



EUROOPAN
KOMISSIO

Bryssel 22.5.2025
COM(2025) 249 final

2025/0121 (NLE)

Ehdotus

NEUVOSTON PÄÄTÖS

Kansainvälisessä merenkulkujärjestössä meriturvallisuuskomitean 110. istunnossa Euroopan unionin puolesta otettavasta kannasta kansainväliseen yleissopimukseen ihmishengen turvallisuudesta merellä (SOLAS-yleissopimus), suurnopeusaluksia koskevaan vuoden 1994 kansainväliseen turvallisuussäännöstöön (vuoden 1994 HSC-säännöstö) ja suurnopeusaluksia koskevaan vuoden 2000 kansainväliseen turvallisuussäännöstöön (vuoden 2000 HSC-säännöstö) tehtävien muutosten hyväksymiseen

PERUSTELUT

1. EHDOTUKSEN KOHDE

Tämä ehdotus koskee päätöstä, jolla vahvistetaan unionin puolesta otettava kanta Kansainvälisen merenkulkujärjestön meriturvallisuuskomitean (MSC) 110. istunnossa, joka on määrä pitää 18.–27. kesäkuuta 2025.

MSC:n 110. istunnossa on tarkoitus hyväksyä muutokset, jotka tehdään seuraaviin:

vuoden 1974 kansainvälinen yleissopimus ihmishengen turvallisuudesta merellä (SOLAS),
suurnopeusaluksia koskeva vuoden 1994 kansainvälinen turvallisuussäännöstö (vuoden 1994 HSC-säännöstö) ja

suurnopeusaluksia koskeva vuoden 2000 kansainvälinen turvallisuussäännöstö (vuoden 2000 HSC-säännöstö).

2. EHDOTUKSEN TAUSTA

2.1. Kansainvälistä merenkulkujärjestöä koskeva yleissopimus

Kansainvälinen merenkulkujärjestö (IMO) on perustettu Kansainvälistä merenkulkujärjestöä koskevalla yleissopimuksella. IMO:n tarkoituksena on toimia yhteistyöfoorumina kaikenlaisia kansainvälisen kauppamerenkulun teknisiä kysymyksiä koskevien sääntöjen ja menettelytapojen alalla. Sen pyrkimyksenä on myös tukea 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 osapuolia. Unioni ei ole yleissopimuksen osapuoli.

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

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 normeja laativa viranomainen kansainvälisen merenkulun turvallisuuden, turvatoimien ja ympäristönsuojelun alalla. Sen tärkein tehtävä on luoda oikeudenmukainen ja tehokas merenkulkualan sääntelykehys, joka hyväksytään ja pannaan täytäntöön yleisesti.

IMO:n jäsenyys on avoin kaikille valtioille, ja kaikki EU:n jäsenvaltiot ovat IMO:n jäseniä. EY:n ja IMO:n väliset suhteet perustuvat nykyään IMO:n päätöslauselmaan A.1168(32), jossa määrätään IMO:n ja hallitustenvälisten järjestöjen välisen yhteistyön menettelyistä ja ehdoista.

IMO:n meriturvallisuuskomitea (MSC) 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 merenkulikutietoja, merionnettomuuksien tutkimista, meripelastusta sekä muita merenkulun turvallisuutta suoranaisesti koskevia asioita.

IMO:n yleissopimuksen 28 artiklan b alakohdan mukaan IMO:n meriturvallisuuskomitea huolehtii IMO:n yleissopimuksen, yleiskokouksen tai neuvoston sille määrittämien tehtävien suorittamisesta sekä kaikkien sellaisten edellä mainittuun soveltamisalaan kuuluvien tehtävien suorittamisesta, jotka sille mahdollisesti annetaan jonkin muun kansainvälisen välineen perusteella tai puitteissa ja jotka ovat IMO:n hyväksymiä. Meriturvallisuuskomitea ja sitä avustavat elimet tekevät päätöksensä jäsenten enemmistöllä.

2.3. Suunniteltu IMO:n meriturvallisuuskomitean säädös

Meriturvallisuuskomitean on määrä hyväksyä 18.–27. kesäkuuta 2025 pidettävässä 110. istunnossaan muutoksia SOLAS-yleissopimuksen II-1, II-2 ja V lukuun sekä vuoden 1994 HSC-säännöstöön ja vuoden 2000 HSC-säännöstöön.

SOLAS-yleissopimuksen II-1 lukuun suunniteltujen muutosten tarkoituksena on tarjota selkeyttä ja varmuutta siihen, miten IGF-säännöstöä sovelletaan kaasumaisiin polttoaineisiin.

SOLAS-yleissopimuksen II-2 lukuun suunniteltujen muutosten tarkoituksena on varmistaa tämän säännön johdonmukainen täytäntöönpano matkustaja-alusten ja rahtialusten osalta.

SOLAS-yleissopimuksen V lukuun suunniteltujen muutosten tarkoituksena on parantaa luotsien turvallisuutta merellä.

Vuoden 1994 HSC-säännöstöön ja vuoden 2000 HSC-säännöstöön suunniteltujen muutosten tarkoituksena on yhdenmukaistaa pelastusliivejä koskevat vaatimukset SOLAS-yleissopimuksen III luvun vaatimusten kanssa.

3. MERITURVALLISUUSKOMITEAN 110. ISTUNNOSSA UNIONIN PUOLESTA OTETTAVA KANTA

3.1. Muutokset SOLAS-yleissopimuksen II-1 lukuun

Meriturvallisuuskomitea (MSC) tarkasteli 108. istunnossaan IGF-säännöston soveltamista alhaisessa lämpötilassa leimahtaviin polttoaineisiin ja muihin kaasumaisiin polttoaineisiin. Komitea totesi, että on tarpeen selvittää, sovelletaanko IGF-säännöstöä kaasua polttoaineena käyttäviin aluksiin leimahduspisteestä riippumatta, ja päätyi siirtämään asian lastien ja konttien kuljetuksia käsittelevän alakomitean (CCC) 10. kokouksen käsiteltäväksi. CCC:ltä saatiin lausunto asiasta MSC:n 109. istunnossa.

CCC hyväksyi 10. kokouksessaan yleisen lähestymistavan, jonka mukaan IGF-säännöstöä olisi sovellettava alhaisessa lämpötilassa leimahtaviin polttoaineisiin ja kaasumaisiin polttoaineisiin, ja suosittelee meriturvallisuuskomitean 109. istunnolle, että SOLAS-yleissopimuksen II-1 lukua olisi muutettava. Unionin kanta CCC:n 10. kokouksessa oli tukea parhaan etenemistavan jatkotarkastelua sen osalta, olisiko kaikkien kaasumaisten polttoaineiden katsottava kuuluvan IGF-säännöston soveltamisalaan ja miten tämä voitaisiin toteuttaa.

MSC:n 109. istunnossa perustettiin uusia teknologioita ja vaihtoehtoisia polttoaineita käyttävien alusten kasvihuonekaasupäästöjen vähentämistä tukevan turvallisuuden sääntelykehityksen kehittämistä käsittelevä työryhmä ja kehoitettiin sitä valmistelevaan SOLAS-yleissopimuksen II-1/2.29, 56 ja 57 sääntöä koskevat muutosluonnokset komitean käsiteltäviksi. Unionin kanta MSC:n 109. istunnossa oli tukea tarvetta selvittää kiireellisesti IGF-säännöston soveltamisalaa hyväksymällä tarvittaessa SOLAS-yleissopimusta koskevia muutosluonnoksia.

MSC käsitteli työryhmän raporttia ja hyväksyi 109. istunnossaan SOLAS-yleissopimusta koskevat muutosluonnokset IGF-säännösten soveltamisen osalta, jotta muutosluonnokset voitaisiin hyväksyä lopullisesti MSC:n 110. istunnossa. Muutokset on jaettu 17. joulukuuta 2024 päivätyn IMO:n kiertokirjeen nro 4953 liitteessä 1.

Unionin olisi kannatettava näitä muutoksia, koska niillä tarjotaan selkeyttä ja varmuutta IGF-säännösten soveltamiseen kaasumaisiin polttoaineisiin.

3.2. Muutokset SOLAS-yleissopimuksen II-2 lukuun

Aluksen järjestelmiä ja laitteistoja käsittelevä alakomitea (SSE) käsitteli 10. kokouksessaan SOLAS-yleissopimuksen II-2/11.2 ja 11.4.1 säännön pieniä korjauksia tarkoituksenaan varmistaa tämän säännön johdonmukainen täytäntöönpano matkustaja-alusten ja rahtialusten osalta. Keskustelun jälkeen alakomitea kannatti ehdotusta ja hyväksyi SOLAS-yleissopimuksen II-2/11 sääntöä koskevat muutosluonnokset (pieninä korjauksina 7), jotta ne voitaisiin hyväksyä MSC:n 109. istunnossa ja sitten lopullisesti hyväksyä MSC:n 110. istunnossa. Unionin kanta SSE:n 10. kokouksessa oli kannattaa näitä muutoksia, jotta tämän säännön johdonmukainen täytäntöönpano matkustaja-alusten ja rahtialusten osalta voidaan varmistaa.

MSC:n 109. istunnossa hyväksyttiin SOLAS-yleissopimuksen II-2/11 sääntöä koskevat muutosluonnokset, jotta voidaan varmistaa tämän säännön johdonmukainen täytäntöönpano matkustaja-alusten ja rahtialusten osalta ja jotta muutosluonnokset voitaisiin hyväksyä lopullisesti MSC:n 110. istunnossa. Muutokset on jaettu 17. joulukuuta 2024 päivätyn IMO:n kiertokirjeen nro 4953 liitteessä 1.

Unionin olisi kannatettava näitä muutoksia, koska niiden avulla voidaan varmistaa tämän säännön johdonmukainen täytäntöönpano matkustaja-alusten ja rahtialusten osalta.

3.3. Muutokset SOLAS-yleissopimuksen V lukuun

MSC:n 106. istunnossa sovittiin, että navigointia, viestintää sekä etsintä- ja pelastustoimintaa käsittelevän alakomitean (NCSR) kaksivuotiseen työohjelmaan vuosiksi 2022–2023 ja NCSR:n 10. kokouksen alustavaan työohjelmaan sisällytetään aloite, joka koskee SOLAS-yleissopimuksen V/23 säännön ja siihen liittyvien välineiden tarkistamista luotsien siirtojärjestelyjen turvallisuuden parantamiseksi. Tavoitteena oli saattaa aloite päätökseen vuonna 2024. Unionin kanta MSC:n 106. istunnossa oli kannattaa periaatteessa ehdotusta luoda uusi aloite SOLAS-yleissopimuksen V/23 säännön ja siihen liittyvien välineiden muuttamiseksi luotsien siirtojärjestelyjen turvallisuuden parantamiseksi.

NCSR:n 10. kokouksessa aloitettiin SOLAS-yleissopimuksen V/23 säännön tarpeellinen tarkistaminen. Työn jatkamiseksi alakomitea päätti perustaa kirjallista menettelyä käyttävän luotsien siirtojärjestelyjä käsittelevän ryhmän, jota Kiina koordinoi. Työ pyritään saamaan hyväksyntävalmiiksi NCSR:n 11. kokoukseen. Unionin kanta NCSR:n 10. kokouksessa oli ehdottaa, että työryhmän asiantuntijoiden olisi jatkettava teknistä keskustelua.

Kirjallista menettelyä käyttävä ryhmä esitteli NCSR:n 11. kokoukselle SOLAS-yleissopimuksen V/23 sääntöä koskevia muutosluonnoksia ja luotsien siirtojärjestelyjä koskevia suoritustandardiluonnoksia. Alakomitea siirsi asiaa käsiteltyään ryhmän raportin merenkulkua käsittelevälle työryhmälle SOLAS-yleissopimusta koskevien muutosluonnosten ja suoritustandardiluonnosten tarkistamista ja viimeistelyä varten. Käsiteltyään työryhmän raportin tämä alakomitea hyväksyi SOLAS-yleissopimuksen V/23 sääntöä ja lisäystä (Todistukset) koskevat muutosluonnokset sekä asiaan liittyvän MSC:n

päätöslauselmaluonnoksen luotsien siirtojärjestelyjen suorituststandardeista ja kehotti komiteaa hyväksymään ne myöhempää lopullista hyväksymistä varten. Unionin kanta NCSR:n 11. kokouksessa oli ehdottaa, että kaikki asiakirjat ohjattaisiin merenkulkua käsittelevälle työryhmälle, joka kehittäisi edelleen SOLAS-yleissopimuksen V/23 sääntöön ja siihen liittyviin välineisiin tehtyjä muutoksia.

MSC:n 109. istunnossa hyväksyttiin SOLAS-yleissopimuksen V/23 sääntöä ja lisäystä (Todistukset) koskevat muutosluonnokset. Muutosluonnokset on määrä hyväksyä lopullisesti MSC:n 110. istunnossa. Muutokset on jaettu 17. joulukuuta 2024 päivätyn IMO:n kiertokirjeen nro 4953 liitteessä 1.

Unionin olisi kannatettava näitä muutoksia, koska ne parantavat luotsien turvallisuutta merellä.

3.4. Muutokset vuoden 1994 HSC-säännöstöön ja vuoden 2000 HSC-säännöstöön

MSC:n 101. istunnossa sovittiin, että komitean kaksivuotiskauden jälkeiseen ohjelmaan sisällytettäisiin aloite, joka koskee muutosten tekemistä vuosien 1994 ja 2000 HSC-säännöstöjen 8.3.5 kohtaan ja liitteeseen 1. Asian viimeistelyyn katsottiin tarvittavan yksi istunto, ja asiaan liittyväksi elimeksi nimettiin SSE-alakomitea. Unionin kanta MSC:n 101. istunnossa oli kannattaa ehdotusta uuden aloitteen luomisesta SSE-alakomitealle, jotta vauvoille soveltuvia pelastusliivejä koskevat HSC-säännöstöjen vaatimukset voidaan yhdenmukaistaa SOLAS-yleissopimuksen III luvun pelastusliivejä koskevien vaatimusten kanssa.

SSE:n 9. kokouksessa päätettiin sisällyttää tämä työohjelman kohta SSE:n 10. kokouksen alustavaan työohjelmaan. SSE:n 10. kokouksessa ohjeistettiin LSA-työryhmää viimeistelemään vuosien 1994 ja 2000 HSC-säännöstöjä koskevat muutosluonnokset ottaen huomioon täysistunnossa tehdyt huomautukset ja päätökset. Tarkasteltuaan LSA-työryhmän raportin asiaankuuluvaa osaa SSE:n 10. kokous hyväksyi vuosien 1994 ja 2000 HSC-säännöstöjä koskevat muutosluonnokset, jotta ne voitaisiin hyväksyä MSC:n 109. istunnossa ja myöhemmin lopullisesti hyväksyä MSC:n 110. istunnossa.

MSC:n 109. istunnossa hyväksyttiin muutosluonnokset, jotka koskevat vuoden 1994 HSC-säännöston 8.3.5 kohtaa (Henkilökohtaiset hengenpelastuslaitteet) ja liitettä 1 (Varusteluettelo) sekä vuoden 2000 HSC-säännöston 8.3.5 kohtaa (Henkilökohtaiset hengenpelastuslaitteet) ja liitettä 1 (Varusteluettelo), jotta ne voitaisiin hyväksyä MSC:n 110. istunnossa. Muutosten on määrä tulla voimaan 1. tammikuuta 2028. Muutokset on jaettu 17. joulukuuta 2024 päivätyn IMO:n kiertokirjeen nro 4953 liitteissä 2 ja 3.

Unionin olisi kannatettava näitä muutoksia, koska niillä yhdenmukaistetaan pelastusliivejä koskevat vaatimukset SOLAS-yleissopimuksen III luvun vaatimusten kanssa ja parannetaan vauvojen turvallisuutta onnettomuuksissa.

4. ASIAA KOSKEVA EU:N LAINSÄÄDÄNTÖ JA EU:N TOIMIVALTA

4.1. Asiaan liittyvä EU:n lainsäädäntö

4.1.1. Muutokset SOLAS-yleissopimuksen II-1 lukuun

Matkustaja-alusten turvallisuussäännöistä ja -määräyksistä annetun direktiivin 2009/45/EY¹ 6 artiklan 2 kohdan a alakohdan i alakohdassa säädetään, että kotimaanmatkoilla EU:ssa

¹ EUVL L 163, 25.6.2009, s. 1.

liikennöivien A-luokan uusien matkustaja-alusten on kaikilta osin oltava vuoden 1974 SOLAS-yleissopimuksen, sellaisena kuin se on muutettuna, vaatimusten mukaisia.

Lisäksi direktiivin 2009/45/EY liite I sisältää kaksi sääntöä, jotka koskevat aluksia, joissa käytetään alhaisessa lämpötilassa leimahtavia polttoaineita:

- II-1/G/1 sääntö (sovelletaan uusiin B-, C- ja D-luokan aluksiin [ja olemassa oleviin B-luokan aluksiin]): ”Milloin tahansa rakennettujen alusten, jotka on muutettu kaasumaista tai nestemäistä polttoainetta käyttäviksi tai joilla on tarkoitus siirtyä käyttämään kaasumaista tai nestemäistä polttoainetta, jonka leimahduspiste on II-2/A/10 säännön 1.1 alakohdassa sallittua alhaisempi, on oltava SOLAS-yleissopimuksen II-1/2.28 säännössä määritellyn IGF-säännösten vaatimusten mukaisia” ja
- II-1/G/57 sääntö (vaatimukset aluksille, joilla käytetään alhaisessa lämpötilassa leimahtavia polttoaineita): ”Alusten, jotka käyttävät kaasumaista tai nestemäistä polttoainetta, jonka leimahduspiste on II-2/4.2.1.1 säännössä sallittua alhaisempi, on oltava SOLAS-yleissopimuksen II-1/2.28 säännössä määritellyn IGF-säännösten vaatimusten mukaisia.”

SOLAS-yleissopimuksen II-1 lukuun tehtävät muutokset voivat siten vaikuttaa ratkaisevasti direktiivin 2009/45/EY sisältöön. Näin on siksi, että direktiivin 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.

4.1.2. Muutokset SOLAS-yleissopimuksen II-2 lukuun

Matkustaja-alusten turvallisuussäännöistä ja -määräyksistä annetun direktiivin 2009/45/EY 6 artiklan 2 kohdan a alakohdan i alakohdassa säädetään, että kotimaanmatkoilla EU:ssa liikennöivien A-luokan uusien matkustaja-alusten on kaikilta osin oltava vuoden 1974 SOLAS-yleissopimuksen, sellaisena kuin se on muutettuna, vaatimusten mukaisia.

SOLAS-yleissopimuksen II-2 lukuun tehtävät muutokset voivat siten vaikuttaa ratkaisevasti direktiivin 2009/45/EY soveltamiseen. Näin on siksi, että direktiivin 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.

4.1.3. Muutokset SOLAS-yleissopimuksen V lukuun

Matkustaja-alusten turvallisuussäännöistä ja -määräyksistä annetun direktiivin 2009/45/EY 6 artiklan 2 kohdan a alakohdan i alakohdassa säädetään, että kotimaanmatkoilla EU:ssa liikennöivien A-luokan uusien matkustaja-alusten on kaikilta osin oltava vuoden 1974 SOLAS-yleissopimuksen, sellaisena kuin se on muutettuna, vaatimusten mukaisia.

Lisäksi komission täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2024/1975² 4 kohdassa luetellaan navigointilaitteet, mukaan lukien luotsitikkailla varustaminen sekä suorituskyky ja tyyppihyväksyntä. Täytäntöönpanoasetuksessa luetellaan laivavarusteiden suunnittelu-, valmistus- ja suorituskykyvaatimukset ja testausnormit. Se perustuu komission valtuutukseen

² EUVL L 2024/1975, 26.7.2024.

ilmoittaa täytäntöönpanosäädöksillä laivavarusteista annetun direktiivin 2014/90/EU³ soveltamisalaan kuuluvien laivavarusteiden suunnittelu-, valmistus- ja suorituskykyvaatimukset ja testausnormit mainitun direktiivin 35 artiklan 2 kohdan mukaisesti.

SOLAS-yleissopimuksen V lukuun tehtävät muutokset voivat siten vaikuttaa ratkaisevasti direktiivin 2009/45/EY ja komission täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2024/1975 soveltamiseen. Näin on siksi, että komission täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2024/1975 4 kohdassa luetellaan SOLAS-yleissopimuksen V/23 säännössä määrätty navigointilaitteet, mukaan lukien luotsitikkailla varustaminen sekä luotsitikkaiden suorituskyky ja tyyppihyväksyntä.

4.1.4. Muutokset vuoden 1994 HSC-säännöstöön ja vuoden 2000 HSC-säännöstöön

Direktiivin 2009/45/EY 2 artiklan c alakohdassa 'suurnopeusalussäännöstö' määritellään suurnopeusalusten kansainväliseksi turvallisuussäännöstökseksi, joka sisältyy IMO:n meriturvallisuuskomitean 20 päivänä toukokuuta 1994 antamaan päätöslauselmaan MSC 36 (63), tai suurnopeusaluksia koskevaksi vuoden 2000 kansainväliseksi turvallisuussäännöstökseksi (vuoden 2000 HSC-säännöstö), joka sisältyy IMO:n joulukuussa 2000 antamaan päätöslauselmaan MSC.97(73), sellaisina kuin kyseiset säännöstit kulloinkin ovat voimassa.

Matkustaja-alusten turvallisuussäännöistä ja -määräyksistä annetun direktiivin 2009/45/EY 6 artiklan 4 kohdassa säädetään, että kotimaanmatkoilla liikennöivien suurnopeusmatkustaja-alusten, jotka on rakennettu tai joita on huomattavasti korjattu, muutettu tai muunnettu 1 päivänä tammikuuta 1996 tai sen jälkeen, on oltava vuoden 1974 SOLAS-yleissopimuksen X/2 ja X/3 säännön vaatimusten mukaisia. Kyseisissä säännöissä määrätään suurnopeusalussäännösten soveltamisesta.

Vuoden 1994 HSC-säännöstöön ja vuoden 2000 HSC-säännöstöön tehtävät muutokset voivat siten vaikuttaa ratkaisevasti direktiivin 2009/45/EY soveltamiseen. Näin on siksi, että direktiivin 6 artiklan 4 kohdassa säädetään, että kotimaanmatkoilla liikennöivien suurnopeusmatkustaja-alusten, jotka on rakennettu tai joita on huomattavasti korjattu, muutettu tai muunnettu 1 päivänä tammikuuta 1996 tai sen jälkeen, on oltava vuoden 1974 SOLAS-yleissopimuksen X/2 ja X/3 säännön vaatimusten mukaisia. Kyseisissä säännöissä määrätään suurnopeusalussäännösten soveltamisesta.

4.2. EU:n toimivalta

Suunniteltujen säädösten kohde koskee alaa, jolla unionilla on yksinomainen ulkoinen toimivalta SEUT-sopimuksen 3 artiklan 2 kohdan viimeisen virkkeen nojalla, koska suunnitellut säädökset voivat vaikuttaa yhteisiin sääntöihin tai muuttaa niiden soveltamisalaa.

5. OIKEUSPERUSTA

5.1. Menettelyllinen oikeusperusta

5.1.1. Periaatteet

Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen, jäljempänä 'SEUT-sopimus', 218 artiklan 9 kohdassa määrätään päätöksistä ”*sopimuksella perustetussa elimessä unionin puolesta*

³ EUVL L 257, 28.8.2014, s. 146.

esitettävien kantojen vahvistamisesta, silloin kun tämän elimen on annettava säädöksiä, joilla on oikeusvaikutuksia, lukuun ottamatta säädöksiä, joilla täydennetään tai muutetaan sopimuksen institutionaalisia rakenteita”.

SEUT-sopimuksen 218 artiklan 9 kohtaa sovelletaan riippumatta siitä, onko unioni kyseisen elimen jäsen tai kyseisen sopimuksen osapuoli.⁴

Ilmaisu *’säädökset, joilla on oikeusvaikutuksia’* kattaa myös säädökset, joilla on oikeusvaikutuksia kyseiseen elimeen sovellettavan kansainvälisen oikeuden nojalla. Se kattaa myös välineet, joilla ei ole sitovaa vaikutusta kansainvälisen oikeuden nojalla, mutta jotka *”voivat vaikuttaa ratkaisevasti sen säännösten sisältöön, jonka unionin lainsäätäjät antaa”*.⁵

5.1.2. Soveltaminen käsillä olevassa asiassa

IMO:n meriturvallisuuskomitea on sopimuksella Kansainvälistä merenkulkujärjestöä koskevan yleissopimuksen mukaisesti perustettu elin.

Säädökset, jotka tämän IMO:n komitean on määrä antaa, ovat säädöksiä, joilla on oikeusvaikutuksia. Suunnitellut säädökset voivat vaikuttaa ratkaisevasti unionin lainsäädäntöön ja erityisesti seuraavien säästöjen sisältöön:

- Matkustaja-alusten turvallisuussäännöistä ja -määräyksistä annettu direktiivi 2009/45/EY. Näin on siksi, että 6 artiklan 2 kohdan a alakohdan i alakohdassa säädetään, että kotimaanmatkoilla liikennöivien A-luokan uusien matkustaja-alusten on kaikilta osin oltava vuoden 1974 SOLAS-yleissopimuksen, sellaisena kuin se on muutettuna, vaatimusten mukaisia, ja 6 artiklan 4 kohdassa säädetään, että kotimaanmatkoilla liikennöivien suurnopeusmatkustaja-alusten, jotka on rakennettu tai joita on huomattavasti korjattu, muutettu tai muunneltu 1 päivänä tammikuuta 1996 tai sen jälkeen, on oltava vuoden 1974 SOLAS-yleissopimuksen X/2 ja X/3 säännön vaatimusten mukaisia. Kyseisissä säännöissä määrätään suurnopeusalussäännösten soveltamisesta.
- Komission täytäntöönpanoasetus (EU) 2024/1975 Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2014/90/EU soveltamissäännöistä laivavarusteiden suunnittelu-, valmistus- ja suorituskysymysten ja testausnormien osalta sekä komission täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2023/1667 kumoamisesta. Näin on siksi, että komissio luetteloi asetuksen 4 kohdassa SOLAS-yleissopimuksen V/23 säännössä määrättyt navigointilaitteet, mukaan lukien luotsitikkaila varustaminen sekä luotsitikkaiden suorituskysymys ja tyyppihyväksyntä.
- Suunnitelluilla säädöksillä ei täydennetä eikä muuteta sopimuksen institutionaalisia rakenteita.

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

5.2. Aineellinen oikeusperusta

5.2.1. Periaatteet

SEUT-sopimuksen 218 artiklan 9 kohdan nojalla annettavan päätöksen aineellinen oikeusperusta määräytyy ensisijaisesti sen suunnitellun säädöksen tavoitteen ja sisällön

⁴ Unionin tuomioistuimen tuomio 7.10.2014, Saksa v. neuvosto, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, 64 kohta.

⁵ Unionin tuomioistuimen tuomio, Saksa v. neuvosto (OIV), C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, 61–64 kohta.

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.

5.2.2. Soveltaminen käsillä olevassa asiassa

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

5.3. 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 110. istunnossa Euroopan unionin puolesta otettavasta kannasta kansainväliseen yleissopimukseen ihmishengen turvallisuudesta merellä (SOLAS-yleissopimus), suurnopeusaluksia koskevaan vuoden 1994 kansainväliseen turvallisuussäännöstöön (vuoden 1994 HSC-säännöstö) ja suurnopeusaluksia koskevaan vuoden 2000 kansainväliseen turvallisuussäännöstöön (vuoden 2000 HSC-säännöstö) 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 huolehtii kaikkien niiden tehtävien suorittamisesta, joita sille on määrätty mainitussa yleissopimuksessa, IMO:n yleiskokouksessa tai IMO:n neuvostossa, tai kaikkien sellaisten mainitun artiklan soveltamisalaan kuuluvien tehtävien suorittamisesta, joita sille voidaan antaa jonkin muun kansainvälisen välineen nojalla ja jotka IMO hyväksyy.
- (4) IMO:n meriturvallisuuskomitean on määrä hyväksyä 18–27 päivänä kesäkuuta 2025 pidettävässä 110. istunnossaan muutoksia vuoden 1974 kansainväliseen yleissopimukseen ihmishengen turvallisuudesta merellä (SOLAS-yleissopimus), suurnopeusaluksia koskevaan vuoden 1994 kansainväliseen turvallisuussäännöstöön (vuoden 1994 HSC-säännöstö) ja suurnopeusaluksia koskevaan vuoden 2000 kansainväliseen turvallisuussäännöstöön (vuoden 2000 HSC-säännöstö).
- (5) On aiheellista vahvistaa kanta, joka otetaan unionin puolesta IMO:n meriturvallisuuskomitean 110. istunnossa, koska suunnitellut säädökset voivat vaikuttaa ratkaisevasti unionin lainsäädännön eli matkustaja-alusten turvallisuussäännöistä ja -määräyksistä annetun direktiivin 2009/45/EY¹ ja Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2014/90/EU soveltamissäännöistä

¹ EUVL L 163, 25.6.2009, s. 1.

laivavarusteiden suunnittelu-, valmistus- ja suorituskyykyvaatimusten ja testausnormien osalta sekä komission täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2023/1667 kumoamisesta annetun komission täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2024/1975² sisältöön.

- (6) Tästä syystä unionin olisi kannatettava SOLAS-yleissopimuksen II-1 lukuun tehtäviä muutoksia, koska niillä tarjotaan selkeyttä ja varmuutta siihen, miten IGF-säännöstöä sovelletaan kaasumaisiin polttoaineisiin. Unionin olisi kannatettava SOLAS-yleissopimuksen II-2 lukuun tehtäviä muutoksia, koska niiden avulla voidaan varmistaa tämän säännön johdonmukainen täytäntöönpano matkustaja-alusten ja rahtialusten osalta. Unionin olisi kannatettava SOLAS-yleissopimuksen V lukuun tehtäviä muutoksia, koska ne parantavat luotsien turvallisuutta merellä. Unionin olisi kannatettava vuoden 1994 HSC-säännöstöön ja vuoden 2000 HSC-säännöstöön tehtäviä muutoksia, koska niillä yhdenmukaistetaan pelastusliivejä koskevat vaatimukset SOLAS-yleissopimuksen III luvun vaatimusten kanssa ja parannetaan vauvojen turvallisuutta onnettomuuksissa.
- (7) Unionin kannan esittävät yhdessä ne jäsenvaltiot, jotka ovat IMO:n jäseniä, ja komissio,

ON HYVÄKSYNYT TÄMÄN PÄÄTÖKSEN:

1 artikla

Kansainvälisessä merenkulkujärjestössä meriturvallisuuskomitean 110. istunnossa Euroopan unionin puolesta otettava kanta on hyväksyä muutokset vuoden 1974 kansainvälisen yleissopimuksen ihmishengen turvallisuudesta merellä (SOLAS-yleissopimus) II-1, II-2 ja V lukuun, suurnopeusaluksia koskevaan vuoden 1994 kansainväliseen turvallisuussäännöstöön (vuoden 1994 HSC-säännöstö) ja suurnopeusaluksia koskevaan vuoden 2000 kansainväliseen turvallisuussäännöstöön (vuoden 2000 HSC-säännöstö) 17 päivänä joulukuuta 2024 päivätyn IMO:n kiertokirjeen nro 4953 liitteissä 1, 2 ja 3 esitetyn mukaisesti.

2 artikla

Edellä 1 artiklassa tarkoitetun kannan esittävät komissio sekä ne unionin jäsenvaltiot, jotka ovat IMO:n meriturvallisuuskomitean jäseniä, toimien yhdessä unionin edun mukaisesti.

3 artikla

Tämä päätös on osoitettu komissiolle ja kaikille jäsenvaltioille.

² EUVL L 2024/1975, 26.7.2024.

Tehty Brysselissä

Neuvoston puolesta
Puheenjohtaja