530/2012 säädetään vaatimuksesta käyttää IMOn kunnonarviointijärjestelmää (CAS), jossa puolestaan käytetään laajennettua katsastusohjelmaa (ESP) keinona saavuttaa tavoitteet.
- Laivavarusteiden suunnittelu-, valmistus- ja suorituskykyvaatimuksista ja testausnormeista sekä täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2017/306 kumoamisesta 15 päivänä toukokuuta 2018 annettu komission täytäntöönpanoasetus (EU) 2018/773 sekä laivavarusteista ja neuvoston direktiivin 96/98/EY kumoamisesta 23 päivänä heinäkuuta 2014 annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2014/90/EU. Tämä johtuu siitä, että täytäntöönpanoasetuksessa (EU) 2018/773 viitataan vesillelaskulaitteiden osalta LSA-säännöstöön, ja sen vuoksi kyseinen laitetyyppi kuuluu direktiivin 2014/90/EU soveltamisalaan.
- Matkustaja-alusten turvallisuussäännöistä ja -määräyksistä annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2009/45/EY. Tämä johtuu siitä, että direktiivin 2009/45/EY mukaan A-luokan uusien matkustaja-alusten on kaikilta osin oltava SOLAS-yleissopimuksen, sellaisena kuin se on muutettuna, vaatimusten mukaisia.

³ Asia C-399/12, Saksa v. neuvosto (OIV), ECLI:EU:C:2014:2258, 64 kohta.

⁴ Asia C-399/12 Saksa v. neuvosto (OIV), ECLI:EU:C:2014:2258, 61–64 kohta.

- Matkustaja-alusten turvallisuussäännöistä ja -määräyksistä annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2009/45/EY yhdessä vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönotosta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2014/94/EU kanssa. Tämä johtuu siitä, että direktiivin 2009/45/EY mukaan A-luokan matkustaja-alusten on oltava kokonaisuudessaan SOLAS-yleissopimuksen, sellaisena kuin se on muutettuna, vaatimusten mukaisia, sekä siitä, että direktiivi 2014/94/EU vaatii jäsenvaltioita varmistamaan, että nesteytettyä maakaasua on saatavilla EU:n ydinverkkoon kuuluvissa satamissa merialuksille vuoden 2025 lopusta alkaen.

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 toinen näistä tavoitteista tai osatekijöistä 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. Pöytäkirja

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

Ehdotus

NEUVOSTON PÄÄTÖS

Euroopan unionin puolesta Kansainvälisen merenkulkujärjestön meriympäristön suojelukomiteassa ja meriturvallisuuskomiteassa otettavasta kannasta aluksista aiheutuvan meren pilaantumisen ehkäisemisestä tehdyn kansainvälisen yleissopimuksen liitteeseen II, irtolasti- ja öljysäiliöalusten katsastuksissa sovellettavaa laajennettua katsastusohjelmaa koskevaan kansainväliseen vuoden 2011 säännöstöön, hengenpelastuslaitteita koskevaan kansainväliseen säännöstöön, ihmishengen turvallisuudesta merellä tehdyn kansainvälisen yleissopimuksen liitteessä olevaan C, E ja P lomakkeeseen sekä kaasuja tai muita alhaisessa lämpötilassa leimahtavia polttoaineita käyttäviä aluksia koskevaan kansainväliseen turvallisuussäännöstöön 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) Merenkulkualalla toteutettavalla Euroopan unionin toiminnalla olisi pyrittävä suojelemaan meriympäristöä ja parantamaan meriturvallisuutta.
- (2) Kansainvälistä merenkulkujärjestöä, jäljempänä, 'IMO', koskeva yleissopimus tuli voimaan 17 päivänä maaliskuuta 1958. IMO on Yhdistyneiden kansakuntien erityisjärjestö, joka vastaa merenkulun turvallisuudesta ja turvatoimista sekä alusten aiheuttaman meren ja ilman pilaantumisen ehkäisemisestä.
- (3) Yleissopimuksen 38 artiklan a alakohdan mukaan meriympäristön suojelukomitea suorittaa tehtäviä, jotka annetaan tai voidaan antaa IMOlle kansainvälisillä yleissopimuksilla tai niiden perusteella, aluksista aiheutuvan meren pilaantumisen ehkäisemiseksi ja torjumiseksi, erityisesti kun on kyse sääntöjen tai muiden määräysten hyväksymisestä tai muuttamisesta.
- (4) IMOn yleissopimuksen 28 artiklan b alakohdan mukaan meriturvallisuuskomitea huolehtii kaikkien niiden tehtävien suorittamisesta, joita sille on määrätty mainitussa yleissopimuksessa, IMOn yleiskokouksessa tai IMOn neuvostossa, tai kaikkien sellaisten mainitun artiklan soveltamisalaan kuuluvien tehtävien suorittamisesta, joita sille voidaan antaa jonkin muun kansainvälisen välineen perusteella ja jolle IMO voi antaa hyväksyntänsä.
- (5) Kansainvälinen yleissopimus aluksista aiheutuvan meren pilaantumisen ehkäisemisestä, jäljempänä 'MARPOL-yleissopimus', tuli voimaan 2 päivänä lokakuuta 1983.
- (6) MARPOL-yleissopimuksen 16 artiklan 2 kohdan c alakohdan nojalla kyseiseen yleissopimukseen tehtävät muutokset voidaan hyväksyä asianmukaisessa elimessä, joka käsillä olevassa tapauksessa on meriympäristön suojelukomitea.

- (7) Kansainvälinen yleissopimus ihmishengen turvallisuudesta merellä, jäljempänä 'SOLAS-yleissopimus', tuli voimaan 25 päivänä toukokuuta 1980.
- (8) SOLAS-yleissopimuksen VIII artiklan b kohdan iii alakohdan mukaisesti IMO:n meriturvallisuuskomitea voi hyväksyä muutoksia SOLAS-yleissopimukseen.
- (9) Meriympäristön suojelukomitean on määrä 13.–17. toukokuuta 2019 pidettävässä 74. istunnossaan, jäljempänä 'MEPC 74', hyväksyä muutoksia MARPOL-yleissopimuksen liitteeseen II.
- (10) Meriturvallisuuskomitean on määrä hyväksyä 5.–14. kesäkuuta 2019 pidettävässä 101. istunnossaan, jäljempänä 'MSC 101', muutoksia vuonna 2011 annettuun irtolasti- ja öljysäiliöalusten katsastuksissa sovellettavaa laajennettua katsastusohjelmaa koskevaan kansainväliseen säännöstöön, jäljempänä 'vuoden 2011 ESP-säännöstö', hengenpelastuslaitteita koskevaan kansainväliseen säännöstöön, jäljempänä 'LSA-säännöstö', varusteluetteloihin (SOLAS-yleissopimuksen liitteessä olevat lomakkeet C, E ja P) sekä kaasuja tai muita alhaisessa lämpötilassa leimahtavia polttoaineita käyttäviä aluksia koskevan kansainvälisen turvallisuussäännösten, jäljempänä 'IGF-säännöstö', A ja A-1 osaan.
- (11) On aiheellista vahvistaa MEPC 74:n yhteydessä unionin puolesta otettava kanta, koska MARPOL-yleissopimuksen liitteeseen II tehtävät muutokset voivat vaikuttaa ratkaisevasti unionin lainsäädännön, erityisesti Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2005/35/EY⁵ ja Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2000/59/EY⁶, sisältöön.
- (12) On aiheellista vahvistaa MSC 101:ssä unionin puolesta otettava kanta, koska vuoden 2011 ESP-säännöstöön tehtävät muutokset voivat vaikuttaa ratkaisevasti unionin lainsäädännön, erityisesti Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) N:o 530/2012⁷, sisältöön; koska LSA-säännöstöön tehtävät muutokset voivat vaikuttaa ratkaisevasti unionin lainsäädännön, erityisesti komission täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2018/773⁸ ja Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2014/90/EU⁹, sisältöön; koska SOLAS-yleissopimukseen tehtävät muutokset voivat vaikuttaa ratkaisevasti unionin lainsäädännön, erityisesti Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2009/45/EY¹⁰, sisältöön; ja koska IGF-säännöstöön tehtävät muutokset voivat vaikuttaa ratkaisevasti unionin lainsäädännön, erityisesti matkustaja-alusten turvallisuussäännöistä ja -määräyksistä annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston

⁵ Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2005/36/EY, annettu 7 päivänä syyskuuta 2005, ammattipätevyyden tunnustamisesta (EUVL L 255, 30.9.2005, s. 22).

⁶ Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2000/59/EY, annettu 27 päivänä marraskuuta 2000, aluksella syntyvän jätteen ja lastijäämien vastaanottolaitteista satamissa (EYVL L 332, 28.12.2000, s. 81).

⁷ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) N:o 530/2012, annettu 13 päivänä kesäkuuta 2012, yksirunkoisiin öljysäiliöaluksiin sovellettavien kaksoisrunkoa tai vastaavaa rakennetta koskevien rakennevaatimusten nopeutetusta käyttöönotosta (EUVL L 172, 30.6.2012, s. 3).

⁸ Komission täytäntöönpanoasetus (EU) 2018/773, annettu 15 päivänä toukokuuta 2018, laivavarusteiden suunnittelu-, valmistus- ja suorituskykyvaatimuksista ja testausnormeista sekä täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2017/306 kumoamisesta (EUVL L 133, 30.5.2018, s. 1).

⁹ Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2014/90/EU, annettu 23 päivänä heinäkuuta 2014, laivavarusteista ja neuvoston direktiivin 96/98/EY kumoamisesta (EUVL L 257, 28.8.2014, s. 146).

¹⁰ Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2009/45/EY, annettu 6 päivänä toukokuuta 2009, matkustaja-alusten turvallisuussäännöistä ja -määräyksistä (EUVL L 163, 25.6.2009, s. 1).

direktiivin 2009/45/EY sekä Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2014/94/EU¹¹, sisältöön.

- (13) MARPOL-yleissopimuksen liitteeseen II tehtävillä muutoksilla olisi varmistettava, että lastijäämiin ja viskositeetiltaan ja/tai sulamispisteeltään korkeiden ja pysyviä kelluvia tuotteita sisältäviin säiliöiden pesuvesiin liittyvät ympäristövaikutukset vähenevät.
- (14) Vuoden 2011 ESP-säännöstöön tehtävillä muutoksilla olisi sisällytettävä kyseiseen säännöstöön toimituksellisia mukautuksia, joissa yksilöidään kaikki sitovat vaatimukset ja parannetaan taulukoita ja lomakkeita, sekä yhdistettävä kyseiset toimitukselliset mukautukset uusiin olennaisiin vaatimuksiin, jotta voidaan ottaa huomioon päivitykset, joita on äskettäin tehty Kansainvälisen luokituslaitosten järjestön yhdenmukaistettujen vaatimusten Z10-sarjaan.
- (15) LSA-säännöston 6.1.1.3 kohtaan tehtävillä muutoksilla olisi varmistettava yhdenmukainen täytäntöönpano muiden kuin pelastusaluksiin kuuluvien pienten valmiusveneiden manuaalisen vesillelaskun osalta.
- (16) LSA-säännöston 4.4.8.1 kohtaan tehtävillä muutoksilla olisi varmistettava, että vapautetaan kahdella toisistaan riippumattomalla käyttövoimayksiköllä varustetut pelastusveneet vaatimuksesta, jonka mukaan pelastusveneissä on oltava riittävät kelluvat aivot ja niihin liittyvät osat pelastusveneiden liikuttamiseen tyynen veden oloissa.
- (17) SOLAS-yleissopimuksen liitteessä olevien varusteluettelolomakkeiden C, E ja P 8.1 kohtaan tehtävillä muutoksilla olisi varmistettava selkeys sen suhteen, ettei kaikkia luetteloituja indikaattoreita sovelleta kaikkiin aluksiin ja että niitä voidaan tarpeen mukaan poistaa.
- (18) IGF-säännöston A ja A-1 osaan tehtävillä muutoksilla olisi varmistettava maakaasua polttoaineena käyttäviä aluksia koskevien nykyisten vaatimusten johdonmukaisuus tekemällä säännöston soveltamisesta saatuaan kokemukseen perustuvia muutoksia.
- (19) Unionin kannan esittävät yhdessä unionin jäsenvaltiot, jotka ovat jäsenenä IMO:n meriympäristön suojelukomiteassa ja meriturvallisuuskomiteassa, toimien yhdessä unionin etujen mukaisesti,

ON HYVÄKSYNYT TÄMÄN PÄÄTÖKSEN:

1 artikla

IMO:n meriympäristön suojelukomitean 74. istunnossa unionin puolesta otettavana kantana on hyväksyä aluksista aiheutuvan meren pilaantumisen ehkäisemisestä tehdyn kansainvälisen yleissopimuksen liitteeseen II muutokset, jotka liittyvät lastijäämiä ja viskositeetiltaan korkeiden ja pysyviä kelluvia tuotteita sisältävien säiliöiden pesuvesiä koskeviin vaatimuksiin ja jotka on esitetty IMO:n asiakirjan MEPC 73/19/Add.1 liitteessä 13.

¹¹ Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2014/94/EU, annettu 22 päivänä lokakuuta 2014, vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönotosta (EUVL L 307, 28.10.2014, s. 1).

2 artikla

IMOn meriturvallisuuskomitean 101. istunnossa unionin puolesta otettavana kantana on hyväksyä

- a) irtolastialusten ja öljysäiliöalusten katsastuksissa sovellettavaa laajennettua tarkastusohjelmaa koskevaan vuoden 2011 kansainväliseen säännöstöön tehtävät muutokset, jotka esitetään IMOn asiakirjan [MSC 100/XX/Add.X] liitteessä [X];
- b) LSA-säännösten 6.1.1.3 kohtaan tehtävät muutokset, jotka esitetään IMOn asiakirjan [(MSC 100/XX/Add.X)] liitteessä [X];
- c) LSA-säännösten 4.4.8.1 kohtaan tehtävät muutokset, jotka esitetään IMOn asiakirjan [(MSC 100/XX/Add.X)] liitteessä [X];
- d) SOLAS-yleissopimuksen liitteessä olevien varusteluettelolomakkeiden C, E ja P 8.1 kohtaan tehtävät muutokset, jotka esitetään IMOn asiakirjan [MSC 100/XX/Add.X] liitteessä [X].
- e) IGF-säännösten A ja A-1 osaan tehtävät muutokset, jotka esitetään IMOn asiakirjan [(MSC 100/XX/Add.X)] liitteessä [X].

3 artikla

- 1. Jäsenvaltiot, jotka ovat IMOn jäseniä, esittävät 1 artiklassa esitetyn, unionin puolesta otettavan kannan toimien yhdessä unionin etujen mukaisesti.
- 2. Jäsenvaltiot, jotka ovat IMOn jäseniä, esittävät 2 artiklassa esitetyn, unionin puolesta otettavan kannan toimien yhdessä unionin etujen mukaisesti.
- 3. Edellä 1 ja 2 artiklassa tarkoitettuihin kantoihin tehtävistä vähäisistä muutoksista voidaan sopia ilman erillistä neuvoston päätöstä.

4 artikla

Tämä päätös tulee voimaan päivänä, jona se hyväksytään.

Tehty Brysselissä

*Neuvoston puolesta
Puheenjohtaja*