EUROOPA
KOMISJON

Brüssel, 30.8.2016
COM(2016) 549 final

2016/0263 (NLE)

Ettepanek:

NÕUKOGU OTSUS

seisukoha kohta, mis võetakse Euroopa Liidu nimel Rahvusvahelise Mereorganisatsiooni merekeskkonna kaitse komitee 70. istungjärgul ja meresõiduohutuse komitee 97. istungjärgul seoses MARPOLi konventsiooni VI lisa, SOLASi konventsiooni reeglite II-1, SOLASi konventsiooni reeglite III/1.4, III/30 ja III/37, SOLASi konventsiooni reeglite II-2/1 ja II-2/10, SOLASi konventsiooni reegli II-1/3-12, STCW konventsiooni ja koodeksi, tuleohutussüsteemide koodeksi ja 2011. aasta laiendatud kontrolli programmi koodeksi muudatuste vastuvõtmisega

SELETUSKIRI

1. SISSEJUHATUS

Käesolevas komisjoni ettepanekus käsitletakse Rahvusvahelise Mereorganisatsiooni (edaspidi „IMO“) merekeskkonna kaitse komitee 70. istungjärgul (edaspidi „MEPC 70“) ja IMO meresõiduohutuse komitee 97. istungjärgul (edaspidi „MSC 97“) võetavat liidu seisukohta muudatuste suhtes, mida kirjeldatakse ükshaaval järgnevates punktides.

1.1 MARPOLi konventsiooni VI lisa 4. peatüki muudatused

Pärast kolme aastat merekeskkonna kaitse komitee istungjärkudel ja nende toimumise vaheaegadel peetud arutelusid kiitis MEPC 69 heaks MARPOLi konventsiooni VI lisa 4. peatükis tehtavad muudatusettepanekud, milles käsitletakse kütusekulu andmete kogumise süsteemi. Nende muudatustega kehtestatakse kohustuslik üleilmne andmekogumissüsteem, mille põhielemendid on järgmised.

- Muudatuse reguleerimisalasse kuuluvad laevad (kogumahutavusega $\geq 5\,000$ GT) peavad koguma ja esitama igal aastal järgmised andmed: läbitud vahemaa, töötunnid ja lasti vedavate laevade puhul nende kandevõime. Juhised andmekogumise meetodite kohta annab välja IMO.
- Lipuriigi pädevale asutusele või lipuriigi pädeva asutuse loa saanud tunnustatud organisatsioonile edastatavad koondandmed. Juhised andmete edastamiseks annab välja IMO.
- Lipuriigi pädev asutus (või vastava loa saanud tunnustatud organisatsioon) annab pärast edastatud andmete kättesaamist ja kontrollimist laevale välja vastavuskinnituse, mida hoitakse laeva pardal ja mis esitatakse sadamariigi kontrollile.
- Kui kalendriaasta jooksul antakse laeva omandiõigus üle, jagunevad andmete edastamise kohustused laeva endise ja uue omaniku vahel; kui muudetakse laeva lipuriiki, esitavad vastavuskinnituse nii vanad kui ka uued pädevad asutused vastavalt asjakohaste pädevate asutuste reguleerimisalasse kuulumise ajavahemike kaupa.
- Lipuriigi pädevatele asutustele edastatud andmeid kontrollitakse IMO poolt välja töötatavate ühtsete juhiste alusel.
- Lipuriigi pädev asutus (või vastava loa saanud tunnustatud organisatsioon) esitab talle edastatud andmed IMO hallatavale laevade kütusekulu andmebaasile kasutades selleks standarditud elektroonilist vormingut, mille töötab välja IMO.
- Edastatud andmed on anonüümitud vastavalt metoodikale, mida kirjeldatakse täpsemalt IMO koostatavates juhistes.
- Juurdepääs anonüümitud andmetele antakse MARPOLi konventsiooni VI lisa osapooltele.
- MARPOLi konventsiooni VI lisaga mitteühinenud riikide lipu all sõitvate laevade vastavuse kinnitamise menetlused määratakse kindlaks IMO koostatud ringkirjaga.

Need muudatused on sätestatud dokumendi MEPC 69/21/add.1 7. lisas. MEPC 69. istungjärgu aruande (MEPC 69/21) punktis 6.20 on märgitud, et muudatused on kavas vastu võtta MEPC 70. istungjärgul.

1.2 SOLASi konventsiooni reeglite 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 muudatused

IMO meresõiduohutuse komitee 95. ja 96. istungjärgul (MSC 95 ja MSC 96) kiideti heaks mitu SOLASi konventsiooni reegli II-1 muudatusettepanekut, mis on rühmitatud järgmiselt:

– reegel II-1/1 (kohaldamine). Muudatuses käsitletakse konventsiooni reguleerimisala ning sätteid, millega muuta konventsiooni kohaldamise kuupäevade struktuuri;

– reegel II-1/2 (mõisted). Muudatuses käsitletakse teatavate mõistete ühtlustamist teiste IMO õigusaktide omadega;

– reeglid II-1/5 ja 5-1 (vigastamata laeva püstuvus ja laeva kaptenile esitatav teave püstuvuse kohta). Muudatuses käsitletakse erisätete kehtestamist vigastamata laeva püstuvuse arvutamise kohta, selgitatakse laeva massi mõistet ja laiendatakse kaptenile kättesaadavaks tehtava teabe hulka;

– reegel II-1/6 (vaheruumideks jaotumise nõutav indeks *R*). Muudatus on seotud reisilaevade merekindlusega;

– reegel II-1/7 (vaheruumideks jaotumise saavutatud indeks *A*). Muudatus on seotud vaheruumideks jaotumise saavutatud indeksi arvutamise valemi läbivaatamisega, et võtta paremini arvesse mõjusid, mis tekivad vee kogunemisel tekile;

– reegel II-1/8 (reisilaevade püstuvuse erinõuded). Muudatuses selgitatakse koormustingimusi, mida kasutatakse kõnealuse saavutatud indeksi arvutamisel sõltuvalt pardal viibivate isikute arvust;

– reegel II-1/9 (reisilaevadele ja kaubalaevadele, v.a tankerite topeltpõhjad). Muudatusega kehtestatakse topeltpõhja suuruse nõuded väikeste reisilaevade ja kaubalaevade puhul;

– reegel II-1/10 (veetihedate vaheseinte ehitamine). Muudatuses antakse selgitusi selle kohta, mil määral kohaldatakse reeglit vaheseintetekiga reisilaevade ja vabapardatekiga kaubalaevade puhul;

– reegel II-1/12 (piigi ja masinaruumi vaheseinad, võllitunnelid jne). Muudatuses antakse selgitusi selle kohta, mil määral kohaldatakse reeglit vaheseintetekiga reisilaevade ja vabapardatekiga kaubalaevade puhul;

– reegel II-1/13 (reisilaevade vaheseinte tekist allpool asuvad veetihedate vaheseinte avad). Muudatus käsitleb masinaruumide mõistet;

– reegel II-1/15 (vaheseintetekiga reisilaevade ja vabapardatekiga kaubalaevade vaheseinte tekist allpool asuvad laevakere plaadistuse avad). Muudatuses antakse selgitusi selle kohta, milliste ruumide suhtes reeglit kohaldatakse ja millises ulatuses kohaldatakse reeglit vaheseintetekiga reisilaevade ja vabapardatekiga kaubalaevade suhtes;

– reeglid II-1/16 ja 16-1 (ehitus ja veekindla sulgemise süsteemi esmane katsetamine). Muudatuses käsitletakse veekindla sulgemise süsteemile seatud

kasutamise piirangut ning reegli kohaldamise ulatust reisilaevade ja veeremilaevade suhtes;

– reegel II-1/20 (reisilaevade laadimine). Muudatuses käsitletakse reegli kohaldamise laiendamist kõikide laevade suhtes ja võetakse kasutusele märge püstuvust käsitleva heakskiidetud teabe kohta;

– reegel II-1/21 (reisilaevade veetihedate uste jms korrapärane käitamine ja kontrollimine). Muudatusega ühtlustatakse keeleliselt teatud mõisteid;

– reeglid II-1/22 ja II-1/22-1 (laevavigastuste kontrolli käsitlev teave, vee sissepääsu ennetamine ja takistamine), tegemist on keelelise toimetamise ja sellest tulenevate muudatustega;

– reegel II-1/35-1 (pilsipumbasüsteem). Muudatusega selgitatakse, milliste ruumide suhtes kohaldatakse teatavaid mahumõisteid seoses pumbaseadmete osas tehtavate arvutustega, ja tehakse sellest tulenevad muudatused.

EL on eriti huvitatud SOLASi konventsiooni artikli II-1 reeglite 6, 7, 8 ja 9 muudatustest, milles käsitletakse vaheruumideks jaotamist ja vigastatud laeva püstuvuse nõudeid ning mille eesmärk on parandada reisilaeva merekindlust vigastuse korral (need nõuded peavad välja töötama uute laevade projekteerijad ning nõuete kehtestamisel ei ole vaja muuta praeguste operaatorite ärimudelit). Võimalike laevaehituslike muudatuste puhul tehti kulude-tulude analüüs, mille tulemusena esitati soovitused praegu nõutava ohutustaseme parandamiseks.

Kui hakatakse kohaldama vaheruumideks jaotumise indeksi *R* valemit, mis lepiti kokku IMO laevade projekteerimise ja ehituse allkomitee (SDC 3) kolmandal istungjärgul seoses SOLASi artikli II-1 reegliga 6, paraneb oluliselt reisilaevade merekindlus suurõnnetuse, nt kokkupõrke või madalikule sõitmise korral ja väheneb võimalik inimelude kaotuse oht.

SDC 3. ja MSC 96. istungjärgul tundis mõni ELi mittekuuluv IMO liige muret, et väikeste laevade (< 400 reisijat) jaoks kehtestatava vaheruumideks jaotumise nõutava indeksi *R* puhul leitud kompromisslahendust ei ole kontrollitud ametlikust ohutushinnangust lähtuvalt. Nende IMO liikmete arvates on uute valemitega loodud võimalus kehtestada nõudeid, mida ei saa olemasolevate laevade puhul kulutasuval viisil rakendada. Väideti, et väiksemate laevade puhul tuleb tehnilist teostust veel hinnata. Kõnealust aspekti võidakse uuesti arutada MSC 97. istungjärgul ja seda tuleks MSC 97. istungjärgul selles küsimuses võetava liidu seisukoha sõnastamisel arvesse võtta.

Need muudatused on sätestatud IMO 20. mai 2016. aasta ringkirja nr 3644 1. lisas. MSC 96. istungjärgu aruande (MSC 96/25) punktis 11.4 on märgitud, et muudatused on kavas vastu võtta MSC 97. istungjärgul.

1.3 SOLASi konventsiooni reegli II-1/1.2 muudatused, uus reegel II-1/19-1 ning SOLASi konventsiooni reeglite III/1.4, III/30 ja III/37 muudatused

SOLASi konventsiooni reegli II-1/1.2 muudatused, uus reegel II-1/19-1 ning sellega seonduvad SOLASi konventsiooni reeglite III/1.4, III/30 ja III/37 muudatused seoses päästeõppustega on osa terviklikust lähenemisviisist, millega suurendatakse laevade merekindlust vee sissevoolu korral ning millega koostoimes eespool punktis 1.2 esitatud SOLASi konventsiooni artikli II-1 reeglites tehtud muudatustega soovitakse parandada uute ja olemasolevate reisilaevade ohutust.

SOLASi konventsiooni reegli II-1/1.2 muudatustega, uue reegli II-1/19-1 lisamisega ning reeglite III/1.4, III/30 ja III/37 muudatustega inkorporeeritakse kõnealusesse konventsiooni päästeõppuste nõuded reisilaevade puhul, sh õppuste korraldamise sagedus, hädaolukorras päästmise eest vastutavate meeskonnaliikmete osalemine õppustel ja igal õppusel nõutavad elemendid, samuti kaldalt saadava toetuse aktiveerimine.

SOLASi konventsiooni reegli II-1/1.2 muudatused ja uus reegel II-1/19-1 on sätestatud dokumendi MSC 96/25/add.1. 16. lisas. MSC 96. istungjärgu aruande (MSC 96/25) punktis 11.17 on märgitud, et muudatused on kavas vastu võtta MSC 97. istungjärgul.

SOLASi konventsiooni reeglite III/1.4, III/30 ja III/37 muudatused on sätestatud IMO 20. mai 2016. aasta ringkirja nr 3644 1. lisas. MSC 96. istungjärgu aruande (MSC 96/25) punktis 11.19 on märgitud, et muudatused võetakse vastu MSC 97. istungjärgul.

1.4 SOLASi konventsiooni reeglite II-2/1 ja II-2/10 muudatused

SOLASi konventsiooni reeglite II-2/1 ja II-2/10 muudatuste sisseviimisel ei nõuta enam vähemalt 135 *l* mahuga vahtkustuti-tüüpi tulekustuteid katlaruumides, mis on kaitstud paiksete veepõhiste kohtkasutatavate tuletõrjesüsteemidega. Muudatusi hakatakse kohaldama nii uute kui ka olemasolevate laevade suhtes.

SOLASi konventsiooni reeglite II-2/1 ja II-2/10 muudatused on sätestatud IMO 20. mai 2016. aasta ringkirja nr 3644 1. lisas MSC 96. istungjärgu aruande (MSC 96/25) punktis 8.2 on märgitud, et muudatused on kavas vastu võtta MSC 97. istungjärgul.

1.5 SOLASi konventsiooni reegli II-1/3-12 muudatused

Laeva müratasemete koodeks võeti vastu 2012. aastal (resolutsioon MSC.337(91)) koos vastavate muudatustega SOLASi konventsioonis, mille alusel muudeti koodeks reegli II-1/3-12 vahendusel alates 1. juulist 2014 kohustuslikuks. Edasised analüüsid näitasid aga, et mõni laev jääks SOLASi konventsiooni reegli II-1/3-12 reguleerimisalast välja. Laevad, mille ehitusleping on sõlmitud enne 1. juulit 2014 ja mille kiil on maha pandud või mis on sarnases ehitusjärgus pärast 1. jaanuari 2015 ning mida ei anta tellijale üle enne 1. juulit 2018, ei kuulu SOLASi konventsiooni reegli II-1/3-12 punktide 1 või 2 alla. Reegli II-1/3-12 muudatustega parandatakse praeguses reeglis see lünk.

Need muudatused on sätestatud IMO 20. mai 2016. aasta ringkirja nr 3644 1. lisas. MSC 96. istungjärgu aruande (MSC 96/25) punktis 20.10 on märgitud, et muudatused on kavas vastu võtta MSC 97. istungjärgul.

1.6 STCW konventsiooni ja koodeksi muudatused seoses reisilaevade meeskonna eriväljaõppe ning STCW koodeksi A ja B osaga

Meresõiduohutuse komitee kaalus oma 91. istungjärgul esmakordselt ettepanekuid muuta STCW konventsiooni ja koodeksi kehtivaid nõudeid reisilaevade puhul, et tulla toime uute väljakutsetega, mis tulenevad moodsate reisilaevade aina suuremast mahutavusest ja pardal viibivate reisijate hulgast, seda eriti ristluslaevade puhul.

EL on aktiivselt toetanud STCW konventsiooni reeglite I/14 ja V/2 ning STCW koodeksi punkti A-V/2 muudatusi (veerem-tüüpi ja muude) reisilaevade ohutuse suurendamiseks, eriti pärast 2012. aasta jaanuaris toimunud Costa Concordia õnnetust.

Muudatused käsitlevad õppuste ja harjutuste nelja erinevat taset: harjutused reisilaeva hädaolukorras tegutsemiseks, väljaõpe reisilaevade reisijatega tegelevale personalile, reisilaevade kriisijuhtimine ja inimkäitumisalane väljaõpe ning reisiparvlaevade meeskonna väljaõpe.

Need muudatused on sätestatud resolutsiooni MSC 96/25/add.1 [ ] lisas. MSC 96. istungjärgu aruande (MSC 96/25) punktis 12.6 on märgitud, et muudatused on kavas vastu võtta MSC 97. istungjärgul.

1.7 Tuleohutussüsteemide koodeksi 13. peatüki muudatused

Vastavalt tuleohutussüsteemide koodeksi 13. peatüki punktile 2.1.2.2.2.1, milles käsitletakse isikute jaotumist, arvutatakse evakuatsiooniteede mõõtmed nende isikute koguarvu alusel, kes eeldatavasti treppide, ukseavade, koridoride ja trepimademete kaudu evakueeruvad. Arvutused tehakse konkreetsete kohtade kahe erineva täituvusastme puhul eraldi. Leiti, et praegune tekst on laeva avalikesse ruumidesse jaotuvate meeskonnaliikmetega seotud viidete puhul eksitav, ja seetõttu on seda muudetud.

Need muudatused on sätestatud IMO 20. mai 2016. aasta ringkirja nr 3644 2. lisas. MSC 96. istungjärgu aruande (MSC 96/25) punktis 11.15 on märgitud, et muudatused on kavas vastu võtta MSC 97. istungjärgul.

1.8 2011. aasta laiendatud kontrolli programmi koodeksi muudatused

IMO kehtestatud seisukorra hindamise kavaga on ette nähtud üle 15 aasta vanuste laevade üksikasjalikuma kontrollimise raamistik. Puistlastilaevade ja naftatankerite ülevaatuste käigus tehtavate kontrollide tõhustatud programmis ehk laiendatud kontrolli programmis sätestatakse sellise üksikasjalikuma kontrollimise viis. Kuna seisukorra hindamise kava eesmärgi saavutamiseks kasutatakse laiendatud kontrolli programmi, viidatakse kava eesmärgi saavutamise vahendina programmile.

Kõnealuste laiendatud kontrolli programmi koodeksi muudatustega ühtlustatakse ajakohastatud IACSi (International Association of Classification Societies / Rahvusvahelise Klassifikatsiooniühingute Assotsiatsioon) ühtsete nõuete Z10 seeria nõudeid. IACSi ühtsed Z10 seeria nõuded puudutavad jälgimise ja sertifitseerimise nõudeid. Ühtlustatud nõuete puhul on tegemist IACSi resolutsioonidega küsimustes, mis on otseselt seotud konkreetse eeskirja nõuete, klassifikatsiooniühingute tavade ja üldise filosoofiaga, millel klassifikatsiooniühingute eeskirjad ja tavad põhinevad (või hõlmavad neid küsimusi).

Need muudatused on sätestatud IMO 20. mai 2016. aasta ringkirja nr 3644 4. lisas. MSC 96. istungjärgu aruande (MSC 96/25) punktis 11.21 on märgitud, et muudatused on kavas vastu võtta MSC 97. istungjärgul.

2. RAHVUSVAHELISE MEREORGANISATSIOONI (IMO) MUUDATUSTE VASTUVÕTMINE

2.1 Muudatuste vastuvõtmine

Eespool punktides 1.1–1.8 esitatud muudatused kiideti heaks merekeskkonna kaitse komitee 69. istungjärgul 18.–22. aprillil 2016 ning meresõiduohutuse komitee 95. ja 96. istungjärgul 3.–12. juunil 2015 ja 11.–20. mail 2016, ning need esitatakse vastuvõtmiseks merekeskkonna kaitse komitee 70. istungjärgule, mis toimub 24.–28. oktoobril 2016, ja meresõiduohutuse komitee 97. istungjärgule, mis toimub 21.–25. novembril 2016.

2.2 Nõustumine

Pärast seda, kui kaks komiteed on eespool punktides 1.1–1.8 kirjeldatud muudatused heaks kiitnud ja vastu võtnud, edastatakse need nõustumiseks vastavatele lepinguosalistele.

3. ASJAKOHASED ELI ÕIGUSAKTID JA ELI PÄDEVUS

3.1 MARPOLi konventsiooni VI lisa 4. peatüki muudatused

Euroopa Parlamendi ja nõukogu 29. aprilli 2015. aasta määruses (EL) 2015/757, mis käsitleb meretranspordist pärit süsinikdioksiidi heitkoguste seiret, aruandlust ja kontrolli ning millega muudetakse direktiivi 2009/16/EÜ, on sätestatud ELis kehtiv kord laevanduse CO_2 heitkoguste ja energiatõhususe seireks, aruandluseks ja kontrolliks.

Kõnealust ELi seire-, aruandlus- ja kontrollimäärust kohaldatakse kõikide suurte laevade (kogumahutavusega üle 5 000 tonni) suhtes, mis saabuvad liikmesriigi jurisdiktsiooni alla kuuluvatesse sadamatesse, viibivad seal või lahkuvad sealt alates 1. jaanuarist 2018, sõltumata sellest, kus need laevad on registreeritud. Määruse kohaselt on võimalik valida nelja seiremeetodi vahel alates väga lihtsatest, mis põhinevad laevade pardal juba olemasolevatel andmetel. Neid andmeid tuleb sõltumatult kontrollida ning seejärel koondatud andmed kord aastas komisjonile esitada. Komisjon teeb kontrollitud iga-aastased koondandmed (sealhulgas CO_2 heitkoguste ja energiatõhususe näitajad) laevade kaupa avalikkusele kättesaadavaks.

Kõnealuse määruse artikli 22 lõikes 3 on sätestatud läbivaatamisklausel juhuks, kui selles valdkonnas sõlmitakse rahvusvaheline leping. MARPOLi konventsiooni VI lisa 4. peatüki muudatuste vastuvõtmise korral tuleks algatada artikli 22 lõike 3 kohane läbivaatamismenetlus. See võib kaasa tuua ettepaneku kõnealuse seire-, aruandlus- ja kontrollimääruse muutmiseks eesmärgiga tagada kooskõla IMO raames kokku lepitud üleilmse andmekogumissüsteemiga.

Seega mõjutaksid MARPOLi konventsiooni VI lisa 4. peatüki muudatused liidu õigust määruse (EL) 2015/757 kohaldamise kaudu.

3.2 SOLASi konventsiooni reeglite 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 muudatused

SOLASi konventsiooni reegliga II-1 reguleeritakse laevaehituse struktuuri, vaheruumideks jaotamist, püstuvus- ja elektriseadmeid. MSC 97. istungjärgul vastuvõetavad SOLASi konventsiooni reegli II-1 muudatused hõlmavad nii reisi- kui ka kaubalaevu, kusjuures Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2009/45/EÜ (reisilaevade ohutuseeskirjade ja -nõuete kohta) artikli 6 lõike 2 punkt a alapunktis i on sätestatud, et uued A-klassi reisilaevad peavad täielikult vastama 1974. aasta SOLASi konventsiooni (muudetud kujul) nõuetele.

Seega mõjutaksid SOLASi konventsiooni reeglite 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, 15 – 17, II-1/19, II-1/21 - 22 ja II-1/35 muudatused liidu õigust direktiivi 2009/45/EÜ kohaldamise kaudu.

3.3 SOLASi konventsiooni reegli II-1/1.2 muudatused, uus reegel II-1/19-1 ning SOLASi konventsiooni reeglite III/1.4, III/30 ja III/37 muudatused

Meremeeste väljaõppe, diplomeerimise ja vahiteenistuse aluste rahvusvaheline konventsioon (STCW konventsioon) on inkorporeeritud liidu õigusesse direktiiviga 2008/106/EÜ meremeeste väljaõppe miinimumtaseme kohta.

STCW konventsiooni reegliga V/2 on kehtestatud reisilaevade kaptenite, laevaohvitseride, reakoosseisu liikmete ja muu personali väljaõppe ja ettevalmistuse kohustuslikud miinimumnõuded.

Täpsemalt on STCW koodeksi jaotise A-V/2 tabelis A-V/2 „Specification of minimum standard of competence in crisis management and human behaviour“, millega täiendatakse reeglit V/2, sätestatud, et meremehed peaksid muu hulgas suutma korraldada reaalseid õppusi. Lisaks on määruse (EÜ) nr 336/2006 vahendusel liidu õigusesse inkorporeeritud laevade ohutu ekspluateerimise ja reostuse vältimise korraldamise rahvusvaheline koodeks (ISM koodeks), mis on muudetud kohustuslikuks SOLASi konventsiooni (rahvusvaheline konventsioon inimelude ohutusest merel) artikli IX sätetega. Eelkõige on ISM koodeksis seoses hädaolukorraks valmisolekuga nõutud, et ettevõtja kehtestaks praktiliste ja teoreetiliste harjutuste kava, mille alusel valmistutakse hädaolukorras tegutsemiseks.

Seega mõjutaksid SOLASi konventsiooni reegli II-1/1.2 muudatused, uus reegel II-1/19-1 ning SOLASi konventsiooni reeglite III/1.4, III/30 ja III/37 muudatused seoses vigastatud laeva püstuvust käsitlevate päästeõppustega liidu õigust direktiivi 2008/106/EÜ ja määruse (EÜ) nr 336/2006 kohaldamise kaudu.

3.4 SOLASi konventsiooni reeglite II-2/1 ja II-2/10 muudatused

Direktiivi 2009/45/EÜ artikli 6 lõike 2 punkti a alapunktis i on sätestatud, et uued A-klassi reisilaevad peavad täielikult vastama 1974. aasta SOLASi konventsiooni (muudetud kujul) nõuetele. Lisaks kohaldatakse SOLASi konventsiooni reegleid II-2/1 ja II-2/10 uute B-, C- ja D- ning olemasolevate B-klassi laevade suhtes vastavalt direktiivi 2009/45/EÜ I lisa II-2 peatüki A osa punktile 6 „Tulekustutussüsteemid masinaruumides R 7“, milles on sätestatud, et masina- ja katlaruumid peavad olema varustatud kaasaskantavate süsteemidega.

Seega mõjutaksid SOLASi konventsiooni reeglite II-2/1 ja II-2/10 muudatused seoses masinaruumide tulekustutussüsteemidega liidu õigust direktiivi 2009/45/EÜ kohaldamise kaudu.

3.5 SOLASi konventsiooni reegli II-1/3-12 muudatused

Direktiivi 2003/10/EÜ (töötervishoiu ja tööohutuse miinimumnõuete kohta seoses töötajate kokkupuutega füüsikalistest mõjuritest (müra) tulenevate riskidega) artiklis 3 on sätestatud miinimumnõuded töötajate kaitseks ning kehtestatud müraga kokkupuute piirväärtused ja meetmete lähteväärtused. Lisaks sellele on teiseselt kohaldatava õigusakti, direktiivi 2009/45/EÜ artikli 6 lõike 2 punkti a alapunktis i sätestatud, et 1974. aasta SOLASi konventsiooni (muudetud kujul) kohaldatakse uute A-klassi laevade suhtes ning kõnealuse direktiivi I lisa C osas on seoses reegliga 18 sätestatud meetmed müra vähendamiseks masinaruumides uute B-, C- ja D-klassi laevade puhul.

Seega mõjutaksid SOLASi konventsiooni reegli II-1/3-12 muudatused liidu õigust direktiivi 2003/10/EÜ ja direktiivi 2009/45/EÜ kohaldamise kaudu.

3.6 Meremeeste väljaõppe, diplomeerimise ja vahiteenistuse aluste rahvusvahelise (STCW) konventsiooni ja koodeksi muudatused seoses reisilaevade meeskonna eriväljaõppe ning STCW koodeksi A ja B osaga

Direktiiv 2008/106/EÜ, täpsemalt selle I lisa V peatüki reegel V/2 hõlmab reisilaevade kaptenite, laevaohvitseride, reakoosseisu liikmete ja muu personali väljaõppe ja ettevalmistuse kohustuslikke miinimumnõudeid.

Seega mõjutaksid STCW konventsiooni ja koodeksi muudatused seoses reisilaevade meeskonna eriväljaõppega liidu õigust direktiivi 2008/106/EÜ kohaldamise kaudu.

3.7 Kavandatud muudatus tuleohutussüsteemide koodeksi 13. peatüki teksti puhul seoses selgitustega meeskonna jaotumise osas laeva avalikes ruumides

Direktiivi 2009/45/EÜ artikli 6 lõike 2 punkti a alapunktis i on sätestatud, et uued A-klassi reisilaevad peavad täielikult vastama 1974. aasta SOLASi konventsiooni (muudetud kujul) nõuetele. Lisaks kohaldatakse direktiivi 2009/45/EÜ I lisa II-2 peatüki A osa kohaselt 1. jaanuaril 2003 või hiljem ehitatud B-, C- ja D-klassi laevade suhtes tuleohutussüsteemide koodeksit, mis on vastu võetud resolutsiooniga MSC.98(73).

Seega mõjutaksid tuleohutussüsteemide koodeksi 13. peatüki muudatused liidu õigust direktiivi 2009/45/EÜ kohaldamise kaudu.

3.8 2011. aasta laiendatud kontrolli programmi koodeksi muudatused

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

Kõnealuse määrusega on muudetud kohustuslikuks IMO kehtestatud seisukorra hindamise kava kohaldamine üle 15 aasta vanuste ühekordse põhja ja parrastega naftatankerite suhtes. Artikli 5 kohaselt peavad sellised tankerid vastama seisukorra hindamise kavale, mis on defineeritud artiklis 6 kui 27. aprilli 2001. aasta resolutsiooniga MEPC 94(46) (muudetud 11. oktoobri 2002. aasta resolutsiooniga MEPC 99(48) ja 4. detsembri 2003. aasta resolutsiooniga MEPC 112(50)) kehtestatud seisukorra hindamise kava. Puistlastilaevade ja naftatankerite ülevaatuste käigus tehtavate kontrollide tõhustatud programmis ehk laiendatud kontrolli programmis sätestatakse sellise üksikasjalikuma kontrollimise viis. Kuna seisukorra hindamise kava eesmärgi saavutamiseks kasutatakse laiendatud kontrolli programmi, on kõik laiendatud kontrolli programmi kohaste kontrollide muudatused määruse (EL) nr 530/2012 kaudu vahetult ja automaatselt kohaldatavad. Seega mõjutaksid meresõiduohutuse komitee 97. istungjärgul eeldatavasti vastu võetavad laiendatud kontrolli programmi koodeksi muudatused liidu õigust määruse (EL) nr 530/2012 kohaldamise kaudu.

3.7 Kokkuvõte

Võttes arvesse eespool kirjeldatud seoseid muudatuste ja asjakohaste ELi õigusaktide vahel, leiab komisjon, et kõnealuste muudatuste eeldatav vastuvõtmine MEPC 70. istungjärgul ja MSC 97. istungjärgul kuulub ELi toimimise lepingu artikli 3

lõike 2 kohaselt ELi ainuvälispädevusse, kuivõrd arutluse all olevate rahvusvaheliste õigusaktide muudatuste vastuvõtmine mõjutab ühiseeskirju või muudab nende kohaldamisala.

Vaatamata sellele, et liit ei ole IMO liige ega asjaomaste rahvusvaheliste õigusaktide osaline, ei ole väljakujunenud kohtupraktika kohaselt liikmesriikidel õigust võtta kohustusi, mis tõenäoliselt mõjutavad aluslepingute eesmärkide saavutamiseks kehtestatud ELi eeskirju, välja arvatud juhul, kui neid volitatakse selleks nõukogu otsusega, mis on vastu võetud komisjoni ettepaneku põhjal.

4. JÄRELDUS

Komisjon teeb seega ettepaneku võtta vastu nõukogu otsus merekeskkonna kaitse komitee 70. istungjärgul ja meresõiduohutuse komitee 97. istungjärgul Euroopa Liidu nimel eespool punktides 1.1–1.8 nimetatud muudatuste küsimuses võetava seisukoha kohta.

2016/0263 (NLE)

Ettepanek:

NÕUKOGU OTSUS

seisukoha kohta, mis võetakse Euroopa Liidu nimel Rahvusvahelise Mereorganisatsiooni merekeskkonna kaitse komitee 70. istungjärgul ja meresõiduohutuse komitee 97. istungjärgul seoses MARPOLi konventsiooni VI lisa, SOLASi konventsiooni reeglite II-1, SOLASi konventsiooni reeglite III/1.4, III/30 ja III/37, SOLASi konventsiooni reeglite II-2/1 ja II-2/10, SOLASi konventsiooni reegli II-1/3-12, STCW konventsiooni ja koodeksi, tuleohutussüsteemide koodeksi ja 2011. aasta laiendatud kontrolli programmi koodeksi muudatuste vastuvõtmisega

EUROOPA LIIDU NÕUKOGU,

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

võttes arvesse Euroopa Komisjoni ettepanekut

ning arvestades järgmist:

(1) Euroopa Liidu tegevuse eesmärk meretranspordisektoris peaks olema suurendada meresõiduohutust ja kaitsta merekeskkonda.

(2) IMO merekeskkonna kaitse komitee (MEPC) 69. istungjärgul lepiti kokku kütusekulu käsitleva kohustusliku andmekogumissüsteemi kehtestamine ja selleks vajalikud muudatused MARPOLi konventsiooni VI lisa 4. peatükis. Kõnealused muudatused on kavas vastu võtta MEPC 70. istungjärgul 2016. aasta oktoobris.

(3) IMO meresõiduohutuse komitee (MSC) 95. ja 96. istungjärgul kiideti heaks SOLASi konventsiooni reegli II-1, SOLASi konventsiooni reeglite III/1.4, III/30 ja III/37, SOLASi konventsiooni reeglite II-2/1 ja II-2/10, SOLASi konventsiooni reegli II-1/3-12, STCW konventsiooni ja koodeksi, tuleohutussüsteemide koodeksi ja 2011. aasta laiendatud kontrolli programmi koodeksi muudatused. Kõnealused muudatused on kavas vastu võtta MSC 97. istungjärgul 2016. aasta novembris.

(4) MARPOLi konventsiooni VI lisa 4. peatüki muudatustega kehtestatakse kohustuslik üleilmne andmekogumissüsteem andmete jaoks, mida teatavad laevad peavad koguma ja esitama igal aastal, esitatud andmete kontrollimenetlused, vastavustõendite kehtestamine, laeva omandiõiguse üleandmisega seotud olukorrad, andmete esitamine IMO-le, andmete anonüümimine ja kättesaadavus ning menetlused, mille alusel kinnitatakse vastavust nende laevade puhul, mis sõidavad MARPOLi konventsiooni VI lisaga mitteühinenud riikide lipu all. Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruses (EL) 2015/757[1] on sätestatud ELis kehtiv kord laevanduse CO_2 heitkoguste ja energiatõhususe seireks, aruandluseks ja kontrolliks. Kõnealust määrust kohaldatakse kõigi üle 5 000 tonnise kogumahutavusega laevade suhtes, mis saabuvad liikmesriigi

[1] Euroopa Parlamendi ja nõukogu 29. aprilli 2015. aasta määrus (EL) 2015/757, mis käsitleb meretranspordist pärit süsinikdioksiidi heitkoguste seiret, aruandlust ja kontrolli ning millega muudetakse direktiivi 2009/16/EÜ (ELT L 123, 19.5.2015, lk 55).

jurisdiktsiooni alla kuuluvatesse sadamatesse, viibivad seal või lahkuvad sealt alates 1. jaanuarist 2018, sõltumata sellest, kus need laevad on registreeritud.

(5) Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL) 2015/757 artikkel 22 sisaldab läbivaatamisklauslit juhuks, kui asjakohases valdkonnas sõlmitakse rahvusvaheline leping. MARPOLi konventsiooni VI lisa 4. peatüki muudatuste vastuvõtmisega käivitub läbivaatamine, mis võib viia ettepanekuni määruse muutmiseks eesmärgiga tagada asjakohases ulatuses vastavus IMO raames kokku lepitud üleilmse andmekogumissüsteemiga.

(6) SOLASi konventsiooni reeglite 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, 15 – 17, 19, 21, 22 ja 35 muudatustega võetakse kasutusele keeletoimetuslikud ja sellest tulenevad muudatused, samuti muudatused seoses laevateki vaheruumideks jaotumise ja vigastatud laeva püstuvusnõuetega, et parandada reisilaeva merekindlust vigastuse korral. Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2009/45/EÜ[2] artikli 6 lõike 2 punkti a alapunktis i on sätestatud, et uued A-klassi reisilaevad peavad täielikult vastama 1974. aasta SOLASi konventsiooni (muudetud kujul) nõuetele.

(7) SOLASi konventsiooni reegli II-1/1.2 muudatused, uus reegel II-1/19-1 ning SOLASi konventsiooni reeglite III/1.4, III/30 ja III/37 muudatused seoses päästeõppustega on osa terviklikust lähenemisviisist, millega suurendatakse laevade merekindlust vee sissevoolu korral ning millega soovitakse parandada uute ja olemasolevate reisilaevade ohutust. Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv 2008/106/EÜ[3], täpsemalt selle I lisa V peatüki reegel V/2 hõlmab reisilaevade kaptenite, laevaohvitseride, reakoosseisu liikmete ja muu personali väljaõppe ja ettevalmistuse kohustuslikke miinimumnõudeid. Meremeeste väljaõppe, diplomeerimise ja vahiteenistuse aluste rahvusvahelises (STCW) konventsioonis, mis on inkorporeeritud liidu õigusesse Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiviga 2008/106/EÜ, on STCW koodeksi asjakohastes pädevusi käsitlevates tabelites esitatud laevade püstuvusega seotud väljaõppenõuded.

(8) SOLASi konventsiooni reeglite II-2/1 ja II-2/10 muudatuste sisseviimisel tekib olukord, kus ei nõuta enam vähemalt 135 *l* mahuga vahtkustuti-tüüpi tulekustuteid katlaruumides, mis on kaitstud paiksete veepõhiste kohtkasutatavate tuletõrjesüsteemidega. Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2009/45/EÜ artikli 6 lõike 2 punkti a alapunktis i on sätestatud, et uued A-klassi reisilaevad peavad täielikult vastama 1974. aasta SOLASi konventsiooni (muudetud kujul) nõuetele. Lisaks kohaldatakse SOLASi konventsiooni reegleid II-2/1 ja II-2/10 uute B-, C- ja D-ning olemasolevate B-klassi laevade suhtes vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2009/45/EÜ I lisa II-2 peatüki A osa punktile 6.7 „Tulekustutussüsteemid masinaruumides“, milles on sätestatud, et masina- ja katlaruumid peavad olema varustatud kaasaskantavate süsteemidega.

(9) SOLASi konventsiooni reegli II-1/3-12 muudatustega kõrvaldatakse praegu kehtivas määruses olev lünk seoses müratasemete koodeksi kohaldamisega laevade suhtes, mille ehitusleping on sõlmitud enne 1. juulit 2014 ja mille kiil on maha pandud või mis on samasuguses ehitusjärgus 1. jaanuaril 2015 või pärast seda ning mida ei anta

---

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

[3] Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv 2008/106/EÜ meremeeste väljaõppe miinimumtaseme kohta (ELT L 323, 3.12.2008, lk 33).

üle enne 1. juulit 2018. Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2003/10/EÜ[4] artiklis 3 on sätestatud miinimumnõuded töötajate kaitseks ning kehtestatud müraga kokkupuute piirväärtused ja meetmete lähteväärtused. Lisaks sellele on teiseselt kohaldatava õigusakti, Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2009/45/EÜ artikli 6 lõike 2 punkti a alapunktis i sätestatud, et 1974. aasta SOLASi konventsiooni (muudetud kujul) kohaldatakse uute A-klassi laevade suhtes ning kõnealuse direktiivi I lisa C osas on seoses reegliga 18 sätestatud meetmed müra vähendamiseks masinaruumides uute B-, C- ja D-klassi laevade puhul.

(10) STCW konventsiooni ja koodeksi muudatused seoses reisilaevade meeskonna eriväljaõppe ning STCW koodeksi A ja B osaga on suunatud järjest suuremate moodsate ristluslaevade ja aina suurema reisijate arvuga kaasnevate uute väljakutsete lahendamisele ning hõlmavad õppuste ja harjutuste nelja erinevat taset: harjutused reisilaeva hädaolukorras tegutsemiseks, väljaõpe reisilaevade reisijatega tegelevale personalile, reisilaevade kriisijuhtimine ja inimkäitumisalane väljaõpe ning reisiparvlaevade meeskonna väljaõpe. Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv 2008/106/EÜ, täpsemalt selle I lisa V peatüki reegel V/2 hõlmab reisilaevade kaptenite, laevaohvitseride, reakoosseisu liikmete ja muu personali väljaõppe ja ettevalmistuse kohustuslikke miinimumnõudeid.

(11) Tuleohutussüsteemide koodeksi 13. peatüki muudatustega selgitatakse, et evakuatsiooniteede mõõtmete arvutused, mis tehakse treppide, ukseavade, koridoride ja trepimademete kaudu evakueeruvate isikute hinnangulise koguarvu alusel, esitatakse konkreetsete kohtade kahe erineva täituvusastme puhul eraldi. Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2009/45/EÜ artikli 6 lõike 2 punkti a alapunktis i on sätestatud, et uued A-klassi reisilaevad peavad täielikult vastama 1974. aasta SOLASi konventsiooni (muudetud kujul) nõuetele. Lisaks kohaldatakse direktiivi 2009/45/EÜ I lisa II-2 peatüki A osa kohaselt 1. jaanuaril 2003 või hiljem ehitatud B-, C- ja D-klassi laevade suhtes tuleohutussüsteemide koodeksit, mis on vastu võetud resolutsiooniga MSC.98(73).

(12) 2011. aasta laiendatud kontrolli programmi koodeksi muudatustega ühtlustatakse ajakohastatud Rahvusvahelise Klassifikatsiooniühingute Assotsiatsiooni (IACS) ühtsete nõuete Z10 seeria nõudeid, mis puudutavad jälgimise ja sertifitseerimise nõudeid. Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL) nr 530/2012[5] artiklitega 5 ja 6 muudetakse kohustuslikuks IMO kehtestatud seisukorra hindamise kava kohaldamine üle 15 aasta vanuste ühekordse põhja ja parrastega naftatankerite suhtes. Puistlastilaevade ja naftatankerite ülevaatuste käigus tehtavate kontrollide tõhustatud programmis ehk laiendatud kontrolli programmis sätestatakse sellise üksikasjalikuma kontrollimise viis. Kuna seisukorra hindamise kava eesmärgi saavutamiseks kasutatakse laiendatud kontrolli programmi, on kõik laiendatud kontrolli programmi kohaste kontrollide muudatused määruse (EL) nr 530/2012 kaudu automaatselt kohaldatavad.

(13) Euroopa Liit ei ole IMO liige ega asjaomaste konventsioonide või koodeksite osaline. Seepärast on vaja, et nõukogu volitaks liikmesriike väljendama Euroopa Liidu

---

[4] Euroopa Parlamendi ja nõukogu 6. veebruari 2003. aasta direktiiv 2003/10/EÜ töötervishoiu ja tööohutuse miinimumnõuete kohta seoses töötajate kokkupuutega füüsikalistest mõjuritest (müra) tulenevate riskidega (ELT L 42, 15.2.2003, lk 38).

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

seisukohta ja esitama oma nõusoleku kõnealustest muudatustest tulenevate kohustustega,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA OTSUSE:

Artikkel 1

Eesmärgiga parandada MARPOLi konventsioonis sätestatud praegusi keskkonnakaitse nõudeid on liidu seisukoht IMO merekeskkonna kaitse komitee 70. istungjärgul olla nõus IMO dokumendi MEPC 69/21/add.1 7. lisas sätestatud MARPOLi konventsiooni VI lisa 4. peatüki muudatuste vastuvõtmisega.

Artikkel 2

Euroopa Liidu seisukoht IMO meresõiduohutuse komitee 97. istungjärgul on olla nõus järgmiste muudatuste vastuvõtmisega:

(a) SOLASi konventsiooni reeglite 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 muudatused, mis on sätestatud IMO 20. mai 2016. aasta ringkirja nr 3644 1. lisas.

(b) SOLASi konventsiooni reegli II-1/1.2 muudatused, uus reegel II-1/19-1 ning SOLASi konventsiooni reeglite III/1.4, III/30 ja III/37 muudatused, mis on sätestatud IMO 20. mai 2016. aasta ringkirja nr 3644 1. lisas;

(c) SOLASi konventsiooni reeglite II-2/1 ja II-2/10 muudatused, mis on sätestatud IMO 20. mai 2016. aasta ringkirja nr 3644 1. lisas;

(d) SOLASi konventsiooni reegli II-1/3-12 muudatused, mis on sätestatud IMO 20. mai 2016. aasta ringkirja nr 3644 1. lisas;

(e) STCW konventsiooni ja koodeksi muudatused seoses reisilaevade meeskonna eriväljaõppega ning STCW koodeksi A ja B osaga, nagu need on sätestatud IMO dokumendi MSC 96/25/add.1 [ ] lisas;

(f) tuleohutussüsteemide koodeksi 13. peatüki muudatused, mis on esitatud IMO 20. mai 2016. aasta ringkirja nr 3644 2. lisas;

(g) 2011. aasta laiendatud kontrolli programmi koodeksi muudatused, mis on esitatud IMO 20. mai 2016. aasta ringkirja nr 3644 4. lisas.

Artikkel 3

1. Artiklites 1 ja 2 sätestatud Euroopa Liidu seisukohta väljendavad IMOsse kuuluvad liikmesriigid, tegutsedes ühiselt liidu huvides.

2. Artiklites 1 ja 2 osutatud seisukoha väiksemate muudatustega võidakse nõustuda ilma käesoleva seisukoha muutmiseta ja artiklis 2 sätestatud seisukoha muudatustega seoses SOLASi konventsiooni reegli II-1/6 muudatusega võidakse nõustuda juhul, kui muudatustega parandatakse praegust ohutuse taset.

Artikkel 4

Liikmesriike volitatakse andma liidu huvides oma nõusolek, et artiklites 1 ja 2 osutatud muudatused on nende jaoks siduvad.

Artikkel 5

Käesolev otsus on adresseeritud liikmesriikidele.

Brüssel,

Nõukogu nimel
eesistuja