



EUROOPAN  
KOMISSIO

Bryssel 18.3.2021  
COM(2021) 127 final

2021/0066 (NLE)

Ehdotus

## NEUVOSTON PÄÄTÖS

**Kansainvälisessä merenkulkujärjestössä meriturvallisuuskomitean 103. kokouksessa ja meriympäristön suojelukomitean 76. kokouksessa Euroopan unionin puolesta otettavasta kannasta kansainvälistä merenkulkijoiden koulutusta, pätevyyskirjoja ja vahdinpitoa koskevaan yleissopimukseen, irtolastialusten ja öljysäiliöalusten katsastuksissa sovellettavaa laajennettua tarkastusohjelmaa koskevaan kansainväliseen säännöstyön, kansainväliseen paloturvallisuusjärjestelyjä koskevaan säännöstyön ja alusten haitallisten kiinnittymisenestojärjestelmien rajoittamista koskevaan yleissopimukseen tehtävien muutosten hyväksymiseen**

## PERUSTELUT

### 1. EHDOTUKSEN KOHDE

Tämä ehdotus koskee päätöksen antamista kannasta, joka otetaan unionin puolesta Kansainvälisen merenkulkujärjestön meriturvallisuuskomitean 103. kokouksessa (MSC 103), joka pidetään etäkokouksena 5.–14. toukokuuta 2021, ja meriympäristön suojelukomitean 76. kokouksessa (MEPC 76), joka pidetään etäkokouksena 7.–17. kesäkuuta 2021. Meriturvallisuuskomitean 103. kokouksessa on tarkoitus hyväksyä muutokset, jotka tehdään seuraaviin:

- kansainvälinen merenkulkijoiden koulutusta, pätevyyskirjoja ja vahdinpitoa koskeva yleissopimus (STCW-yleissopimus),
- irtolasti- ja öljysäiliöalusten katsastuksissa sovellettavaa laajennettua katsastusohjelmaa koskeva kansainvälinen säännöstö (ESP-säännöstö),
- kansainvälinen paloturvallisuusjärjestelyjä koskeva säännöstö (FSS-säännöstö).

Meriympäristön suojelukomitean 76. kokouksessa on tarkoitus hyväksyä muutokset, jotka tehdään seuraavaan:

- kiinnittymisenestojärjestelmiä koskeva yleissopimus (AFS-yleissopimus).

### 2. EHDOTUKSEN TAUSTA

#### 2.1. Kansainvälistä merenkulkujärjestöä (IMO) koskeva yleissopimus

Kansainvälinen merenkulkujärjestö, jäljempänä 'IMO', on perustettu Kansainvälistä merenkulkujärjestöä koskevalla yleissopimuksella. IMO:n tarkoituksena on toimia yhteistyöfoorumina kaikenlaisia kansainvälisen kauppamerenkulun teknisiä kysymyksiä koskevien säännösten ja menettelytapojen alalla. Sen pyrkimyksenä on myös edistää tiukimpien mahdollisten määräysten yleistä hyväksymistä meriturvallisuuden, navigoinnin tehokkuuden sekä alusten aiheuttaman meren pilaantumisen ehkäisemisen ja torjunnan alalla yhtäläisten toimintaedellytysten edistämiseksi. Se pyrkii myös käsittelemään asiaan liittyviä hallinnollisia ja oikeudellisia seikkoja.

Yleissopimus tuli voimaan 17. maaliskuuta 1958.

Kaikki jäsenvaltiot ovat yleissopimuksen sopimuspuolia.

Kaikki jäsenvaltiot ovat aluksista aiheutuvan meren pilaantumisen ehkäisemisestä vuonna 1973 tehdyn ja 2. lokakuuta 1983 voimaan tulleen kansainvälisen yleissopimuksen, jäljempänä 'MARPOL-yleissopimus', sekä 18. toukokuuta 2005 voimaan tulleen liitteen VI sopimuspuolia. Unioni ei ole MARPOL-yleissopimuksen sopimuspuoli.

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

SOLAS-yleissopimuksella tehtiin pakolliseksi kaasuja ja muita alhaisessa lämpötilassa leimahtavia polttoaineita käyttäviä aluksia koskevan kansainvälisen turvallisuussäännösten (IGF-säännöstö) noudattaminen. Säännöstöllä halutaan antaa kansainvälinen standardi aluksille, jotka käyttävät polttoaineena kaasua tai alhaisessa lämpötilassa leimahtavia nesteitä. Säännöstössä käsitellään kaikkia alueita, jotka edellyttävät erityistarkastelua käytettäessä kaasua tai alhaisessa lämpötilassa leimahtavia nesteitä polttoaineena. Siinä annetaan kriteerit käyttövoimaksi tai avustaviin tarkoituksiin tarvittavien, maakaasua polttoaineena käyttävien

koneistojen sijoittamiselle ja asentamiselle siten, että niillä saavutetaan turvallisuuden, luotettavuuden ja käyttövarmuuden suhteen sama toimivuustaso kuin uusilla, vertailukelpoisilla tavanomaista polttoöljyä käyttävillä pää- ja apukoneilla.

## **2.2. Kansainvälinen merenkulkujärjestö (IMO)**

IMO on Yhdistyneiden kansakuntien erityisjärjestö, joka vastaa merenkulun turvallisuudesta ja turvatoimista sekä alusten aiheuttaman meren pilaantumisen ehkäisemisestä. IMO on yleinen standardeja laativa viranomaisen kansainvälisen merenkulun turvallisuuden, turvatoimien ja ympäristönsuojelun alalla. Sen tärkein tehtävä on luoda oikeudenmukainen ja tehokas merenkulkualan sääntelykehys, joka hyväksytään ja pannaan täytäntöön yleisesti.

IMO:n jäsenyys on avoin kaikille valtioille, ja kaikki EU:n jäsenvaltiot ovat IMO:n jäseniä. EU:n ja IMO:n väliset suhteet perustuvat erityisesti valtioiden välisen neuvoo-antavan merenkulkujärjestön (IMCO) ja Euroopan yhteisöjen komission vuonna 1974 tekemään yhteistyöjärjestelyyn.

IMO:n meriturvallisuuskomitea koostuu kaikista IMO:n jäsenistä ja kokoontuu vähintään kerran vuodessa. Sen tehtävänä on käsitellä kaikkia kysymyksiä, jotka kuuluvat IMO:n toimialaan ja koskevat merenkulun apuneuvoja, alusten rakentamista ja varustamista, turvallisuuden vaatimaa alusten miehitystä, sääntöjä yhteentörmäysten ehkäisemiseksi, vaarallisten lastien käsittelyä, meriturvallisuutta koskevia menettelyjä ja vaatimuksia, hydrografisia tiedonantoja, laivapäiväkirjoja ja merenkulutietoja, merionnettomuuksien tutkimista, meripelastusta sekä muita merenkulun turvallisuutta suoranaisesti koskevia asioita.

Myös IMO:n meriympäristön suojelukomitea koostuu kaikista IMO:n jäsenistä, ja se kokoontuu vähintään kerran vuodessa. Se käsittelee IMO:n toimialan ympäristökysymyksiä, jotka koskevat MARPOL-yleissopimuksen soveltamisalaan kuuluvaa aluksista aiheutuvan pilaantumisen ehkäisemistä ja torjuntaa, mukaan lukien öljy, irtolastina kuljetettavat kemikaalit, jätevedet ja kiinteät jätteet sekä ilmaan päätyvät alusten päästöt, kuten ilman epäpuhtaudet ja kasvihuonekaasupäästöt. Se käsittelee myös painolastivesien hallintaa, kiinnittymisenestojärjestelmiä, alusten kierrätystä, pilaantumisen torjuntavalmiuksia ja -toimia sekä erityisalueiden ja erityisen herkkien merialueiden kartoittamista.

IMO:n meriturvallisuuskomitea ja meriympäristön suojelukomitea huolehtivat molemmat IMO:n yleissopimuksen, yleiskokouksen tai neuvoston niille määräämien tehtävien suorittamisesta sekä kaikkien sellaisten edellä mainittuun soveltamisalaan kuuluvien tehtävien suorittamisesta, jotka niille on mahdollisesti annettu jonkin muun kansainvälisen välineen perusteella tai puitteissa ja jotka IMO on hyväksynyt. Meriturvallisuuskomitea, meriympäristön suojelukomitea ja niitä avustavat elimet tekevät päätöksensä jäsentensä enemmistöllä.

## **2.3. Suunnitellut IMO:n meriturvallisuuskomitean säädökset**

Toukokuun 5.–14 päivänä 2021 pidettävässä meriturvallisuuskomitean 103. kokouksessa on tarkoitus hyväksyä muutoksia STCW-yleissopimukseen ja -säännöstöön, ESP-säännöstöön, FSS-säännöstöön, SOLAS-yleissopimuksen III lukuun ja LSA-säännöstöön.

STCW-yleissopimuksen sääntöä I/1 aiotaan muuttaa lisäämällä siihen 'suurjännitteen' määritelmä. STCW-säännöston A-1/1 osastossa aiotaan muuttaa 'operatiivisen tason' määritelmää siten, että se käsittää myös 'sähkömestarin' toimen.

Vuoden 2011 ESP-säännöston liitteessä B olevan A osan liitettä 2 aiotaan muuttaa rajoittamalla kaksoisrungolla varustettujen öljysäiliöalusten paksuusmittaukset epäilyttäviin alueisiin ensimmäisessä uusintakatsastuksessa.

Paloturvallisuusjärjestelyjä koskevan FSS-säännösten 9 lukua aiotaan muuttaa selventämällä, missä määrin on hyväksyttävää käyttää yksinkertaisempaa ja edullisempaa lohkoista vianpaikannusta osoitteellisissa paloilmajärjestelmissä, joita asennetaan rahtialuksiin ja matkustaja-alusten hyttiparvekkeille.

#### **2.4. Suunniteltu IMO:n meriympäristön suojelukomitean säädös**

Kesäkuun 10.–17. päivänä 2021 pidettävässä meriympäristön suojelukomitean 76. kokouksessa on määrä hyväksyä muutoksia AFS-yleissopimukseen. Suunnitelluilla muutoksilla aiotaan lisätä sybutryyni kiellettyjen kiinnittymisenestoaineiden luetteloon. Muutokset tehtäisiin EU:n aloitteesta.

### **3. UNIONIN PUOLESTA OTETTAVA KANTA**

#### **3.1. Muutokset merenkulkijoiden koulutusta, pätevyyskirjoja ja vahdinpitoa koskevaan kansainväliseen yleissopimukseen**

Inhimillistä ulottuvuutta, koulutusta ja vahdinpitoa käsittelevän alakomitean 6. kokouksessa (HTW 6), joka pidettiin Lontoossa 29. huhtikuuta ja 3. toukokuuta 2019 välisenä aikana, alakomitea hyväksyi ITF:n pyynnön selventää 'sähkömestarin' tehtävien operatiivista tasoa STCW-säännösten A-I/1 osastossa (määritelmät ja selvennykset) olevassa 'operatiivisen tason' määritelmässä ja sisällyttää osastoon uusi 'suurjännitteen' määritelmä.

Alakomitea sopi myöhemmin STCW-sääntöön I/1 sisällytettävän 'suurjännitteen' määritelmän luonnoksesta, sellaisena kuin se esitetään asiakirjan HTW 6/13 liitteessä 7. Luonnos aiottiin toimittaa meriturvallisuuskomitean 102. kokoukseen (MSC 102) hyväksyttäväksi, jotta se voitaisiin myöhemmin hyväksyä lopullisesti. Lisäksi alakomitea sopi luonnoksesta STCW-koodin A-I/1 osastoon tehtäväksi muutokseksi, joka koski 'sähkömestarin' toimen sisällyttämistä 'operatiivisen tason' määritelmään. Tämä muutos johtui vuonna 2010 pidetyssä Manilan konferenssissa sovituista muutoksista. Muutos, joka esitetään asiakirjan HTW 6/13 liitteessä 8, aiottiin toimittaa meriturvallisuuskomitean 102. kokoukseen hyväksyttäväksi, jotta se voitaisiin myöhemmin hyväksyä lopullisesti.

Muutokset hyväksyttiin meriturvallisuuskomitean 102. kokouksessa. Kokouksesta laaditun raportin (MSC 102/24) 13.9 ja 13.10 kohdassa todetaan, että muutokset on määrä hyväksyä lopullisesti meriturvallisuuskomitean 103. kokouksessa.

Unionin olisi tuettava näitä muutoksia, koska niillä selvennetään 'sähkömestarin' tehtävien operatiivista tasoa ja otetaan käyttöön yhteinen määritelmä käsitteelle 'suurjännite'.

#### **3.2. Muutokset irtolasti- ja öljysäiliöalusten katsastuksissa sovellettavaa laajennettua katsastusohjelmaa koskevaan kansainväliseen säännöstyön (ESP-säännöstö)**

Alusten suunnittelua ja rakentamista käsittelevä alakomitea tarkasteli seitsemännessä kokouksessaan IACS:n ehdotusta, jonka tukena oli asiaa koskeva tutkimus. Ehdotuksessa esitettiin vuoden 2011 ESP-säännösten, sellaisena kuin se on muutettuna päätöslauselmalla MSC.461(101), liitteessä B olevan A osan liitteen 2 muuttamista siten, että kaksoisrungolla varustettujen öljysäiliöalusten ensimmäisessä uusintatutkimuksessa paksuusmittaukset voidaan keskittää pelkästään epäilyttäviin alueisiin. Lyhyen keskustelun jälkeen alakomitea pääsi yhteisymmärrykseen vuoden 2011 ESP-säännöstöä koskevien muutosehdotusten laadinnasta liitteen 7 mukaisesti. Ehdotukset aiottiin toimittaa meriturvallisuuskomitean 102. kokoukseen hyväksyttäväksi, jotta ne voitaisiin myöhemmin hyväksyä lopullisesti.

Muutokset hyväksyttiin meriturvallisuuskomitean 102. kokouksessa. Kokouksesta laaditun raportin (MSC 102/24) 17.24 kohdassa todetaan, että muutokset on määrä hyväksyä

lopullisesti meriturvallisuuskomitean 103. kokouksessa. Tämä asia sisältyi jo komitean 102. kokousta koskevaan EU:n epäviralliseen asiakirjaan.

Unionin olisi tuettava näitä muutoksia, koska ne antavat IACS:lle mahdollisuuden keskittää kaksoisrungolla varustettujen öljysäiliöalusten paksuusmittaukset epäilyttäviin alueisiin.

### **3.3. Muutokset kansainväliseen paloturvallisuusjärjestelyjä koskevaan säännöstöön (FSS-säännöstö)**

Meriturvallisuuskomitea sopi 98. kokouksessaan, että komitean kaksivuotiseen työohjelmaan 2018–2019 ja aluksen järjestelmiä ja laitteistoja käsittelevän alakomitean 6. kokouksen (SSE 6) alustavaan esityslistaan sisällytetään aloite, joka koskee FSS-säännösten 9 lukuun tehtäviä muutoksia. Muutokset koskevat vianpaikannusvaatimuksia, joita sovelletaan rahtilaivoihin ja matkustaja-alusten hyttiparvekkeisiin, joihin asennetaan osoitteellisia paloilmajärjestelmiä. Tavoitteena oli saada aloite päätökseen vuonna 2020 (MSC 98/23, 20.34 kohta).

Aluksen järjestelmiä ja laitteistoja käsittelevä alakomitea pääsi 7. kokouksessaan yhteisymmärrykseen kansainvälisen paloturvallisuusjärjestelyjä koskevan säännösten (FSS-säännöstö) 9 lukua koskevista muutosehdotuksista ja niihin liittyvästä meriturvallisuuskomitean päätöslauselmaluonnoksesta, jotka esitetään alakomitean raportin SSE 7/21 liitteessä 3 ja jotka oli tarkoitus hyväksyä meriturvallisuuskomitean 102. kokouksessa.

FSS-säännösten 9 lukua koskevat muutosehdotukset hyväksyttiin meriturvallisuuskomitean 102. kokouksessa. Kokouksesta laaditun raportin (MSC 102/24) 19.8 kohdassa todetaan, että muutokset on määrä hyväksyä lopullisesti komitean 103. kokouksessa.

Unionin olisi tuettava näitä muutoksia, koska ne koskevat järjestelmiä, joissa matkustaja-aluksilla vaadittujen osoitteellisten paloilmajärjestelmien antama parempi turvallisuus yhdistetään lohkokohtaiseen vianpaikannukseen, joka on yksinkertaisempaa ja edullisempaa mutta joka sallitaan ainoastaan rahtialuksilla ja matkustaja-alusten hyttiparvekkeilla.

### **3.4. Muutokset kiinnittymisenestojärjestelmiä koskevaan yleissopimukseen**

Meriympäristön suojelukomitea hyväksyi 71. kokouksessaan EU:n pyynnön uudesta aloitteesta, jolla alusten haitallisten kiinnittymisenestojärjestelmien rajoittamisesta vuonna 2001 tehdyn kansainvälisen yleissopimuksen liitettä 1 muutetaan sisällyttämällä siihen sybutryynin valvontatoimet. Komitea toimitti aloitteen pilaantumisen ehkäisyä ja torjuntaa käsittelevän alakomitean 5. kokoukseen (PPR 5) tarkasteltavaksi.

Meriympäristön suojelukomitea totesi 73. kokouksessaan, että PPR 5 oli aluksi päässyt yhteisymmärrykseen siitä, että alkuperäinen ehdotus, sellaisena kuin se oli esitetty unionin puolesta asiakirjassa PPR 5/19 asiakirjaan PPR 5/INF.9 sisältyvien tietojen kanssa, täytti AFS-yleissopimuksen liitteen 2 vaatimukset, mutta myöhemmin alakomitea oli tullut siihen tulokseen, että sybutryyniä oli aiheellista tarkastella perusteellisemmin.

PPR 7:ssä käytyjen keskustelujen jälkeen alakomitea hyväksyi ehdotetut muutokset. Ensimmäinen muutosehdotus koski AFS-yleissopimuksen liitteen 1 (kiinnittymisenestojärjestelmien valvontatoimet) muuttamista siten, että siihen lisätään sybutryynin valvontatoimet liitteiden 1–6 mukaisesti. Muutosehdotusta oli määrä tarkastella meriympäristön suojelukomitean 75. kokouksessa, jotta voitiin päättää hakasulkeissa olevista päivämääristä ja hyväksyä ne myöhemmin lopullisesti. Toiset muutosehdotukset koskivat AFS-yleissopimuksen liitteen 4 (kiinnittymisenestojärjestelmien katsastukset ja todistuskirjavaatimukset) muutoksia, mukaan lukien kiinnittymisenestojärjestelmää koskevan

kansainvälisen todistuskirjan muutokset. Näitäkin muutoksia oli määrä tarkastella 75. kokouksessa.

AFS-yleissopimuksen muutosten lopullinen teksti hyväksyttiin meriympäristön suojelukomitean 75. kokouksessa. Kokouksesta laaditun raportin (MEPC 75/18) 10.17 kohdassa todetaan, että muutokset on määrä hyväksyä lopullisesti komitean 76. kokouksessa. Kanta, jossa tuetaan näitä muutoksia, sisällytettiin komitean 75. kokousta koskevaan EU:n epäviralliseen asiakirjaan.

Unioni on tehnyt aloitteen siitä, että kyseinen kiinnittymisenestoaine, jonka myynti on nyt kielletty EU:ssa, kielletään maailmanlaajuisesti. Unionin olisi tuettava näitä muutoksia, koska niillä otetaan käyttöön tätä ainetta koskeva maailmanlaajuinen kieltä ja saavutetaan siten EU:n tavoite.

### **3.5. Asiaankuuluva EU:n lainsäädäntö ja EU:n toimivalta**

#### *3.5.1. Muutokset merenkulkijoiden koulutusta, pätevyyskirjoja ja vahdinpitoa koskevaan kansainväliseen yleissopimukseen*

Direktiivin 2008/106/EY<sup>1</sup> mukaan jäsenvaltioiden on varmistettava, että merenkulkijat saavat vähintään STCW-yleissopimuksen vaatimusten mukaisen koulutuksen, ja jäsenvaltioiden on sovellettava STCW-säännösten pakollista A osaa. Direktiivin 1 artiklan 6 ja 7 kohta, joissa määritellään tiettyjen päällystön jäsenten vastuu sähköisistä laitteistoista, ja liitteessä I olevan I luvun III/5 sääntö, jossa viitataan sähkö-, automaatio- ja säätötekniikkaan liittyvään erityistehtävään, johon pätevyysvaatimuksissa määritetyt taidot kytkeytyvät, ovat erityisen merkityksellisiä käsiteltävänä olevassa asiassa. Muutokset, jotka on määrä hyväksyä meriturvallisuuskomitean 103. kokouksessa ja joilla muutetaan STCW-säännösten A osaa, vaikuttavat direktiivin vaatimuksiin.

#### *3.5.2. Muutokset irtolasti- ja öljysäiliöalusten katsastuksissa sovellettavaa laajennettua katsastusohjelmaa koskevaan kansainväliseen säännöstöön (ESP-säännöstö)*

Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) N:o 530/2012<sup>2</sup> 5 ja 6 artiklassa tehdään pakolliseksi IMO:n kunnonarviointijärjestelmän (CAS) 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, kuten nykyisiä muutoksia, joiden mukaan kaksoisrungolla varustettujen öljysäiliöalusten ensimmäisessä uusintatutkimuksessa tehtävät paksumittaukset voidaan keskittää epäilyttäviin alueisiin, sovelletaan automaattisesti asetuksen (EU) N:o 530/2012 kautta.

#### *3.5.3. Muutokset kansainväliseen paloturvallisuusjärjestelmiä koskevaan säännöstöön (FSS-säännöstö)*

Matkustaja-alusten turvallisuussäännöistä ja -määräyksistä annetun direktiivin 2009/45/EY<sup>3</sup> 6 artiklan 2 kohdan a alakohdan i alakohdan mukaan SOLAS-yleissopimusta, sellaisena kuin se on muutettuna, sovelletaan A-luokan matkustusaluksiin. SOLAS-yleissopimus määrää FFS-säännösten noudattamisen pakolliseksi matkustaja-alusten osalta.

<sup>1</sup> EUVL L 323, 3.12.2008, s. 33–61.

<sup>2</sup> EUVL L 172, 30.6.2012, s. 3–9.

<sup>3</sup> EUVL L 163, 25.6.2009, s. 1–140.

Sen vuoksi FSS-säännösten muutokset, jotka on määrä hyväksyä meriturvallisuuskomitean 103. kokouksessa, vaikuttaisivat direktiivin 2009/45/EY nojalla sovellettaviin vaatimuksiin.

#### 3.5.4. Muutokset kiinnittymisenestojärjestelmiä koskevaan yleissopimukseen

EU:n biosidivalmisteasetuksella (EU) N:o 528/2012<sup>4</sup> säännellään muun muassa kiinnittymisenestoaineiden asettamista saataville markkinoilla ja niiden käyttöä. Useiden tieteellisten tutkimusten ja EU:n tasolla suoritettujen vertaisarvioinnin tulosten perusteella komissio antoi 27. tammikuuta 2016 täytäntöönpanopäätöksen (EU) 2016/107<sup>5</sup>, jolla tosiasiallisesti kielletään sybutryyniä sisältävien kiinnittymisenestomaalien asettaminen saataville markkinoille ja niiden käyttö kaikissa EU:n jäsenvaltioissa ja ETA-valtioissa. Sen vuoksi kiinnittymisenestojärjestelmiä koskevaan yleissopimukseen tehtävät muutokset vaikuttavat asetukseen (EU) N:o 528/2012.

#### 3.5.5. EU:n toimivalta

STCW-säännösten A osan muutokset vaikuttaisivat EU:n lainsäädäntöön direktiivin 2008/106/EY soveltamisen kautta.

ESP-säännösten muutokset vaikuttaisivat EU:n lainsäädäntöön asetuksen (EU) N:o 530/2012 soveltamisen kautta.

Kansainväliseen paloturvallisuusjärjestelyjä koskevan säännösten (FSS-säännöstö) muutokset vaikuttaisivat EU:n lainsäädäntöön direktiivin 2009/45/EY 6 artiklan 2 kohdan a alakohdan i alakohdan soveltamisen kautta.

Alusten haitallisten kiinnittymisenestojärjestelmien rajoittamista koskevan yleissopimuksen muutokset vaikuttaisivat EU:n lainsäädäntöön asetuksen (EU) N:o 528/2012 soveltamisen kautta.

Unionilla on sen vuoksi yksinomainen toimivalta SEUT-sopimuksen 3 artiklan 2 kohdan viimeisen lauseenosan nojalla, ja näin ollen on tarpeen vahvistaa unionin kanta säädöksiin, joilla edellä mainitut muutokset hyväksytään.

## 4. OIKEUSPERUSTA

### 4.1. Menettelyllinen oikeusperusta

#### 4.1.1. Periaatteet

Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen, jäljempänä 'SEUT-sopimus', 218 artiklan 9 kohdassa määrätään päätöksistä ”sopimuksella perustetussa elimessä unionin puolesta esitettävien kantojen vahvistamisesta, silloin kun tämän elimen on annettava säädöksiä, joilla on oikeusvaikutuksia, lukuun ottamatta säädöksiä, joilla täydennetään tai muutetaan sopimuksen institutionaalisia rakenteita”.

SEUT-sopimuksen 218 artiklan 9 kohtaa sovelletaan riippumatta siitä, onko unioni kyseisen elimen jäsen vai kyseisen sopimuksen osapuoli<sup>6</sup>.

Ilmaisu ”säädökset, joilla on oikeusvaikutuksia” käsittää myös säädökset, joilla on oikeusvaikutuksia kyseiseen elimeen sovellettavan kansainvälisen oikeuden nojalla. Se käsittää myös välineet, joilla ei ole sitovaa vaikutusta kansainvälisen oikeuden nojalla, mutta

<sup>4</sup> EUVL L 167, 27.6.2012, s. 1–123.

<sup>5</sup> EUVL L 21, 28.1.2016, s. 81–82.

<sup>6</sup> Asia C-399/12, Saksa v. neuvosto (OIV), ECLI:EU:C:2014:2258, 64 kohta.

jotka ”voivat vaikuttaa ratkaisevasti sen säännösten sisältöön, jonka unionin lainsäätävä antaa”<sup>7</sup>.

#### 4.1.2. Soveltaminen käsillä olevassa asiassa

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

Säädökset, jotka näiden kahden komitean on määrä antaa, ovat säädöksiä, joilla on oikeusvaikutuksia. Suunnitellut säädökset voivat vaikuttaa ratkaisevasti unionin lainsäädäntöön ja erityisesti seuraavien säädösten sisältöön:

- Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2008/106/EY, annettu 19 päivänä marraskuuta 2008, merenkulkijoiden vähimmäiskoulutuksesta. Perusteena on, että direktiivissä sovelletaan STCW-säännösten A osaa.
- Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) N:o 530/2012, annettu 13 päivänä kesäkuuta 2012, yksirunkoisiin öljysäiliöaluksiin sovellettavien kaksoisrunkoa tai vastaavaa rakennetta koskevien rakennevaatimusten nopeutetusta käyttöönotosta. Perusteena on, että kyseisessä asetuksessa veloitetaan soveltamaan IMO:n kunnonarviointijärjestelmää (CAS) 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.
- Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2009/45/EY matkustaja-alusten turvallisuussäännöistä ja -määräyksistä. Perusteena on, että direktiivin 2009/45/EY mukaan A-luokan matkustaja-alusten on oltava kaikilta osin SOLAS-yleissopimuksen, sellaisena kuin se on muutettuna, vaatimusten mukaisia. FSS-säännöstö tehdään pakolliseksi SOLAS-yleissopimuksella.
- Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) N:o 528/2012, annettu 22 päivänä toukokuuta 2012, biosidivalmisteiden asettamisesta saataville markkinoilla ja niiden käytöstä. Perusteena on, että kyseisessä asetuksessa kielletään sybutryyniä sisältävien kiinnittymisenestomaaleiden asettaminen saataville markkinoille ja niiden käyttö kaikissa EU:n jäsenvaltioissa ja ETA-valtioissa.

Sen vuoksi muutokset

- merenkulkijoiden koulutusta, pätevyyskirjoja ja vahdinpitoa koskevaan kansainväliseen yleissopimukseen,
- irtolasti- ja öljysäiliöalusten katsastuksissa sovellettavaa laajennettua katsastusohjelmaa koskevaan kansainväliseen säännöstyöhön,
- kansainväliseen paloturvallisuusjärjestelyjä koskevaan säännöstyöhön (FSS-säännöstö),
- alusten haitallisten kiinnittymisenestojärjestelmien rajoittamista koskevaan kansainväliseen yleissopimukseen

vaikuttaisivat EU:n lainsäädäntöön seuraavien säädösten soveltamisen kautta: Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2008/106/EY, annettu 19 päivänä marraskuuta 2008,

<sup>7</sup> Asia C-399/12, Saksa v. neuvosto (OIV), ECLI:EU:C:2014:2258, 61–64 kohta.



merenkulkijoiden vähimmäiskoulutuksesta, Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) N:o 530/2012, annettu 13 päivänä kesäkuuta 2012, yksirunkoisiin öljysäiliöaluksiin sovellettavien kaksoisrunkoa tai vastaavaa rakennetta koskevien rakennevaatimusten nopeutetusta käyttöönotosta, Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2009/45/EY, annettu 6 päivänä toukokuuta 2009, matkustaja-alusten turvallisuussäännöistä ja -määräyksistä ja Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) N:o 528/2012, annettu 22 päivänä toukokuuta 2012, biosidivalmisteiden asettamisesta saataville markkinoilla ja niiden käytöstä.

Suunnitelluilla säädöksillä ei täydennetä eikä muuteta sopimuksen institutionaalisia rakenteita.

Sen vuoksi ehdotetun päätöksen menettelyllinen oikeusperusta on SEUT-sopimuksen 218 artiklan 9 kohta.

## **4.2. Aineellinen oikeusperusta**

### *4.2.1. Periaatteet*

SEUT-sopimuksen 218 artiklan 9 kohdan nojalla annettavan päätöksen aineellinen oikeusperusta määräytyy ensisijaisesti sen suunnitellun säädöksen tavoitteen ja sisällön perusteella, jota unionin puolesta otettava kanta koskee. Jos suunnitellulla säädöksellä on kaksi tavoitetta tai siihen sisältyy kaksi osatekijää ja jos näistä tavoitteista tai osatekijöistä toinen on mahdollista määritellä pääasialliseksi tavoitteeksi tai osatekijäksi, johon nähden toinen tavoite tai osatekijä on liitännäinen, SEUT-sopimuksen 218 artiklan 9 kohdan nojalla hyväksyttävällä päätöksellä on oltava vain yksi aineellinen oikeusperusta eli se, jota pääasiallinen tai ensisijainen tavoite tai osatekijä edellyttää.

### *4.2.2. Soveltaminen käsillä olevassa asiassa*

Suunnitellun säädöksen pääasiallinen tavoite ja sisältö liittyvät meriliikenteeseen. Sen vuoksi ehdotetun päätöksen aineellinen oikeusperusta on SEUT-sopimuksen 100 artiklan 2 kohta.

## **4.3. Päätelmät**

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

Ehdotus

## NEUVOSTON PÄÄTÖS

**Kansainvälisessä merenkulkujärjestössä meriturvallisuuskomitean 103. kokouksessa ja meriympäristön suojelukomitean 76. kokouksessa Euroopan unionin puolesta otettavasta kannasta kansainvälistä merenkulkijoiden koulutusta, pätevyyskirjoja ja vahdinpitoa koskevaan yleissopimukseen, irtolastialusten ja öljysäiliöalusten katsastuksissa sovellettavaa laajennettua tarkastusohjelmaa koskevaan kansainväliseen säännöstöön, kansainväliseen paloturvallisuusjärjestelyjä koskevaan säännöstöön ja alusten haitallisten kiinnittymisenestojärjestelmien rajoittamista koskevaan yleissopimukseen tehtävien muutosten hyväksymiseen**

EUROOPAN UNIONIN NEUVOSTO, joka

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

ottaa huomioon Euroopan komission ehdotuksen,

sekä katsoo seuraavaa:

- (1) Kansainvälistä merenkulkujärjestöä, jäljempänä, 'IMO', koskeva yleissopimus tuli voimaan 17 päivänä maaliskuuta 1958.
- (2) IMO on Yhdistyneiden kansakuntien erityisjärjestö, joka vastaa merenkulun turvallisuudesta ja turvatoimista sekä alusten aiheuttaman meren ja ilman pilaantumisen ehkäisemisestä. Kaikki unionin jäsenvaltiot ovat IMO:n jäseniä. Unioni ei ole IMO:n jäsen.
- (3) IMO:sta tehdyn yleissopimuksen 28 artiklan b alakohdan mukaan meriturvallisuuskomitea voi hyväksyä muutoksia kansainväliseen merenkulkijoiden koulutusta, pätevyyskirjoja ja vahdinpitoa koskevaan yleissopimukseen, jäljempänä 'STCW-yleissopimus'<sup>1</sup>, ja ihmishengen turvallisuutta merellä koskevaan kansainväliseen yleissopimukseen, jäljempänä 'SOLAS-yleissopimus'<sup>2</sup>.
- (4) IMO:sta tehdyn yleissopimuksen 38 artiklan a alakohdan mukaan meriympäristön suojelukomitea voi hyväksyä muutoksia alusten haitallisten kiinnittymisenestojärjestelmien rajoittamista koskevaan kansainväliseen yleissopimukseen, jäljempänä 'AFS-yleissopimus'<sup>3</sup>.
- (5) Meriturvallisuuskomitean on määrä hyväksyä 5–14 päivänä toukokuuta 2021 pidettävässä 103. kokouksessaan muutoksia STCW-yleissopimukseen, irtolasti- ja öljysäiliöalusten katsastuksissa sovellettavaa laajennettua katsastusohjelmaa

<sup>1</sup> STCW-yleissopimus tuli voimaan 28 päivänä huhtikuuta 1984.

<sup>2</sup> SOLAS-yleissopimus tuli voimaan 25 päivänä toukokuuta 1980.

<sup>3</sup> AFS-yleissopimus tuli voimaan 17 päivänä syyskuuta 2008.

koskevaan säännöstöön (ESP-säännöstö) ja kansainväliseen paloturvallisuusjärjestelyjä koskevaan säännöstöön (FSS-säännöstö).

- (6) Meriympäristön suojelukomitean on määrä hyväksyä 10–17 päivänä kesäkuuta 2021 pidettävässä 76. kokouksessaan muutoksia AFS-yleissopimukseen.
- (7) On aiheellista vahvistaa meriturvallisuuskomitean 103. kokouksessa unionin puolesta otettava kanta, koska STCW-yleissopimuksen, ESP-säännösten ja FSS-säännösten muutokset voivat vaikuttaa ratkaisevasti unionin oikeuden sisältöön, erityisesti Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2008/106/EY<sup>4</sup>, Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) N:o 530/2012<sup>5</sup> ja Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2009/45/EY<sup>6</sup> sisältöön.
- (8) STCW-yleissopimuksen STCW-säännösten A osan muutoksilla selvennettäisiin 'sähkömestarin' tehtävien operatiivista tasoa ja otettaisiin käyttöön yhteinen määritelmä käsitteelle 'suurjännite'. Unionin olisi tuettava näitä muutoksia, koska niillä selvennetään aluksella työskentelevien henkilöiden tehtäviä ja siten eri vastuualueita ja tehtäviä.
- (9) ESP-säännösten liitteessä B olevan A osan liitteen 2 muutokset antaisivat katsastajille mahdollisuuden keskittää kaksoisrungolla varustettujen öljysäiliöalusten paksuusmittaukset epäilyttäviin alueisiin. Unionin olisi tuettava näitä muutoksia, koska ne lisäävät turvallisuutta merellä ja vähentävät vuotoriskiä onnettomuustapauksissa.
- (10) FSS-säännösten 9 lukuun tehtävät muutokset koskevat järjestelmiä, joissa matkustaja-aluksilla vaadittujen osoitteellisten paloilmamaisimien antama parempi turvallisuus yhdistetään lohkoittaiseen vianpaikannukseen, joka on yksinkertaisempaa ja edullisempaa mutta joka sallitaan ainoastaan rahtialuksilla ja matkustaja-alusten hyttiparvekkeilla. Unionin olisi tuettava näitä muutoksia, koska ne parantavat aluksella olevien henkilöiden suojelua tulipalojen sattuessa.
- (11) On aiheellista vahvistaa meriympäristön suojelukomitean 76. kokouksessa unionin puolesta otettava kanta, koska AFS-yleissopimuksen liitteisiin 1 ja 4 tehtävät muutokset voivat vaikuttaa ratkaisevasti unionin oikeuden sisältöön, nimittäin biosidivalmisteiden asettamisesta saataville markkinoilla ja niiden käytöstä 22 päivänä toukokuuta 2012 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) N:o 528/2012 sisältöön.
- (12) AFS-yleissopimuksen liitteiden 1 ja 4 muutoksilla varmistettaisiin sybutryynin maailmanlaajuinen kieltä. Tämän kiinnittymisenestoaineen myynti on jo kielletty unionissa.
- (13) Unionin kannan esittävät ne unionin jäsenvaltiot, jotka ovat jäsenenä IMO:n meriturvallisuuskomiteassa ja meriympäristön suojelukomiteassa, toimien yhdessä,

---

<sup>4</sup> Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2008/106/EY, annettu 19 päivänä marraskuuta 2008, merenkulkijoiden vähimmäiskoulutuksesta (EUVL L 323, 3.12.2008, s. 33).

<sup>5</sup> Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) N:o 530/2012, annettu 13 päivänä kesäkuuta 2012, yksirunkoisiin öljysäiliöaluksiin sovellettavien kaksoisrunkoa tai vastaavaa rakennetta koskevien rakennevaatimusten nopeutetusta käyttöönotosta (EUVL L 172, 30.6.2012, s. 3).

<sup>6</sup> 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).

## ON HYVÄKSYNYT TÄMÄN PÄÄTÖKSEN:

### *1 artikla*

Kansainvälisen merenkulkujärjestön, jäljempänä 'IMO', meriturvallisuuskomitean 103. kokouksessa unionin puolesta otettavat kannat ovat seuraavat:

- a) puolletaan kansainväliseen merenkulkijoiden koulutusta, pätevyyskirjoja ja vahdinpitoa koskevaan yleissopimukseen tehtävien muutosten hyväksymistä sellaisina kuin ne esitetään IMO:n asiakirjan MSC 102/24 liitteissä 7 ja 8;
- b) puolletaan irtolastialusten ja öljysäiliöalusten katsastuksissa sovellettavaa laajennettua tarkastusohjelmaa koskevaan kansainväliseen säännöstöön tehtävien muutosten hyväksymistä sellaisina kuin ne esitetään IMO:n asiakirjan MSC 102/24 liitteessä 15; ja
- c) puolletaan kansainväliseen paloturvallisuusjärjestelyjä koskevaan säännöstöön tehtävien muutosten hyväksymistä sellaisina kuin ne esitetään IMO:n asiakirjan MSC 102/24 liitteessä 20.

### *2 artikla*

IMO:n meriympäristön suojelukomitean 76. kokouksessa unionin puolesta otettava kanta on seuraava: puolletaan alusten haitallisten kiinnittymisenestojärjestelmien rajoittamista koskevaan kansainväliseen yleissopimukseen tehtävien muutosten hyväksymistä sellaisina kuin ne esitetään IMO:n asiakirjan MEPC 75/18 liitteessä 7.

### *3 artikla*

1. Edellä 1 artiklassa tarkoitetun kannan esittävät ne unionin jäsenvaltiot, jotka ovat jäseninä IMO:n meriturvallisuuskomiteassa, toimien yhdessä.
2. Edellä 2 artiklassa tarkoitetun kannan esittävät ne unionin jäsenvaltiot, jotka ovat jäseninä IMO:n meriympäristön suojelukomiteassa, toimien yhdessä.

### *4 artikla*

Tämä päätös on osoitettu kaikille jäsenvaltioille.

Tehty Brysselissä

*Neuvoston puolesta  
Puheenjohtaja*