EUROOPAN
KOMISSIO

Bryssel 30.8.2016
COM(2016) 549 final

2016/0263 (NLE)

Ehdotus

NEUVOSTON PÄÄTÖS

Euroopan unionin puolesta Kansainvälisessä merenkulkujärjestössä (IMO) meriympäristön suojelukomitean 70. istunnossa ja meriturvallisuuskomitean 97. istunnossa esitettävästä kannasta MARPOL-yleissopimuksen VI liitteeseen, SOLAS-yleissopimuksen II-1 sääntöön, SOLAS-yleissopimuksen III/1.4, III/30 ja III/37 sääntöön, SOLAS-yleissopimuksen II-2/1 ja II-2/10 sääntöön, SOLAS-yleissopimuksen II-1/3-12 sääntöön, STCW-yleissopimukseen ja -säännöstöön, paloturvallisuusjärjestelyjen säännöstöön ja vuoden 2011 laajennettua katsastusohjelmaa koskevaan säännöstöön tehtävien muutosten hyväksymiseen

PERUSTELUT

1. JOHDANTO

Tämä komission ehdotus koskee Kansainvälisen merenkulkujärjestön (IMO) meriympäristön suojelukomitean 70. istunnossa (MEPC 70) ja IMO:n meriturvallisuuskomitean 97. istunnossa (MSC 97) esitettävän unionin kannan vahvistamista jäljempänä olevissa alaotsakkeissa yksilöitäviin muutoksiin.

1.1. Muutokset MARPOL-yleissopimuksen liitteessä VI olevaan 4 lukuun

Meriturvallisuuskomitea on istunnoissaan ja istuntojen välillä kolmen vuoden ajan käytyjen keskustelujen jälkeen hyväksynyt luonnokset MARPOL-yleissopimuksen liitteessä VI olevaan 4 lukuun tehtäviksi muutoksiksi, jotka koskevat polttoaineenkulutusta koskevien tietojen keruujärjestelmää. Muutoksilla perustetaan pakollinen maailmanlaajuinen tiedonkeruujärjestelmä, jonka keskeiset elementit ovat seuraavat:

- Muutosten soveltamisalaan kuuluvilta aluksilta (vähintään 5000 bruttotonnia) on kerättävä ja raportoitava vuosittain muun muassa seuraavat tiedot: kuljettu matka, käyttöaika ja (lastialusten osalta) rahdinkuljetuskapasiteetti. IMO laatii tiedonkeruumenetelmiä koskevat suuntaviivat.
- Kootut tiedot raportoidaan lippuvaltion viranomaiselle tai lippuvaltion viranomaisen valtuuttamalle hyväksytylle laitokselle. IMO laatii raportointiprosessia koskevat suuntaviivat.
- Lippuvaltion viranomaiset (tai valtuutetut hyväksytyt laitokset) laativat tiedot vastaanotettuaan ja todennettuaan alukselle vaatimustenmukaisuusvakuutuksen, joka on pidettävä aluksella ja joka tarkastetaan satamavaltiotarkastusten yhteydessä.
- Jos aluksen omistaja vaihtuu kalenterivuoden aikana, raportointivastuut jaetaan vanhan ja uuden omistajan kesken, ja jos lippuvaltio vaihtuu, vanhan lippuvaltion viranomainen ja uuden lippuvaltion viranomainen laativat kumpikin vaatimustenmukaisuusvakuutuksen ajanjaksolle, jona alus purjehtii sen lipun alla.
- Lippuvaltioiden viranomaiset todentavat niille raportoidut tiedot noudattaen yhdenmukaisia suuntaviivoja, jotka IMO laatii.
- Lippuvaltion viranomaiset (tai valtuutetut hyväksytyt laitokset) toimittavat raportoidut tiedot alusten polttoaineenkulutusta koskevaan IMO:n tietokantaan (*IMO Ship Fuel Consumption Database*) käyttäen vakioituja sähköisiä formaatteja, jotka IMO laatii.
- Raportoidut tiedot muutetaan anonyymeiksi IMO:n suuntaviivoissa täsmennettävän menetelmän mukaisesti.
- MARPOL-yleissopimuksen liitteen VI sopimuspuolille myönnetään näiden anonyymien tietojen käyttöoikeus.
- IMO vahvistaa kiertokirjeellä menettelyt niiden alusten vaatimustenmukaisuuden varmistamiseksi, jotka purjehtivat sellaisten valtioiden lippujen alla, jotka eivät ole MARPOL-yleissopimuksen liitteen VI sopimuspuolia.

Nämä muutokset esitetään asiakirjan MEPC 69/21/add.1 liitteessä 7. Meriympäristön suojelukomitean 69. istunnosta laaditun raportin (MEPC 69/21) 6.20 kohdassa todetaan, että nämä muutokset hyväksytään lopullisesti meriympäristön suojelukomitean 70. istunnossa.

1.2. Muutokset SOLAS-yleissopimuksen II-1/1, II-1/2, II-1/3, II-1/4, II-1/5, II-1/6, II-1/7, II-1/8-1, II-1/9, II-1/10, II-1/12, II-1/13, II-1/15–17, II-1/19, II-1/21–22 ja II-1/35 sääntöön

IMO:n meriturvallisuuskomitean 95. ja 96. istunnossa (MSC 95 ja MSC 96) hyväksyttiin useita luonnoksia ihmishengen turvallisuudesta merellä tehdyn SOLAS-yleissopimuksen II-1 sääntöön tehtäviksi muutoksiksi, jotka on seuraavassa koottu yhteen:

- II-1/1 sääntö (soveltaminen): soveltamisala ja soveltamispäivärakenteen muuttamista koskevat määräykset;

- II-1/2 sääntö (määritelmät): joidenkin määritelmien saattaminen IMO:n muiden välineiden mukaisiksi;

- II-1/5 ja II-1/5-1 sääntö (ehjän aluksen vakavuus ja aluksen päällikölle annettavat vakavuutta koskevat tiedot): ehjän aluksen vakavuuden laskemista koskevien erityismääräysten käyttöönotto, painon määritelmän selventäminen ja aluksen päällikölle annettavat lisätiedot;

- II-1/6 sääntö (vaadittu osastoimisindeksi *R*): matkustaja-alusten selviytymiskyky;

- II-1/7 sääntö (saavutettu osastoimisindeksi A): saavutetun osastoimisindeksin muotoilun tarkistaminen ottamaan nykyistä paremmin huomioon veden kannelle kertymisen kaltaiset vaikutukset;

- II-1/8 sääntö (matkustaja-alusten vakavuutta koskevat erityisvaatimukset): niiden lastausolosuhteiden selventäminen, joiden perusteella lasketaan aluksella olevien henkilöiden määrästä riippuva saavutettu osastoimisindeksi;

- II-1/9 sääntö (kaksoispohjat matkustaja-aluksissa ja muissa lastialuksissa kuin säiliöaluksissa): kaksoispohjan kokoa koskevien vaatimusten käyttöönotto pienille matkustaja- ja lastialuksille;

- II-1/10 sääntö (vesitiiviiden laipioiden rakentaminen): soveltamisalan selventäminen laipiokansilla varustettujen matkustaja-alusten ja varalaitakansilla varustettujen lastialusten osalta;

- II-1/12 sääntö (peräsoppilaipiot ja konetilalaipiot, akselitunnelit jne.): soveltamisalan selventäminen laipiokansilla varustettujen matkustaja-alusten ja varalaitakansilla varustettujen lastialusten osalta;

- II-1/13 sääntö (vesitiiviissä laipioissa olevat aukot laipiokannen alapuolella matkustaja-aluksissa): koneistotilojen määritelmä;

- II-1/15 sääntö (ulkolaidoituksen aukot laipiokannen alapuolella matkustaja-aluksissa ja varalaitakansilla varustetuissa lastialuksissa): sen selventäminen, mihin tiloihin tätä sääntöä sovelletaan, ja soveltamisalan selventäminen laipiokansilla varustettujen matkustaja-alusten ja varalaitakansilla varustettujen lastialusten osalta;

- II-1/16 ja II-1/16-1 sääntö (vesitiiviiden sulkemislaitteiden rakentaminen ja alustava testaaminen): vesitiiviiden sulkemislaitteiden soveltamisalan rajoittaminen ja soveltamisala matkustaja-alusten ja ro-ro-alusten osalta;

- II-1/20 sääntö (matkustaja-alusten lastaaminen): soveltamisalan laajentaminen koskemaan kaikkia aluksia, joiden osalta otetaan käyttöön hyväksyttyjen vakavuustietojen käsite;

- II-1/21 sääntö (vesitiiviiden ovien jne. käyttö ja tarkastaminen määräajoin matkustaja-aluksissa): tiettyjen määritelmien kielellinen mukauttaminen;

- II-1/22 ja II-1/22-1 sääntö (vaurionvalvontatiedot, veden tunkeutumisen estäminen ja hallinta): toimituksellisia ja niistä johtuvia muita muutoksia;

- II-1/35-1 sääntö (tyhjennysjärjestelmä): sen selventäminen, mihin tiloihin tiettyjä volyymia koskevia määritelmiä sovelletaan tyhjennysjärjestelmien laskemisen osalta, sekä tästä johtuvia muutoksia.

Erityisesti EU:n kannalta merkittäviä ovat SOLAS-yleissopimuksen II-1 luvun sääntöihin 6, 7, 8 ja 9 tehtävät muutokset, jotka koskevat osastoimista ja vaurioituneen aluksen vakavuutta koskevia vaatimuksia, joilla parannetaan matkustaja-alusten selviytymiskykyä niiden vaurioiduttua ja jotka suunnittelijoiden on laadittava uusia aluksia varten siten, etteivät ne edellytä muutoksia liikenteenharjoittajien liiketoimintamalleihin. Mahdollisista suunnittelumuutoksista tehtiin kustannus-hyötyanalyysit, joiden perusteella annettiin nykyisin vaadittavan turvallisuustason nostamista koskevia suosituksia.

Sovellettaessa SOLAS-yleissopimuksen II-1/6 sääntöön liittyvää osastoimisindeksi R:n muotoilua, joka hyväksyttiin alusten suunnittelua ja rakentamista käsittelevän IMO:n alakomitean kolmannessa istunnossa (SDC 3), matkustaja-alusten kyky selviytyä yhteentörmäyksen tai karilleajon kaltaisesta suuronnettomuudesta paranee merkittävästi ja mahdollisina ihmishenkien menetyksinä ilmaistava riski pienenee merkittävästi.

Eräät EU:n ulkopuoliset IMO:n jäsenvaltiot ilmaisivat komiteaistunnoissa SDC 3 ja MSC 96 huolensa siitä, että kompromissina saavutettua pienten alusten (alle 400 matkustajaa) vaaditun osastoimisindeksin *R* muotoilua ei ole todennettu muodollisen turvallisuusarvioinnin pohjalta. Kyseisten IMO:n jäsenvaltioiden mukaan muotoilu mahdollistaa sellaisten vaatimusten käyttöönoton, joita ei voida toteuttaa olemassa oleviin aluksiin kustannustehokkaalla tavalla. Esitettiin näkemys, että on tarpeen tehdä pieniä aluksia koskeva tekninen arviointi. Tätä näkökohtaa saatetaan käsitellä uudelleen meriturvallisuuskomitean istunnossa MSC 97, mikä olisi otettava huomioon samassa istunnossa esitettävän, kyseistä kohtaa koskevan unionin kannan muodostamisessa.

Nämä muutokset esitetään 20. toukokuuta 2016 päivätyn IMO:n kiertokirjeen nro 3644 liitteessä 1. Meriturvallisuuskomitean 96. istunnosta laaditun raportin (MSC 96/25) 11.4 kohdassa todetaan, että nämä muutokset on määrä hyväksyä meriturvallisuuskomitean 97. istunnossa.

1.3. Muutokset SOLAS-yleissopimuksen II-1/1.2 sääntöön, säännön II-1/19-1 lisääminen ja muutokset SOLAS-yleissopimuksen III/1.4, III/30 ja III/37 sääntöön

Muutokset SOLAS-yleissopimuksen II-1/1.2 sääntöön ja säännön II-1/19-1 lisääminen sekä niihin liittyvät muutokset SOLAS-yleissopimuksen III/1.4, III/30 ja III/37 sääntöön vaurionvalvontaharjoituksiin liittyen ovat yhdessä edellä 1.2. kohdassa esitetyn SOLAS-yleissopimuksen II-1 sääntöön tehtävän muutospaketin kanssa osa aluksen selviytymiskykyä täyttymistilanteessa parantavaa kattavaa

lähestymistapaa, jonka tarkoituksena on parantaa uusien ja olemassa olevien matkustaja-alusten turvallisuutta.

SOLAS-yleissopimuksen II-1/1.2 sääntöön tehtäviin muutoksiin, uuteen II-1/19-1 sääntöön ja SOLAS-yleissopimuksen III/1.4, III/30 ja III/37 sääntöön sisällytetään matkustaja-alusten vaurionvalvontaharjoituksia koskevat vaatimukset, mukaan lukien harjoitusten vuoroväli, laivaväen osallistuminen vaurionvalvontatehtäviin ja kunkin harjoituksen vaaditut osatekijät sekä maista annettava tuki.

Muutokset SOLAS-yleissopimuksen II-1/1.2 sääntöön ja SOLAS-yleissopimukseen lisättävä II-1/19-1 sääntö vahvistetaan asiakirjan MSC 96/25/add.1 liitteessä 16. Meriturvallisuuskomitean 96. istunnosta laaditun raportin (MSC 96/25) 11.17 kohdassa todetaan, että nämä muutokset on määrä hyväksyä meriturvallisuuskomitean 97. istunnossa.

Muutokset SOLAS-yleissopimuksen III/1.4, III/30 ja III/37 sääntöön vahvistetaan 20. toukokuuta 2016 päivätyn IMO:n kiertokirjeen nro 3644 liitteessä 1. Meriturvallisuuskomitean 96. istunnosta laaditun raportin (MSC 96/25) 11.19 kohdassa todetaan, että nämä muutokset hyväksytään lopullisesti meriturvallisuuskomitean 97. istunnossa.

1.4. Muutokset SOLAS-yleissopimuksen II-2/1 ja II-2/10 sääntöön

SOLAS-yleissopimuksen II-2/1 ja II-2/10 sääntöön tehtävien muutosten myötä ei enää vaadita kapasiteetiltaan vähintään 135 l:n suuruisia vaahtosammuttimia kattilahuoneissa, joiden suojana on veteen perustuvat kiinteät kohdesammutusjärjestelmät. Muutoksia sovelletaan sekä uusiin että olemassa oleviin aluksiin.

Muutokset SOLAS-yleissopimuksen II-2/1 ja II-2/10 sääntöön vahvistetaan 20. toukokuuta 2016 päivätyn IMO:n kiertokirjeen nro 3644 liitteessä 1. Meriturvallisuuskomitean 96. istunnosta laaditun raportin (MSC 96/25) 8.2 kohdassa todetaan, että nämä muutokset on määrä hyväksyä meriturvallisuuskomitean 97. istunnossa.

1.5. Muutokset SOLAS-yleissopimuksen II-1/3-12 sääntöön

Vuonna 2012 hyväksyttiin alusten melutasoa koskeva säännöstö (*Code on Noise levels on Board Ships*, päätöslauselma MSC.337(91)) yhdessä siihen liittyvien SOLAS-yleissopimukseen tehtyjen muutosten kanssa, jolloin II-1/3-12 säännön mukaisesti säännöstöstä tuli pakollinen ja se tuli voimaan 1. heinäkuuta 2014. Tämän jälkeen tehdyistä analyyseista kuitenkin käy ilmi, etteivät kaikki alukset kuulu SOLAS-yleissopimuksen II-1/3-12 säännön soveltamisalaan. Aluksiin, joiden rakentamista koskeva sopimus on tehty ennen 1. heinäkuuta 2014 ja joiden kölit on laskettu tai jotka ovat vastaavassa rakennusvaiheessa 1. tammikuuta 2015 tai sen jälkeen ja joiden luovutuspäivä ei ole ennen 1. heinäkuuta 2018, ei sovelleta II-1/3-12 säännön 1 ja 2 kohtaa. SOLAS-yleissopimuksen II-1/3-12 sääntöön tehtävillä muutoksilla korjataan kyseinen puute nykyisessä säännössä.

Nämä muutokset esitetään 20. toukokuuta 2016 päivätyn IMO:n kiertokirjeen nro 3644 liitteessä 1. Meriturvallisuuskomitean 96. istunnosta laaditun raportin (MSC 96/25) 20.10 kohdassa todetaan, että nämä muutokset on määrä hyväksyä meriturvallisuuskomitean 97. istunnossa.

1.6. Muutokset STCW-yleissopimukseen ja -säännöstöön matkustaja-aluksiin liittyvän koulutuksen ja STCW-säännöstön A ja B osien osalta

Meriturvallisuuskomitea tarkasteli 91. istunnossaan ensin ehdotuksia muuttaa nykyisiä matkustaja-aluksiin liittyviä kansainvälisen merenkulkijoiden koulutusta, pätevyyskirjoja ja vahdinpitoa (STCW) koskevan yleissopimuksen ja säännöstön vaatimuksia niiden uusien haasteiden ratkaisemiseksi, joita aiheutuu nykyaikaisista, entistä suuremmista ja suuria määriä matkustajia kuljettavista matkustaja-aluksista, erityisesti risteilyaluksista.

EU on puoltanut aktiivisesti STCW-yleissopimuksen I/14 ja V/2 sääntöön ja STCW-säännöstön A-V/2 jaksoon tehtäviä muutoksia, joilla parannettaisiin matkustaja-alusten (sekä ro-ro- että muiden alusten) turvallisuutta, erityisesti tammikuussa 2012 tapahtuneen Costa Concordian onnettomuuden jälkeen.

Muutoksiin sisältyy neljä erillistä koulutus- ja perehdytystasoa: perehdytys matkustaja-alusten hätätilanteisiin; väkijoukkojen hallintaa matkustaja-aluksissa koskeva koulutus, matkustaja-alusten kriisinhallintaan ja ihmisten käyttäytymiseen liittyvä koulutus sekä ro-ro-matkustaja-aluksia koskeva koulutus.

Nämä muutokset esitetään asiakirjan MSC 96/25/add.1 liitteessä [ ]. Meriturvallisuuskomitean 96. istunnosta laaditun raportin (MSC 96/25) 12.6 kohdassa todetaan, että nämä muutokset on määrä hyväksyä meriturvallisuuskomitean 97. istunnossa.

1.7. Muutokset paloturvallisuusjärjestelyjen säännöstön 13 lukuun

Henkilöiden jakautumista aluksella koskevan paloturvallisuusjärjestelyjen säännöstön 13 luvun 2.1.2.2.2.1 kohdan mukaan poistumisteiden mitat lasketaan portaikkojen sekä ovien, käytävien ja porrastasanteiden kautta pelastautuvien henkilöiden arvioidun kokonaismäärän pohjalta. Laskelmat on tehtävä erikseen tiettyjen tilojen kahta erilaista käyttötapaa varten. Nykyisen tekstin katsottiin olevan harhaanjohtava julkisiin tiloihin aluksella jaettuun laivaväkeen tehtyjen viittausten osalta, ja tästä syystä sitä muutetaan.

Nämä muutokset esitetään 20. toukokuuta 2016 päivätyn IMO:n kiertokirjeen nro 3644 liitteessä 2. Meriturvallisuuskomitean 96. istunnosta laaditun raportin (MSC 96/25) 11.15 kohdassa todetaan, että nämä muutokset on määrä hyväksyä meriturvallisuuskomitean 97. istunnossa.

1.8. Muutokset vuoden 2011 laajennettua katsastusohjelmaa koskevaan säännöstöön

IMO:n kunnonarviointijärjestelmässä (CAS-järjestelmässä) vahvistetaan puitteet yli 15 vuotta vanhojen alusten tehostetulle tarkastukselle. Irtolasti- ja öljysäiliöalusten katsastuksissa sovellettavassa laajennetussa katsastusohjelmassa (ESP-ohjelmassa) täsmennetään, miten tällainen tehostettu tarkastus tehdään. Koska CAS-järjestelmässä käytetään ESP-ohjelmaa järjestelmän tavoitteen saavuttamiseen, siinä viitataan ESP-ohjelmaan tähän tarvittavana työvälineenä.

Näillä laajennettua katsastusohjelmaa koskevaan säännöstöön tehtävillä muutoksilla mukautetaan säännöstö Kansainvälisen luokituslaitosten järjestön yhdenmukaistettujen vaatimusten (*International Association of Classification Societies Unified Requirements*, IACS UR) ajantasaistettuun Z10-sarjaan. IACS UR Z10 -sarja koskee katsastus- ja todistuskirjavaatimuksia. Yhdenmukaistetut vaatimukset ovat IACS:n päätöslauselmia asioista, jotka liittyvät suoraan luokituslaitosten erityisiin sääntövaatimuksiin ja käytänteisiin tai jotka kuuluvat

niiden piiriin sekä luokituslaitosten sääntöjen ja käytänteiden perustana oleviin yleisiin periaatteisiin.

Nämä muutokset esitetään 20. toukokuuta 2016 päivätyn IMO:n kiertokirjeen nro 3644 liitteessä 4. Meriturvallisuuskomitean 96. istunnosta laaditun raportin (MSC 96/25) 11.21 kohdassa todetaan, että nämä muutokset on määrä hyväksyä meriturvallisuuskomitean 97. istunnossa.

2. IMO:N MUUTOSTEN HYVÄKSYMINEN

2.1. Muutosten lopullinen hyväksyminen

Edellä 1.1.–1.8. kohdassa esitetyt muutokset hyväksyttiin meriympäristön suojelukomitean 69. istunnossa 18.–22. huhtikuuta 2016 ja meriturvallisuuskomitean 95. ja 96. istunnossa 3.–12. kesäkuuta 2015 ja 11.–20. toukokuuta 2016, ja ne on määrä toimittaa lopullisesti hyväksyttäviksi 24.–28. lokakuuta 2016 järjestettävään meriympäristön suojelukomitean 70. istuntoon ja 21.–25. marraskuuta 2016 järjestettävään meriturvallisuuskomitean 97. istuntoon.

2.2. Hyväksyminen

Kun nämä kaksi komiteaa ovat hyväksyneet 1.1.–1.8. kohdassa esitetyt muutokset, ne toimitetaan asianomaisille sopimuspuolille, jotta nämä voivat ilmaista hyväksyvänsä ne.

3. ASIAANKUULUVA EU:N LAINSÄÄDÄNTÖ JA EU:N TOIMIVALTA

3.1. Muutokset MARPOL-yleissopimuksen liitteessä VI olevaan 4 lukuun

Meriliikenteen hiilidioksidipäästöjen tarkkailusta, raportoinnista ja todentamisesta sekä direktiivin 2009/16/EY muuttamisesta 29. huhtikuuta 2015 annetulla Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksella (EU) 2015/757 vahvistetaan EU:n järjestelmä, jolla merenkulun hiilidioksidipäästöjä ja energiatehokkuutta tarkkaillaan, niistä raportoidaan ja ne todennetaan.

EU:n tarkkailu-, raportointi- ja todentamisasetusta sovelletaan 1. tammikuuta 2018 alkaen kaikkiin jäsenvaltion lainkäyttövaltaan kuuluviin satamiin saapuviin, tällaisissa satamissa oleviin tai tällaisista satamista lähteviin suuriin aluksiin (yli 5 000 bruttotonnia) riippumatta siitä, missä alukset on rekisteröity. Asetuksessa annetaan neljä tarkkailumenetelmävaihtoehtoa, joista yksinkertaisimmat perustuvat aluksilla jo olevien tietojen käyttöön. Tiedot on todennettava riippumattomalla tavalla ja raportoitava koottuina komissiolle vuosittain. Komissio asettaa julkisesti saataville todennetut vuosittaiset yhdistetyt tiedot aluskohtaisesti siten, että mukana ovat sekä hiilidioksidipäästöt että energiatehokkuusparametrit.

Asetuksen 22 artiklan 3 kohdassa on uudelleentarkastelulauseke tätä alaa koskevien kansainvälisten sopimusten varalta. MARPOL-yleissopimuksen liitteessä VI olevaan 4 lukuun tehtävien muutosten hyväksyminen käynnistää 22 artiklan 3 kohdan mukaisen uudelleentarkastelumenettelyn. Tarkastelu saattaa johtaa ehdotukseen asetuksen muuttamiseksi siten, että se on linjassa IMO:ssa sovitun maailmanlaajuisen tietojenkeruujärjestelmän kanssa.

Sen vuoksi MARPOL-yleissopimuksen liitteessä VI olevan 4 luvun muutokset vaikuttaisivat EU:n lainsäädäntöön asetuksen (EU) 2015/757 soveltamisen kautta.

3.2. Muutokset SOLAS-yleissopimuksen II-1/1, II-1/2, II-1/3, II-1/4, II-1/5, II-1/6, II-1/7, II-1/8-1, II-1/9, II-1/10, II-1/12, II-1/13, II-1/15–17, II-1/19, II-1/21–22 ja II-1/35 sääntöön

SOLAS-yleissopimuksen II-1 sääntö koskee aluksen rakennetta – osastoimista ja vakavuutta, koneistoa ja sähkölaitteita. Meriturvallisuuskomitean 97. istunnossa hyväksyttävät muutokset SOLAS-yleissopimuksen II-1 sääntöön koskevat sekä matkustaja- että lastialuksia, matkustaja-alusten turvallisuussäännöistä ja -määräyksistä annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2009/45/EY 6 artiklan 2 kohdan a alakohdan i alakohdassa säädetään, että uusien A luokan matkustaja-alusten on kaikilta osin oltava vuoden 1974 SOLAS-yleissopimuksen, sellaisena kuin se on muutettuna, vaatimusten mukaisia.

Sen vuoksi muutokset SOLAS-yleissopimuksen II-1/1, II-1/2, II-1/3, II-1/4, II-1/5, II-1/6, II-1/7, II-1/8-1, II-1/9, II-1/10, II-1/12, II-1/13, II-1/15–17, II-1/19, II-1/21–22 ja II-1/35 sääntöön vaikuttaisivat EU:n lainsäädäntöön direktiivin 2009/45/EY soveltamisen kautta.

3.3. Muutokset SOLAS-yleissopimuksen II-1/1.2 sääntöön, säännön II-1/19-1 lisääminen ja muutokset SOLAS-yleissopimuksen III/1.4, III/30 ja III/37 sääntöön

Kansainvälinen merenkulkijoiden koulutusta, pätevyyskirjoja ja vahdinpitoa koskeva yleissopimus (STCW-yleissopimus) on sisällytetty unionin oikeuteen merenkulkijoiden vähimmäiskoulutuksesta annetulla direktiivillä 2008/106/EY.

STCW-yleissopimuksen V/2 sääntö sisältää matkustaja-alusten päälliköiden, päällystön, miehistön ja muun laivaväen koulutukselle ja pätevyydelle asetetut pakolliset vähimmäisstandardit.

Erityisesti STCW-säännöstön A-V/2 jakson taulukon A-V/2, joka koskee kriisinhallintaan ja ihmisten käyttäytymiseen liittyviä pätevyystason vähimmäisvaatimuksia ja joka täydentää V/2 sääntöä, mukaisesti merenkävijöiden olisi muun muassa voitava järjestää realistisia harjoituksia. Lisäksi ihmishengen turvallisuudesta merellä tehdyn SOLAS-yleissopimuksen IX luvun määräyksillä pakolliseksi tehty alusten turvallista toimintaa sekä ympäristön pilaantumisen ehkäisemistä koskeva kansainvälinen johtamissäännöstö (ISM-säännöstö) on sisällytetty EU:n lainsäädäntöön asetuksella (EY) N:o 336/2006. Erityisesti hätävalmiuksien osalta ISM-säännöstö edellyttää yhtiöiden laativan ohjelmia, jotka koskevat hätätilanteisiin valmistavia harjoituksia.

Sen vuoksi vaurioituneen aluksen vakauteen liittyviä harjoituksia koskevat muutokset SOLAS-yleissopimuksen II-1/1.2 sääntöön, uusi II-1/19-1 sääntö ja muutokset SOLAS-yleissopimuksen III/1.4, III/30 ja III/37 sääntöön vaikuttaisivat EU:n lainsäädäntöön direktiivin 2008/106/EY ja asetuksen (EY) N:o 336/2006 soveltamisen kautta.

3.4. Muutokset SOLAS-yleissopimuksen II-2/1 ja II-2/10 sääntöön

Direktiivin 2009/45/EY 6 artiklan 2 kohdan a alakohdan i alakohdan mukaan A-luokan uusien matkustaja-alusten on kaikilta osin oltava vuoden 1974 SOLAS-yleissopimuksen, sellaisena kuin se on muutettuna, vaatimusten mukaisia. Lisäksi SOLAS-yleissopimuksen II-2/1 ja II-2/10 sääntöä sovelletaan uusiin B-, C- ja D-luokan aluksiin ja olemassa oleviin B-luokan aluksiin sen mukaisesti, mitä säädetään direktiivin 2009/45/EY liitteessä I olevan II-2 luvun A osan 6 kohdan

(Koneistotilojen palonsammutusjärjestelyt) 7 alakohdassa, jonka mukaan koneistotilat ja kattilahuoneet on varustettava kannettavilla sammutuslaitteilla.

Sen vuoksi koneistotilojen palonsammutusjärjestelyihin liittyvät muutokset SOLAS-yleissopimuksen II-2/1 ja II-2/10 sääntöön vaikuttaisivat EU:n lainsäädäntöön direktiivin 2009/45/EY soveltamisen kautta.

3.5 Muutokset SOLAS-yleissopimuksen II-1/3-12 sääntöön

Terveyttä ja turvallisuutta koskevista vähimmäisvaatimuksista työntekijöiden suojelemiseksi altistumiselta fysikaalisista tekijöistä (melu) aiheutuville riskeille annetun direktiivin 2003/10/EY 3 artiklassa vahvistetaan työntekijöiden suojelun vähimmäisvaatimukset sekä altistuksen raja-arvot ja altistuksen toiminta-arvot. Lisäksi asiaankuuluvassa johdetussa oikeudessa direktiivin 2009/45/EY 6 artiklan 2 kohdan a alakohdan i alakohdan mukaan vuoden 1974 SOLAS-yleissopimuksen, sellaisena kuin se on muutettuna, vaatimuksia on sovellettava A-luokan uusiin matkustaja-aluksiin, ja saman direktiivin liitteessä I olevan C osan 18 säännössä vahvistetaan toimenpiteitä melun vähentämiseksi koneistotiloissa uusien B-, C- ja D-luokan alusten osalta.

Sen vuoksi muutokset SOLAS-yleissopimuksen II-1/3-12 sääntöön vaikuttaisivat EU:n lainsäädäntöön direktiivin 2003/10/EY ja direktiivin 2009/45/EY soveltamisen kautta.

3.6. Muutokset Kansainväliseen merenkulkijoiden koulutusta, pätevyyskirjoja ja vahdinpitoa koskevaan STCW-yleissopimukseen ja -säännöstöön matkustaja-aluksiin liittyvän koulutuksen ja STCW-säännöstön A ja B osien osalta

Direktiivi 2008/106/EY ja erityisesti sen liitteessä I olevan V luvun V/2 sääntö sisältää matkustaja-alusten päälliköiden, päällystön, miehistön ja muun laivaväen koulutukselle ja pätevyydelle asetetut pakolliset vähimmäisvaatimukset.

Sen vuoksi matkustaja-aluksiin liittyvää koulutusta koskevat muutokset STCW-yleissopimukseen ja -säännöstöön vaikuttaisivat EU:n lainsäädäntöön direktiivin 2008/106/EY soveltamisen kautta.

3.7. Luonnos paloturvallisuusjärjestelyjen säännöstön 13 lukuun tehtäviksi muutoksiksi, joilla selvennetään laivaväen jakamista julkisiin tiloihin aluksella

Direktiivin 2009/45/EY 6 artiklan 2 kohdan a alakohdan i alakohdan mukaan A-luokan uusien matkustaja-alusten on kaikilta osin oltava vuoden 1974 SOLAS-yleissopimuksen, sellaisena kuin se on muutettuna, vaatimusten mukaisia. Lisäksi päätöslauselmalla MSC.98(73) hyväksyttyä paloturvallisuusjärjestelyjen säännöstöä sovelletaan direktiivin 2009/45/EY liitteessä I olevan A osan II-2 luvun nojalla 1. tammikuuta 2003 tai sen jälkeen rakennettuihin B-, C- ja D-luokan aluksiin.

Sen vuoksi paloturvallisuusjärjestelyjen säännöstön 13 luvun muutokset vaikuttaisivat EU:n lainsäädäntöön direktiivin 2009/45/EY soveltamisen kautta.

3.8. Muutokset vuoden 2011 laajennettua katsastusohjelmaa koskevaan säännöstöön

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.

Kyseisessä asetuksessa velvoitetaan 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. Sen vuoksi ESP-säännöstöön tehtävät muutokset, jotka on määrä hyväksyä lopullisesti meriturvallisuuskomitean 97. istunnossa, vaikuttaisivat EU:n lainsäädäntöön asetuksen (EU) N:o 530/2012 soveltamisen kautta.

3.9. Yhteenveto

Ehdotettujen muutosten ja EU:n lainsäädännön väliset yhteydet huomioon ottaen komissio katsoo, että edellä mainittujen muutosten lopullinen hyväksyminen, jonka on määrä tapahtua meriympäristön suojelukomitean 70. istunnossa ja meriturvallisuuskomitean 97. istunnossa, kuuluu SEUT-sopimuksen 3 artiklan 2 kohdan nojalla EU:n yksinomaiseen ulkoiseen toimivaltaan siltä osin kuin kyseessä olevien kansainvälisten välineiden muutosten lopullinen hyväksyminen vaikuttaa yhteisiin sääntöihin tai muuttaa niiden soveltamisalaa.

Vaikka unioni ei olekaan IMO:n jäsen eikä sopimuspuolena kyseisissä kansainvälisissä välineissä, vakiintuneen oikeuskäytännön mukaisesti jäsenvaltiot eivät saa ottaa itselleen velvoitteita, jotka todennäköisesti vaikuttavat perussopimusten tavoitteiden saavuttamiseksi annettuihin EU:n sääntöihin, jollei jäsenvaltioita ole valtuutettu ottamaan tällaisia velvoitteita komission ehdotuksesta annetulla neuvoston päätöksellä.

4. PÄÄTELMÄT

Sen vuoksi komissio ehdottaa neuvoston päätöstä meriympäristön suojelukomitean 70. istunnossa ja meriturvallisuuskomitean 97. istunnossa omaksuttavan Euroopan unionin kannan hyväksymisestä 1.1.–1.8. kohdassa mainittujen muutosten osalta.

2016/0263 (NLE)

Ehdotus

NEUVOSTON PÄÄTÖS

Euroopan unionin puolesta Kansainvälisessä merenkulkujärjestössä (IMO) meriympäristön suojelukomitean 70. istunnossa ja meriturvallisuuskomitean 97. istunnossa esitettävästä kannasta MARPOL-yleissopimuksen VI liitteeseen, SOLAS-yleissopimuksen II-1 sääntöön, SOLAS-yleissopimuksen III/1.4, III/30 ja III/37 sääntöön, SOLAS-yleissopimuksen II-2/1 ja II-2/10 sääntöön, SOLAS-yleissopimuksen II-1/3-12 sääntöön, STCW-yleissopimukseen ja -säännöstöön, paloturvallisuusjärjestelyjen säännöstöön ja vuoden 2011 laajennettua katsastusohjelmaa koskevaan säännöstöön tehtävien muutosten hyväksymiseen

EUROOPAN UNIONIN NEUVOSTO, joka

ottaa huomioon Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen ja erityisesti sen 100 artiklan 2 kohdan ja 218 artiklan 9 kohdan,

ottaa huomioon Euroopan komission ehdotuksen,

sekä katsoo seuraavaa:

(1) Merenkulkualalla toteutettavalla Euroopan unionin toiminnalla olisi pyrittävä parantamaan meriturvallisuutta ja suojelemaan meriympäristöä.

(2) IMO:n meriympäristön suojelukomitea MEPC hyväksyi 69. istunnossaan pakollisen polttoaineenkulutusta koskevien tietojen keruujärjestelmän perustamisen ja tarvittavat muutokset MARPOL-yleissopimuksen liitteessä VI olevaan 4 lukuun. Näiden muutosten odotetaan tulevan lopullisesti hyväksytyiksi meriympäristön suojelukomitean 70. istunnossa, joka pidetään lokakuussa 2016.

(3) IMO:n meriturvallisuuskomitea MSC hyväksyi 95. ja 96. istunnossaan muutoksia SOLAS-yleissopimuksen II-1 sääntöön, SOLAS-yleissopimuksen III/1.4, III/30 ja III/37 sääntöön, SOLAS-yleissopimuksen II-2/1 ja II-2/10 sääntöön, SOLAS-yleissopimuksen II-1/3-12 sääntöön, STCW-yleissopimukseen ja -säännöstöön, paloturvallisuusjärjestelyjen säännöstöön ja vuoden 2011 laajennettua katsastusohjelmaa koskevaan säännöstöön. Näiden muutosten odotetaan tulevan lopullisesti hyväksytyiksi meriturvallisuuskomitean 97. istunnossa, joka pidetään marraskuussa 2016.

(4) MARPOL-yleissopimuksen liitteessä VI olevaan 4 lukuun tehtävillä muutoksilla perustetaan tietyistä aluksista vuosittain kerättäviä ja raportoitavia tietoja varten pakollinen maailmanlaajuinen tietojenkeruujärjestelmä sekä määrätään raportoitujen tietojen todentamismenettelyistä, vaatimustenmukaisuusvakuutusten laadinnasta, omistusten siirtoja koskevista tilanteista, tietojen toimittamisesta IMO:lle, tietojen muuttamisesta anonyymeiksi ja niiden käyttöoikeuksista sekä menettelyistä muiden valtioiden kuin MARPOL-yleissopimuksen liitteen VI sopimuspuolten lippujen alla purjehtivien alusten vaatimustenmukaisuuden vahvistamiseksi. Euroopan parlamentin

ja neuvoston asetuksessa (EU) 2015/757[1] säädetään EU:n järjestelmästä, jolla tarkkaillaan, raportoidaan ja todennetaan merenkulun hiilidioksidipäästöjä ja energiatehokkuutta. Asetusta sovelletaan 1. tammikuuta 2018 alkaen kaikkiin jäsenvaltion lainkäyttövaltaan kuuluviin satamiin saapuviin, tällaisissa satamissa oleviin tai tällaisista satamista lähteviin yli 5 000 bruttotonnin aluksiin riippumatta siitä, missä alukset on rekisteröity.

(5) Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2015/757 22 artikla sisältää uudelleentarkastelulausekkeen alalla tehtävien kansainvälisten sopimusten varalta. MARPOL-yleissopimuksen liitteessä VI olevaan 4 lukuun tehtyjen muutosten hyväksyminen käynnistää tällaisen uudelleentarkasteluprosessin, joka voi johtaa ehdotukseen asetuksen muuttamiseksi, jotta asetus saatettaisiin tarpeellisilta osin IMO:ssa hyväksytyn maailmanlaajuisen tietojenkeruujärjestelmän mukaiseksi.

(6) Muutoksilla SOLAS-yleissopimuksen II-1/1, II-1/2, II-1/3, II-1/4, II-1/5, II-1/6, II-1/7, II-1/8-1, II-1/9, II-1/10, II-1/12, II-1/13, II-1/15–17, II-1/19, II-1/21–22 ja II-1/35 sääntöön vahvistetaan toimituksellisia ja niistä johtuvia muutoksia sekä muutoksia osastoimista ja vaurioituneen aluksen vakavuutta koskeviin vaatimuksiin, jotta voitaisiin parantaa matkustaja-alusten selviytymiskykyä niiden vaurioiduttua. Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2009/45/EY[2] 6 artiklan 2 kohdan a alakohdan i alakohdan mukaan A-luokan uusien matkustaja-alusten on kaikilta osin oltava vuoden 1974 SOLAS-yleissopimuksen, sellaisena kuin se on muutettuna, vaatimusten mukaisia.

(7) Muutokset SOLAS-yleissopimuksen II-1/1.2 sääntöön ja säännön uusi II-1/19-1 lisääminen sekä muutokset SOLAS-yleissopimuksen III/1.4, III/30 ja III/37 sääntöön vaurionvalvontaharjoituksiin liittyen ovat osa aluksen selviytymiskykyä täyttymistilanteessa parantavaa kattavaa lähestymistapaa, jonka tarkoituksena on parantaa uusien ja olemassa olevien matkustaja-alusten turvallisuutta. Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2008/106/EY[3] ja erityisesti sen liitteessä I olevan V luvun V/2 sääntö sisältää matkustaja-alusten päälliköiden, päällystön, miehistön ja muun laivaväen koulutukselle ja pätevyydelle asetetut pakolliset vähimmäisvaatimukset. Kansainväliseen merenkulkijoiden koulutusta, pätevyyskirjoja ja vahdinpitoa koskevaan STCW-yleissopimukseen, joka on sisällytetty unionin lainsäädäntöön Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivillä 2008/106/EY, sisältyy STCW-säännöstön pätevyystaulukoissa vahvistettuja aluksen vakautta koskevia koulutusvaatimuksia.

(8) SOLAS-yleissopimuksen II-2/1 ja II-2/10 sääntöön tehtävien muutosten myötä ei enää vaadita kapasiteetiltaan vähintään 135 l:n suuruisia vaahtosammuttimia kattilahuoneissa, joiden suojana on veteen perustuvat kiinteät kohdesammutusjärjestelmät. Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2009/45/EY 6 artiklan 2 kohdan a alakohdan i alakohdan mukaan A-luokan uusien matkustaja-alusten on kaikilta osin oltava vuoden 1974 SOLAS-yleissopimuksen, sellaisena kuin se on muutettuna, vaatimusten mukaisia. Lisäksi SOLAS-

[1] Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2015/757, annettu 29 päivänä huhtikuuta 2015, meriliikenteen hiilidioksidipäästöjen tarkkailusta, raportoinnista ja todentamisesta sekä direktiivin 2009/16/EY muuttamisesta (EUVL L 123, 19.5.2015, s. 55).

[2] 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).

[3] Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2008/106/EY, annettu 19 päivänä marraskuuta 2008, merenkulkijoiden vähimmäiskoulutuksesta (EUVL L 323, 3.12.2008, s. 33).

yleissopimuksen II-2/1 ja II-2/10 sääntöjä sovelletaan uusiin B-, C- ja D-luokan aluksiin sekä olemassa oleviin B-luokan aluksiin sen mukaisesti, mitä säädetään Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2009/45/EY liitteessä I olevan II-2 luvun A osan 6 kohdan 7 alakohdassa (Koneistotilojen palonsammutusjärjestelyt), jonka mukaan koneistotilat ja kattilahuoneet on varustettava kannettavilla sammutuslaitteilla.

(9) Muutoksilla SOLAS-yleissopimuksen II-1/3-12 sääntöön poistetaan nykyisessä säännössä oleva puute, joka koskee alusten melutasoa koskevan säännöstön soveltamista aluksiin, joiden rakentamista koskeva sopimus on tehty ennen 1. heinäkuuta 2014 ja joiden kölit on laskettu tai jotka ovat tätä vastaavassa rakennusvaiheessa 1. tammikuuta 2015 tai sen jälkeen ja joita ei toimiteta ennen 1. heinäkuuta 2018. Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2003/10/EY[4] 3 artiklassa vahvistetaan työntekijöiden suojelun vähimmäisvaatimukset sekä altistuksen raja-arvot ja altistuksen toiminta-arvot. Lisäksi asiaankuuluvassa johdetussa oikeudessa Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2009/45/EY 6 artiklan 2 kohdan a alakohdan i alakohdan mukaan vuoden 1974 SOLAS-yleissopimuksen, sellaisena kuin se on muutettuna, vaatimuksia on sovellettava A-luokan uusiin matkustaja-aluksiin, ja saman direktiivin liitteessä I olevan C osan 18 säännössä vahvistetaan toimenpiteitä melun vähentämiseksi koneistotiloissa uusien B-, C- ja D-luokan alusten osalta.

(10) Matkustaja-aluksiin liittyvää koulutusta koskevilla muutoksilla STCW-yleisopimukseen ja -säännöstöön sekä muutoksilla STCW-säännöstön A ja B osaan ratkaistaan uusia haasteita, joita aiheutuu nykyaikaisista, entistä suuremmista ja suuria määriä matkustajia kuljettavista risteilyaluksista, ja nämä muutokset koskevat seuraavia neljää erillistä koulutus- ja perehdytystasoa: perehdytys matkustaja-alusten hätätilanteisiin, väkijoukkojen hallintaa matkustaja-aluksissa koskeva koulutus, matkustaja-alusten kriisinhallintaan ja ihmisten käyttäytymiseen liittyvä koulutus sekä ro-ro-matkustaja-aluksia koskeva koulutus. Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2008/106/EY, erityisesti sen liitteessä I olevan V luvun V/2 sääntö, sisältää matkustaja-alusten päälliköiden, päällystön, miehistön ja muun laivaväen koulutukselle ja pätevyydelle asetetut pakolliset vähimmäisvaatimukset.

(11) Muutoksilla paloturvallisuusjärjestelyjen säännöstön 13 lukuun selvennetään, että portaikon sekä ovien, käytävien ja porrastasanteiden kautta pelastautuvien henkilöiden arvioidun kokonaismäärän perusteella laskettavat poistumisteiden mitat on laskettava erikseen tiettyjen tilojen kahta erilaista käyttötapaa varten. Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2009/45/EY 6 artiklan 2 kohdan a alakohdan i alakohdan mukaan A-luokan uusien matkustaja-alusten on kaikilta osin oltava vuoden 1974 SOLAS-yleissopimuksen, sellaisena kuin se on muutettuna, vaatimusten mukaisia. Lisäksi päätöslauselmalla MSC.98(73) hyväksyttyä paloturvallisuusjärjestelyjen säännöstöä sovelletaan Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2009/45/EY liitteessä I olevan A osan II-2 luvun nojalla 1. päivänä tammikuuta 2003 tai sen jälkeen rakennettuihin B-, C- ja D-luokan aluksiin.

(12) Vuoden 2011 laajennettua katsastusohjelmaa koskevaan säännöstöön tehtävillä muutoksilla säännöstö mukautetaan Kansainvälisen luokituslaitosten järjestön yhdenmukaistettujen vaatimusten (*International Association of Classification Societies*

[4] Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2003/10/EY, annettu 6 päivänä helmikuuta 2003, terveyttä ja turvallisuutta koskevista vähimmäisvaatimuksista työntekijöiden suojelemiseksi altistumiselta fysikaalisista tekijöistä (melu) aiheutuville riskeille (EUVL L 42, 15.2.2003, s. 38).

Unified Requirements) ajantasaistettuun Z10-sarjaan, joka koskee katsastus- ja todistuskirjavaatimuksia. Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) N:o 530/2012[5] 5 ja 6 artiklassa tehdään pakolliseksi IMO:n kunnonarviointijärjestelmän, jäljempänä ’CAS-järjestelmä’, soveltaminen yli 15 vuoden ikäisiin yksirunkoisiin öljysäiliöaluksiin. 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 automaattisesti asetuksen (EU) N:o 530/2012 kautta.

(13) Euroopan unioni ei ole IMO:n jäsen eikä kyseessä olevien yleissopimusten ja säännöstöjen sopimuspuoli. Neuvoston on sen vuoksi tarpeen valtuuttaa jäsenvaltiot esittämään unionin kanta ja ilmaisemaan suostumuksensa tulla mainittujen muutosten sitomiksi,

ON HYVÄKSYNYT TÄMÄN PÄÄTÖKSEN:

1 artikla

Jotta parannettaisiin MARPOL-yleissopimuksen nykyisiä ympäristönsuojeluvaatimuksia, IMO:n meriympäristön suojelukomitean 70. istunnossa esitettävä unionin kanta on hyväksyä MARPOL-yleissopimuksen liitteessä VI olevaan 4 lukuun tehtävät muutokset sellaisina kuin ne esitetään IMO:n asiakirjan MEPC 69/21/add.1. liitteessä 7.

2 artikla

Unionin kanta IMO:n meriturvallisuuskomitean 97. istunnossa on hyväksyä seuraavien muutosten lopullinen hyväksyminen:

a) muutokset SOLAS-yleissopimuksen II-1/1, II-1/2, II-1/3, II-1/4, II-1/5, II-1/6, II-1/7, II-1/8-1, II-1/9, II-1/10, II-1/12, II-1/13, II-1/15–17, II-1/19, II-1/21–22 ja II-1/35 sääntöön sellaisina kuin ne esitetään 20. toukokuuta 2016 päivätyn IMO:n kiertokirjeen nro 3644 liitteessä 1;

b) muutokset SOLAS-yleissopimuksen II-1/1.2 sääntöön, säännön II-1/19-1 lisääminen ja muutokset SOLAS-yleissopimuksen III/1.4, III/30 ja III/37 sääntöön sellaisina kuin ne esitetään 20. toukokuuta 2016 päivätyn IMO:n kiertokirjeen nro 3644 liitteessä 1;

c) muutokset SOLAS-yleissopimuksen II-2/1 ja II-2/10 sääntöön sellaisina kuin ne esitetään 20. toukokuuta 2016 päivätyn IMO:n kiertokirjeen nro 3644 liitteessä 1;

d) muutokset SOLAS-yleissopimuksen II-1/3–12 sääntöön sellaisina kuin ne esitetään 20. toukokuuta 2016 päivätyn IMO:n kiertokirjeen nro 3644 liitteessä 1;

e) matkustaja-aluksiin liittyvää koulutusta koskevat muutokset STCW-yleissopimukseen ja -säännöstöön sekä muutokset STCW-säännöstön A ja B osaan sellaisina kuin ne esitetään IMO:n asiakirjan MSC 96/25/add.1 liitteessä [ ];

f) muutokset paloturvallisuusjärjestelyjen säännöstön 13 lukuun sellaisina kuin ne esitetään 20. toukokuuta 2016 päivätyn IMO:n kiertokirjeen nro 3644 liitteessä 2;

[5] Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (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).

g) muutokset vuoden 2011 laajennettua katsastusohjelmaa koskevaan säännöstöön sellaisina kuin ne esitetään 20. toukokuuta 2016 päivätyn IMO:n kiertokirjeen nro 3644 liitteessä 4.

3 artikla

1. Jäsenvaltiot, jotka ovat IMO:n jäseniä, esittävät 1 ja 2 artiklassa esitetyn unionin kannan yhdessä unionin etujen mukaisesti.

2. Edellä 1 ja 2 artiklassa tarkoitettuun unionin kantaan voidaan tehdä vähäisiä muutoksia ilman, että kyseistä kantaa on muutettava, ja 2 artiklan a kohdassa tarkoitettua kantaa voidaan SOLAS-yleissopimuksen II-1/6 sääntöön tehtävien muutosten osalta muuttaa, jos näin parannetaan nykyistä turvallisuustasoa.

4 artikla

Jäsenvaltiot valtuutetaan ilmaisemaan suostumuksensa tulla 1 ja 2 artiklassa tarkoitettujen muutosten sitomiksi unionin etujen mukaisesti.

5 artikla

Tämä päätös on osoitettu kaikille jäsenvaltioille.

Tehty Brysselissä

Neuvoston puolesta
Puheenjohtaja