EUROOPA
KOMISJON

Brüssel, 14.10.2024
COM(2024) 453 final

2024/0250 (NLE)

Ettepanek:

NÕUKOGU OTSUS

seisukoha kohta, mis võetakse Euroopa Liidu nimel Rahvusvahelises Mereorganisatsioonis meresõiduohutuse komitee 109. istungjärgul seoses gaaskütusel või muudel madala leekpunktiga kütustel töötavate laevade rahvusvahelise ohutuskoodeksi (IGF koodeks) muudatuste vastuvõtmisega

SELETUSKIRI

1. KAVANDATAV REGULEERIMISESE

Ettepanekus käsitletakse otsust liidu nimel võetava seisukoha kohta Rahvusvahelise Mereorganisatsiooni meresõiduohutuse komitee 109. istungjärgul, mis on kavandatud toimuma alates 2. kuni 6. detsembrini 2024.

Meresõiduohutuse komitee 109. istungjärgul kavatsetakse vastu võtta gaaskütusel ja muudel madala leekpunktiga kütustel töötavate laevade rahvusvahelise ohutuskoodeksi (IGF koodeks) muudatused.

2. ETTEPANEKU TAUST

2.1. Rahvusvahelise Mereorganisatsiooni konventsioon

Rahvusvahelise Mereorganisatsiooni (IMO) konventsiooniga loodi IMO. IMO eesmärk on tagada foorum koostööks regulatiivse tegevuse ja tavade valdkonnas kõikides rahvusvahelist merekaubandust mõjutavates tehnilistes küsimustes. Samuti on selle eesmärk toetada rangeimate võimalike nõuete üldist vastuvõtmist meresõiduohutuse, laevasõidu tõhususe ning laevade põhjustatud merereostuse vältimise ja kontrolli küsimustes, et edendada võrdseid võimalusi. Selles käsitletakse ka seonduvaid haldus- ja õigusküsimusi.

Konventsioon jõustus 17. märtsil 1958.

Kõik liikmesriigid on konventsiooni osalised. Liit ei ole konventsiooni osaline.

Kõik liikmesriigid on 25. mail 1980 jõustunud 1974. aasta rahvusvahelise konventsiooni inimelude ohutusest merel (edaspidi „SOLASi konventsioon“) osalised. Liit ei ole SOLASi konventsiooni osaline. Gaaskütusel ja muudel madala leekpunktiga kütustel töötavate laevade rahvusvahelise ohutuskoodeksi (IGF koodeks) järgimine on SOLASi konventsiooni alusel kohustuslik.

2.2. Rahvusvaheline Mereorganisatsioon

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

IMO liikmeks võivad olla ainult riigid ning kõik ELi liikmesriigid on IMO liikmed. Kuna piirkondliku majandusintegratsiooni organisatsioonid ei saa olla IMO liikmed, ei ole EL selle organisatsiooni liige. Pärast Valitsustevahelise Nõuandva Merendusorganisatsiooni (IMCO) ja Euroopa Ühenduste Komisjoni vahel sõlmitud koostöölepingu allkirjastamist 1974. aastal osaleb komisjon IMO töös siiski vaatlejana ning võib seetõttu edastada kõnealusele organisatsioonile esildisi enda nimel.

IMO meresõiduohutuse komiteesse (MSC) kuuluvad kõik IMO liikmed ja see tuleb kokku vähemalt üks kord aastas. Komitee käsitleb kõiki küsimusi, mis jäävad organisatsiooni tegevusvaldkonda ning puudutavad navigatsiooniabi, laevade ehitamist ja seadistamist, laevade mehitamist ohutuse seisukohast, kokkupõrke vältimise eeskirju, ohtliku lasti käitlemist, meresõiduohutuse menetlusi ja nõudeid, hüdrograafilist teavet, logiraamatuid ja navigatsiooniandmeid, laevaõnnetuste uurimist, merepäästet ning kõiki muid meresõiduohutust otseselt mõjutavaid küsimusi.

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

2.3. IMO meresõiduohutuse komitee kavandatav akt

Meresõiduohutuse komitee kavatseb 2.–6. detsembril 2024 toimuval 109. istungjärgul vastu võtta IGF koodeksi muudatusettepanekud.

IGF koodeksi kavandatud muudatuste eesmärk on suurendada maagaasi ja muid madala leekpunktiga kütuseid laevakütusena kasutavate laevade, sealhulgas reisilaevade ohutust. Nende muudatuste vastuvõtmisega edendatakse taastuvkütuste ja vähese CO_2 heitega kütuste, eelkõige gaaside ja muude madala leekpunktiga kütuste, näiteks vähese CO_2 heitega ja süsinikuvaba metanooli, vesiniku ja ammoniaagi kasutamist. See on kooskõlas ELi õigusaktide paketi „Eesmärk 55“ CO_2 heite vähendamise ja reostuse kõrvaldamise eesmärkidega.

3. LIIDU NIMEL MERESÕIDUOHUTUSE KOMITEE 109. ISTUNGJÄRGUL VÕETAV SEISUKOHT

3.1. Gaaskütusel ja muudel madala leekpunktiga kütustel töötavate laevade rahvusvahelise ohutuskoodeksi (IGF koodeks) muudatused

Kauba- ja konteineriveo allkomitee (CCC) leppis oma 9. istungjärgul kokku IGF koodeksi muudatuste töörühma loomises ning tegi sellele ülesandeks, võttes arvesse täiskogul tehtud märkusi ja vastuvõetud otsuseid, koostada IGF koodeksi muudatusettepanekute kavand, mis põhineb kõnealusel istungjärgul esitatud dokumentidel.

Olles eespool nimetatud töörühma aruande läbi vaadanud, võeti töörühma arutelu IGF koodeksi muudatusettepanekute üle CCC 9. istungjärgul teadmiseks ning märgiti, et töörühm on need lõpule viinud. Muudatused hõlmavad mitmesuguseid küsimusi, sealhulgas pumpade imišahtid, kaitseklapi tühjendamine, kütuse ettevalmistamise ruumid, konstruktsiooniline tulekaitse ja ohtlikud tsoonid.

Kauba- ja konteineriveo allkomitee 9. istungjärgul kiideti heaks IGF koodeksi muudatusettepanekud CCC 9/14 3. lisas esitatud kujul, et esitada need meresõiduohutuse komitee 108. istungjärgule heakskiitmiseks ja seejärel vastuvõtmiseks.

Liidu seisukoht CCC 9. istungjärgul oli toetada IGF koodeksi muudatusettepanekuid, mis on esitatud dokumendis CCC 9/3/3 (Liberia jt), ning toetada töörühma loomist, et IGF koodeksi muudatused lõpule viia ja võtta arvesse dokumente CCC 9/3/5 (Korea Vabariik, Libeeria ja INTERTANKO) ning CCC 9/3/8 (CESA).

Meresõiduohutuse komitee 108. istungjärgul kiideti heaks IGF koodeksi muudatusettepanekud, et oleks võimalik need komitee 109. istungjärgul vastu võtta. Need muudatused edastatakse IMO 29. mai 2024. aasta ringkirja nr 4879 2. lisas.

Liit peaks neid muudatusi toetama, sest need suurendavad maagaasi kütusena kasutavate laevade, sealhulgas reisilaevade ohutust. Nende muudatustega tagatakse torustiku ja kaitseklapist kütusetanki sisselaskeavasse suunduva tühjendustoru samaväärse tasemega kaitse tavapärasel käitamisel ja hädaolukorras. Lisaks tuleks IGF koodeksis ära märkida veeldatud maagaasi kütusetankide väikeste šahtide olemasolu.

4. ASJAKOHASED ELI ÕIGUSAKTID JA ELI PÄDEVUS

4.1.1. Gaaskütusel ja muudel madala leekpunktiga kütustel töötavate laevade rahvusvahelise ohutuskoodeksi (IGF koodeks) muudatused

Direktiivi 2009/45/EÜ, milles käsitletakse kohalikke rannasõite tegevate reisilaevade ohutuseeskirju ja -nõudeid, artikli 6 lõike 2 punkti a alapunkti i kohaselt kohaldatakse muudetud SOLASi konventsiooni A-klassi reisilaevade suhtes. Kuna SOLASi konventsiooni kohaselt on IGF koodeksi järgimine kohustuslik, kohaldatakse seda käesoleva direktiivi alusel ka reisilaevade suhtes.

Lisaks sisaldab direktiivi 2009/45/EÜ I lisa 1. ja 2. jagu reegleid, milles nõutakse IGF koodeksi nõuete täitmist:

- reegel II-1/G/1: kohaldatakse uute B-, C- ja D-klassi laevade [ja olemasolevate B-klassi laevade] suhtes: „Laevad, olenemata ehituskuupäevast, mis on ümber ehitatud kasutama või milles kavatsetakse kasutada gaas- või vedelkütust, mille leekpunkt on reegli II-2/A/10 alapunktiga 1.1 lubatust madalam, peavad vastama IGF koodeksi nõuetele, nagu on kindlaks määratud SOLASi konventsiooni II-1 peatüki punktis 2.28.“ ning
- reegel II-1/G/57: madala leekpunktiga kütuseid kasutavatele laevadele esitatavad nõuded: „Laevad, milles kasutatakse gaas- või vedelkütust, mille leekpunkt on reegli II-2 alapunktiga 4.2.1.1 lubatust madalam, peavad vastama IGF koodeksi nõuetele, nagu on kindlaks määratud SOLASi konventsiooni II-1 peatüki punktis 2.28“.

Seetõttu võivad gaaskütusel ja muudel madala leekpunktiga kütustel töötavate laevade rahvusvahelise ohutuskoodeksi (IGF koodeks) muudatused otsustavalt mõjutada direktiivi 2009/45/EÜ kohaldamist.

4.1.2. ELi pädevus

Kavandatud aktide reguleerimisese puudutab valdkonda, milles liidul on Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 3 lõike 2 viimase osa kohaselt ainuvälispädevus, kuna kavandatud aktid võivad mõjutada ühisnorme või muuta nende kohaldamisala.

5. ÕIGUSLIK ALUS

5.1. Menetlusõiguslik alus

5.1.1. Põhimõtted

Euroopa Liidu toimimise lepingu (edaspidi „ELi toimimise leping“) artikli 218 lõikes 9 on sätestatud: „Nõukogu võtab komisjoni […] ettepaneku põhjal vastu otsuse, 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 osaline[1].

Mõiste „õigusliku toimega aktid“ hõlmab akte, millel on õiguslik toime asjaomase organi suhtes kehtiva rahvusvahelise õiguse normide alusel. Siia hulka kuuluvad ka sellised

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

õiguslikud vahendid, mis ei ole rahvusvahelise õiguse kohaselt siduvad, aga mis „võivad mõjutada otsustavalt liidu seadusandja vastu võetud õigusaktide sisu“[2].

5.1.2. Kohaldamine käesoleval juhul

IMO meresõiduohutuse komitee on lepinguga Rahvusvahelise Mereorganisatsiooni konventsiooni kohaselt ettenähtud organ.

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

– direktiiv 2009/45/EÜ reisilaevade ohutuseeskirjade ja -nõuete kohta. Selle põhjuseks on asjaolu, et kõnealuse direktiivi artiklis 6 on sätestatud, et 1974. aasta SOLASi konventsiooni (muudetud kujul) IV, V ja VI peatüki sätteid tuleb kohaldada uute ja olemasolevate A-, B-, C- ja D-klassi reisilaevade suhtes [artikli 6 lõike 1 punkt b] ning et uued A-klassi reisilaevad peavad täielikult vastama 1974. aasta SOLASi konventsiooni (muudetud kujul) nõuetele (artikli 6 lõike 2 punkti a alapunkt i). Kuna IGF-koodeksi järgimine on SOLASi konventsiooni kohaselt kohustuslik, kohaldatakse seda ka reisilaevade suhtes vastavalt direktiivile 2009/45/EÜ, kuna selles on dünaamilised viited SOLASile. Lisaks sisaldab direktiivi 2009/45/EÜ I lisa reegleid, milles nõutakse IGF koodeksi nõuete otsest täitmist.

Kavandatavad aktid ei täienda ega muuda lepingu institutsioonilist raamistikku.

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

5.2. Materiaalõiguslik alus

5.2.1. 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 kavandatud 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.

5.2.2. Kohaldamine käesoleval juhul

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

5.3. Kokkuvõte

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

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

2024/0250 (NLE)

Ettepanek:

NÕUKOGU OTSUS

seisukoha kohta, mis võetakse Euroopa Liidu nimel Rahvusvahelises Mereorganisatsioonis meresõiduohutuse komitee 109. istungjärgul seoses gaaskütusel või muudel madala leekpunktiga kütustel töötavate laevade rahvusvahelise ohutuskoodeksi (IGF koodeks) muudatuste vastuvõtmisega

EUROOPA LIIDU NÕUKOGU,

võttes arvesse Euroopa Liidu toimimise lepingut, eriti selle artikli 100 lõiget 2 koostoimes artikli 218 lõikega 9,

võttes arvesse Euroopa Komisjoni ettepanekut

ning arvestades järgmist:

(1) Rahvusvahelise Mereorganisatsiooni (IMO) konventsioon jõustus 17. märtsil 1958.

(2) IMO on meresõidu ohutuse ja turvalisuse ning laevade põhjustatud merereostuse ja õhusaaste vältimise eest vastutav ÜRO spetsialiseeritud asutus. Kõik liidu liikmesriigid on IMO liikmed. Liit ei ole IMO liige.

(3) IMO konventsiooni artikli 28 punkti b kohaselt tagab meresõiduohutuse komitee vahendid, et täita talle kõnealuse konventsiooni, IMO assamblee või IMO nõukogu poolt määratud ülesandeid või kõnealuse artikli kohaldamisalasse kuuluvaid ülesandeid, mida võidakse meresõiduohutuse komiteele määrata muu rahvusvahelise õigusakti alusel ja mille IMO on heaks kiitnud.

(4) IMO meresõiduohutuse komitee kavatseb oma 2.–6. detsembril 2024. aastal toimuval 109. istungjärgul vastu võtta gaaskütusel või muudel madala leekpunktiga kütustel töötavate laevade rahvusvahelise ohutuskoodeksi (IGF koodeks) muudatused. Muudatused hõlmavad mitmesuguseid küsimusi, sealhulgas pumpade imišahtid, kaitseklapi tühjendamine, kütuse ettevalmistamise ruumid, konstruktsiooniline tulekaitse ja ohtlikud tsoonid.

(5) On asjakohane kindlaks määrata liidu nimel IMO meresõiduohutuse komitee 109. istungjärgul võetav seisukoht, kuna kavandatud aktid võivad otsustavalt mõjutada liidu õiguse sisu, nimelt direktiivi 2009/45/EÜ reisilaevade ohutuseeskirjade ja -nõuete kohta[1].

(6) Liit peaks toetama gaaskütusel ja muudel madala leekpunktiga kütustel töötavate laevade rahvusvahelise ohutuskoodeksi muudatusi, sest sellega suurendatakse maagaasi kütusena kasutavate laevade, sealhulgas reisilaevade ohutust. Nende muudatustega tagatakse torustiku ja kaitseklapist kütusetanki sisselaskeavasse suunduva tühjendustoru samaväärse tasemega kaitse tavapärasel käitamisel ja hädaolukorras. Lisaks tuleks IGF koodeksis ära märkida veeldatud maagaasi kütusetankide väikeste šahtide olemasolu. Nende muudatuste vastuvõtmisega

[1] ELT L 163, 25.6.2009, lk 1.

edendatakse taastuvkütuste ja vähese CO_2 heitega kütuste, eelkõige gaaside ja muude madala leekpunktiga kütuste, näiteks vähese CO_2 heitega ja süsinikuvaba metanooli, vesiniku ja ammoniaagi kasutamist. See on kooskõlas ELi õigusaktide paketi „Eesmärk 55“ CO_2 heite vähendamise ja reostuse kõrvaldamise eesmärkidega.

(7) Liidu seisukohta väljendavad ühiselt tegutsedes liidu liikmesriigid, kes on IMO liikmed, ja komisjon,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA OTSUSE:

Artikkel 1

Liidu nimel IMO meresõiduohutuse komitee 109. istungjärgul võetav seisukoht on nõustuda gaasil või muudel madala leekpunktiga kütustel töötavate laevade rahvusvahelise ohutuskoodeksi (IGF koodeks) muudatuste vastuvõtmisega, nagu need on esitatud IMO 29. mai 2024. aasta ringkirja nr 4879 2. lisas.

Artikkel 2

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

Artikkel 3

Käesolev otsus on adresseeritud komisjonile ja liikmesriikidele.

Brüssel,

Nõukogu nimel
eesistuja