



EUROOPA
KOMISJON

Brüssel, 23.10.2026
COM(2026) 578 final

2026/0328 (NLE)

Ettepanek:

NÕUKOGU OTSUS

Euroopa Liidu nimel võetava seisukoha kohta Rahvusvahelise Mereorganisatsiooni meresõiduohutuse komitee 112. istungjärgul seoses inimeste ohutust merel käsitleva 1974. aasta rahvusvahelise konventsiooni (SOLASi konventsioon) muudatuste vastuvõtmisega ning seoses resolutsiooni eelnõuga MSC.471(101)/Rev.1, mis käsitleb sagedusel 406 MHz töötavate mereõnnetuse asukoha määramise raadiopoiide (EPIRB) toimivuse standardeid ja millega võetakse valikulise funktsioonina kasutusele kahe-suunaline sideteenus, ning seoses MSC resolutsiooni eelnõuga laevade asukohamäärangu süsteemi (*R-mode*) vastuvõtuseadmete toimivuse standardite kohta

SELETUSKIRI

1. KAVANDATAV REGULEERIMISESE

Käesolevas ettepanekus käsitletakse otsust, millega määratakse kindlaks liidu nimel võetav seisukoht Rahvusvahelise Mereorganisatsiooni meresõiduohutuse komitee 112. istungjärgul, mis toimub 14. detsembrist kuni 18. detsembrini 2026.

Meresõiduohutuse komitee (edaspidi „MSC“) peab 112. istungjärgul vastu võtma järgmised dokumendid:

- (a) inimelude ohutust merel käsitleva 1974. aasta rahvusvahelise konventsiooni (SOLASi konventsioon) V peatüki muudatused, mis peaksid jõustuma 1. jaanuaril 2032;
- (b) resolutsiooni eelnõu MSC.471(101)/Rev.1, mis käsitleb sagedusel 406 MHz töötavate mereõnnetuse asukoha määramise raadiopoide (EPIRB) toimivuse standardeid ja millega võetakse valikulise funktsioonina kasutusele kahe-suunaline sideteenus;
- (c) MSC resolutsiooni eelnõu laevade asukohamäärangu süsteemi (*R-mode*) vastuvõtuseadmete toimivuse standardite kohta.

2. ETTEPANEKU TAUST

2.1. Rahvusvahelise Mereorganisatsiooni konventsioon ja SOLASi konventsioon

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

Konventsioon jõustus 17. märtsil 1958.

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

Kõik liikmesriigid on 25. mail 1980 jõustunud 1974. aasta rahvusvahelise konventsiooni inimelude ohutusest merel (edaspidi „SOLASi konventsioon“) osalised. Liit ei ole SOLASi konventsiooni osaline.

2.2. Rahvusvaheline Mereorganisatsioon ja selle raames tegutsev meresõiduohutuse komitee

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

IMO liikmeks võivad olla ainult riigid. Kõik ELi liikmesriigid on IMO liikmed. Kuigi EL ei ole IMO liige, põhinevad Euroopa Komisjoni suhted IMOga praegu IMO resolutsioonil A.1168(32), millega nähakse ette IMO ja valitsustevaheliste organisatsioonide koostöö kord ja tingimused. Tuginedes IMO resolutsioonile ja alates 1974. aastast sõlmitud täiendavatele

kokkulepetele, osaleb Euroopa Komisjon vaatlejana kõigil IMO komitee ja allkomiteede koosolekutel.

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

IMO konventsiooni artikli 28 lõike b kohaselt tagab IMO meresõiduohutuse komitee vahendid, et täita talle IMO konventsiooni, IMO assamblee või IMO nõukogu poolt määratud ülesandeid või eespool nimetatud tegevusvaldkonna alla kuuluvaid ülesandeid, mis on määratud mõne muu rahvusvahelise õigusakti alusel ja mille IMO on kinnitanud. Meresõiduohutuse komitee ja selle allorganid teevad oma otsused liikmete häälteenamusega.

2.3. IMO meresõiduohutuse komitee kavandatavad aktid

Meresõiduohutuse komitee 112. istungjärgul on kavas vastu võtta järgmised dokumendid:

- (a) inimelude ohutust merel käsitleva 1974. aasta rahvusvahelise konventsiooni (SOLASi konventsioon) V peatüki muudatused, mis peaksid jõustuma 1. jaanuaril 2032.

Need muudatused tuleb vastu võtta kooskõlas SOLASi konventsiooni VIII artikli punkti b alapunktiga iv. SOLASi konventsiooni V peatüki muudatused, kui need on jõustunud vastavalt konventsiooni VIII artiklile, on õiguslikult siduvad nende konventsiooniosaliste valitsuste jaoks, kelle suhtes neid kohaldatakse.

Kavandatud muudatuste eesmärk on kehtestada kaugtuvastus- ja -seiresüsteemi (LRIT) asukohateadete tasuta ja regulaarne esitamine iga kuue tunni järel rannikuriikidele, kellel on õigus sellist teavet saada;

- (b) resolutsiooni eelnõu MSC.471(101)/Rev.1, mis käsitleb sagedusel 406 MHz töötavate mereõnnetuse asukoha määramise raadiopoide (EPIRB) toimivuse standardeid ja millega võetakse valikulise funktsioonina kasutusele kahe-suunaline sideteenus;

Resolutsiooni eelnõu kavandatud läbivaatamise eesmärk on tagada, et Galileo otsingu- ja päästeteenistuse tagasisideteenuse kaudu pakutav kahe-suunaline sideteenus oleks vahend hädaolukorras oleva laevapere ja päästekoordinatsioonikeskuse vaheliseks elementaarseks teabevahetuseks, ja sellega tõhustatakse merehädahoiatussüsteemi;

- (c) MSC resolutsiooni eelnõu laevade asukohamäärangu süsteemi (*R-mode*) vastuvõtuseadmete toimivuse standardite kohta.

Kavandatava eelnõu eesmärk on parandada meresõiduohutust, kõrvaldades ülemaailmse satelliitnavigatsioonisüsteemi (GNSS) tõrked GNSSi erandolukorra süsteemi, näiteks VHF andmevahetussüsteemi (VDES) *R-mode*'i kaudu.

3. LIIDU NIMEL VÕETAV SEISUKOHT

3.1. SOLASi konventsiooni reegli V/19-1 muudatused

MSC leppis oma 110. istungjärgul kokku, et 2026. ja 2027. aastal toimuvate istungjärgude päevakorda ning 111. istungjärgu esialgsesse päevakorda lisatakse väljund „LRIT-süsteemi finantsstruktuuri läbivaatamine“. MSC 110. istungjärgul lepidi kokku, et MSC 111.

istungjärgul luuakse tehniline tööühm, kes kaalub LRIT-süsteemi finantsarhitektuuri läbivaatamist, ning sõltuvalt MSC 111. istungjärgul peetud arutelude tulemustest otsustab komitee, kuidas jätkata SOLASi konventsiooni reegli V/19-1 muudatuste väljatöötamist.

Liidu seisukoht MSC 110. istungjärgul oli toetada selle uue väljundi kasutuselevõttu.

MSC arutas oma 111. istungjärgul mitut IMO osaliste esitatud ettepanekut ja otsustas luua LRIT-süsteemi finantsstruktuuri tööühma. MSC 111. istungjärgul tehti tööühmale muu hulgas ülesandeks anda nõu, kuidas jätkata SOLASi konventsiooni reegli V/19-1 muudatuste väljatöötamist. Olles läbi vaadanud LRIT-süsteemi finantsstruktuuri tööühma aruande, kiitis MSC 111. istungjärgul heaks SOLASi konventsiooni reegli V/19-1 muudatusettepanekud, mis käsitlevad tasuta regulaarsete LRIT-asukohateadete kättesaadavaks tegemist rannikuriikidele, kellel on selline õigus. Need muudatused on kavas vastu võtta MSC 112. istungjärgul ja jõustada hiljemalt 1. jaanuaril 2032. IMO sekretariaat edastas nimetatud muudatused IMO 11. juuni 2026. aasta ringkirjas nr 5222.

Liidu seisukoht MSC 111. istungjärgul oli põhimõtteliselt toetada seda, et MSC 111. istungjärgul tehakse poliitiline otsus, millega toetatakse kaugtuvastus- ja -seiresüsteemi (LRIT) asukohateadete tasuta ja regulaarselt iga kuue tunni järel kättesaadavaks tegemist rannikuriikidele, kellel on õigus sellist teavet saada, ning et komitee 111. istungjärgul moodustatakse tööühm selle päevakorrapunkti raames esitatud esildiste arutamiseks.

Samuti tuleks meeles pidada, et MSC 111. istungjärgul kutsuti Euroopa Komisjoni üles kaaluma taotlust, et eriotstarbelise seadme käitaja (Euroopa Meresõiduohutuse Amet) viiks LRITi operatiivse juhtimisorgani koordineerimisel läbi eriotstarbelise seadme toimivuse katsed, et kontrollida selle tegevussuutlikkust ja tulemuslikkust LRITi andmekeskuste vahel, kuna uue kulumudeli rakendamise tulemusena eeldatakse vahetatavate sõnumite arvu suurenemist. Komisjon märgib, et selline testimine on käimas ja selle tulemused esitatakse 112. istungjärgul.

Liit peaks neid muudatusi toetama, sest nii saavutatakse tõhusam ülemaailmne merendusala teadlikkus. Igal rannikuriigil on võimalik oma territoriaalvesi teataval määral jälgida, mis võimaldab intsidentidele kiiremini reageerida ning uurimisi ja analüüse paremini toetada.

Muudetud direktiivi 2002/59/EÜ (millega luuakse ühenduse laevaliikluse seire- ja teabesüsteem) (laevaliikluse seire- ja teabesüsteemi direktiiv)¹ artiklis 6b kohustatakse ELi liikmesriike ja komisjoni tegema koostööd, et määrata kindlaks nõuded LRIT-teabe edastamiseks ette nähtud seadmete paigaldamise kohta liikmesriikide AISi püsijaamadega hõlmatud vetes liikuvate laevade pardale, ning esitama IMO-le mis tahes asjakohased meetmed; samuti tegema koostööd, et rajada ELi LRITi andmekeskus (EU LRIT DC). Lisaks võimaldab sama direktiiviga loodud SafeSeaNet kõnealuse direktiivi artikli 6b kohaselt saadud LRIT-teavet liikmesriikide vahel levitada.

Kavandatud muudatuste reguleerimisese puudutab valdkonda, milles liidul on Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 3 lõike 2 viimase osa kohaselt ainuvälispädevus, kuna kavandatud aktid võivad mõjutada ühisnorme või muuta nende kohaldamisala. Seetõttu võivad SOLASi konventsiooni reegli V/19-1 muudatused LRITi kohta otsustavalt mõjutada direktiivi 2002/59/EÜ alusel kohaldatavaid nõudeid.

3.2. Resolutsiooni eelnõu MSC.471(101)/Rev.1, mis käsitleb sagedusel 406 MHz töötavate mereõnnetuse asukoha määramise raadiopoiide (EPIRB) toimivuse

¹ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 27. juuni 2002. aasta direktiiv 2002/59/EÜ, millega luuakse ühenduse laevaliikluse seire- ja teabesüsteem ning tunnistatakse kehtetuks nõukogu direktiiv 93/75/EMÜ (EÜT L 208, 5.8.2002, lk 10).

standardeid ja millega võetakse valikulise funktsioonina kasutusele kaesuunaline sideteenus

MSC leppis oma 107. istungjärgul kokku lisada iga kahe aasta järel toimuva istungjärgu päevakorda punkt „Suuniste väljatöötamine seoses õnnetuskoha määramise satelliitradaripoiidega, mis rakendavad Galileo otsingu- ja päästeteenistuse tagasisideteenuse kaudu pakutavat kaesuunalist sideteenust täiendusena õnnetuskoha määramise radaripoi toimivusstandarditele (resolutsioon MSC.471(101))“, mille arutamine vajab kahte istungjärku, ning selle ülesande täitjaks määrati navigatsioon, side ning otsingu- ja päästetegevuse allkomitee (NCSR). Liit oli esitanud taotluse selle uue väljundi kohta ja seetõttu oli tema seisukoht MSC 107. istungjärgul toetada uue väljundi kasutuselevõttu.

NCSR arutas oma 13. istungjärgul mitut dokumenti, sealhulgas liidu esitatud dokumenti (Austria jt esitatud dokument NCSR 13/8), milles tutvustati Galileo otsingu- ja päästeteenistuse tagasisideteenuse kaudu pakutavat kaesuunalist sideteenust ja esitati muudatusettepanekud resolutsioonile MSC.471(101) sagedusel 406 MHz töötavate mereõnnetuse asukoha määramise radaripoiide (EPIRB) toimivuse standardite kohta, et võtta valikulise EPIRB funktsioonina kasutusele kaesuunaline sideteenus. NCSR 13. istungjärgul tehti selle töörühmale ülesandeks kaaluda muu hulgas resolutsiooni MSC.471(101) muudatusettepanekuid, millega võetakse vabatahtliku funktsioonina kasutusele kaesuunaline sideteenus. Töörühma aruandega tutvumise järel kiideti NCSR 13. istungjärgul heaks resolutsiooni eelnõu MSC.471(101)/Rev.1, mis käsitleb sagedusel 406 MHz töötavate mereõnnetuse asukoha määramise radaripoiide (EPIRB) toimivuse standardeid ja millega võetakse valikulise funktsioonina kasutusele kaesuunaline sideteenus, eesmärgiga võtta see vastu MSC 112. istungjärgul. IMO sekretariaat edastas resolutsiooni eelnõu MSC.471(101)/Rev.1 dokumentidega MSC 112/10 ja NCSR 13/18/Add.1.

Liidu seisukoht NCSR 13. istungjärgul oli aktiivselt toetada mereõnnetuse asukoha määramise radaripoiide (EPIRB) toimivuse standardite muudatusettepanekuid (resolutsioon MSC. 471(101)), et lisada Cospas-Sarsati avariimajakate poolt Galileo otsingu- ja päästeteenistuse tagasisideteenuse kaudu pakutav kaesuunaline sideteenus.

Liit peaks resolutsiooni eelnõu MSC.471(101)/Rev.1 toetama, sest see uus teenus peaks parandama otsingu- ja päästeteenistuste tegevust, tänu millele muutuvad päästetööd tõhusamaks ja õigeaegsemaks. Galileo otsingu- ja päästeteenistuse tagasisideteenuse kaudu pakutav kaesuunaline sideteenus on vahend hädaolukorras oleva laevapere ja päästekoordinatsioonikeskuse vaheliseks elementaarseks teabevahetuseks, ja sellega tõhustatakse merehädahoiatussüsteemi.

Määrusega (EL) 2021/696² luuakse liidu kosmoseprogramm ja Euroopa Liidu Kosmoseprogrammi Amet (artikkel 1). Programm hõlmab Euroopa satelliitnavigatsioonipoliitikat, mille kohaselt on liidul kaks satelliitnavigatsioonisüsteemi: Galileo programmi (määruse (EL) 2021/696 artikli 3 lõike 1 punkt a) ja Euroopa Geostatsionaarse Navigatsioonilisüsteemi (EGNOS) (nimetatud määruse artikli 3 lõike 1 punkt b) alusel loodud süsteem.

Määruse (EL) 2021/696 artikli 28 lõike 1 kohaselt kannab komisjon liidu kosmoseprogrammi (sealhulgas Galileo ja EGNOS) rakendamise eest üldist vastutust. Programmi Galileo eesmärk on rajada spetsiaalselt tsiviilotstarbeks loodud üleilmne satelliitnavigatsiooni ja -

² Euroopa Parlamendi ja nõukogu 28. aprilli 2021. aasta määrus (EL) 2021/696, millega luuakse liidu kosmoseprogramm ja Euroopa Liidu Kosmoseprogrammi Amet ning tunnistatakse kehtetuks määrused (EL) nr 912/2010, (EL) nr 1285/2013 ja (EL) nr 377/2014 ning otsus nr 541/2014/EL (ELT L 170, 12.5.2021, lk 69).

positsioneerimise taristu, mida saaksid kasutada mitmesugused avaliku ja erasektori esindajad nii Euroopas kui ka mujal maailmas.

Lisaks reguleeritakse EPIRBide tüübikinnitusnõudeid, veo- ja toimivusnõudeid komisjoni rakendusmääruse (EL) 2026/1434³ lisa kandega MED/5.6, mis hõlmab resolutsiooni MSC.471(101). Rakendusmäärus sisaldab laevavarustuse projekteerimis-, ehitus- ja toimivusnõudeid ning katsestandardeid. See põhineb komisjoni volitusel määrata rakendusaktidega kindlaks direktiivi 2014/90/EL (milles käsitletakse laevavarustust)⁴ kohaldamisalasse kuuluva laevavarustuse projekteerimis-, ehitus- ja toimivusnõuded ning katsestandardid kooskõlas kõnealuse direktiivi artikli 35 lõikega 2.

Kavandatud aktide reguleerimisese puudutab valdkonda, milles liidul on Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 3 lõike 2 viimase osa kohaselt ainuvälispädevus, kuna kavandatud aktid võivad muuta ühisnormide kohaldamisala. Seepärast võib resolutsiooni eelnõu MSC.471(101)/Rev.1, mis käsitleb sagedusel 406 MHz töötavate mereõnnetuse asukoha määramise raadiopoiide (EPIRB) toimivuse standardeid ja millega võetakse valikulise funktsioonina kasutusele kahesuunaline sideteenus, otsustavalt mõjutada määruse (EL) 2021/696, direktiivi 2014/90/EL ja komisjoni rakendusmääruse (EL) 2026/1434 alusel kohaldatavaid nõudeid.

3.3. MSC resolutsiooni eelnõu laevade asukohamäärangu süsteemi (*R-mode*) vastuvõtuseadmete toimivuse standardite kohta

MSC arutas oma 110. istungjärgul liidu esildist (Austria jt esitatud dokument MSC 109/19/2), milles tehti ettepanek uue väljundi kohta, et töötada välja laevade asukohamäärangu süsteemi (*R-mode*) toimivuse standardid raadionavigatsioonisüsteemi vastuvõtjate puhul, ning leppis kokku, et see punkt lisatakse NSRi allkomitee päevakorda; selle ülesande täitjaks määrati NCSR.

NCSR kaalus oma 13. istungjärgul mitut dokumenti, sealhulgas liidu esitatud dokumenti (Austria jt esitatud dokument NCSR 13/13/1), milles esitati eelnõu laevade asukohamäärangu süsteemi (*R-mode*) vastuvõtuseadmete toimivuse standardite kohta seoses laevade navigatsiooniks vajalike positsioneerimis-, navigeerimis- ja ajamääramisandmetega kas alternatiivina ülemaailmsele satelliitnavigatsioonisüsteemile (GNSS) või seda täiendava süsteemina. NCSR 13. istungjärgul tehti selle töörühmale ülesandeks koostada laevade asukohamäärangu süsteemi (*R-mode*) vastuvõtuseadmete toimivuse standardite kavand. Töörühma aruandega tutvumise järel lepidi NCSR 13. istungjärgul kokku MSC resolutsiooni eelnõus laevade asukohamäärangu süsteemi (*R-mode*) vastuvõtuseadmete toimivuse standardite kohta, eesmärgiga see MSC 112. istungjärgul vastu võtta. IMO sekretariaat edastas resolutsiooni eelnõu dokumentidega MSC 112/10 ja NCSR 13/18/Add.1.

Liidu seisukoht NCSR 13. istungjärgul oli aktiivselt toetada laevade asukohamäärangu süsteemi (*R-mode*) vastuvõtuseadmete toimivuse standardite kavandit.

Liit peaks resolutsiooni eelnõu toetama, sest sellega parandatakse meresõiduohutust, käsitledes ülemaailmse satelliitnavigatsioonisüsteemi (GNSS) tõrget GNSSi erandolukorra süsteemi, näiteks VHF andmevahetussüsteemi (VDES) *R-mode*'i kaudu. Tänu GNSSi ja *R-mode*'i kombineeritud kasutamisele muutuvad andmed täpsemaks, kättesaadavamaks ja

³ Komisjoni 30. juuni 2026. aasta rakendusmäärus (EL) 2026/1434, millega kehtestatakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2014/90/EL rakenduseeskirjad seoses laevavarustuse projekteerimis-, ehitus- ja toimivusnõuete ning katsestandarditega ja tunnistatakse kehtetuks komisjoni rakendusmäärus (EL) 2025/1533 (ELT L, 2026/1434, http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2026/1434/oj).

⁴ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 23. juuli 2014. aasta direktiiv 2014/90/EL, milles käsitletakse laevavarustust ja millega tunnistatakse kehtetuks nõukogu direktiiv 96/98/EÜ (ELT L 257, 28.8.2014, lk 146. <http://data.europa.eu/eli/dir/2014/90/oj>).

terviklikumaks. Samuti on tagatud asukoha, kiiruse ja aja järjekindel määramine võrreldes eraldiseisva GNSSil põhineva navigatsioonisüsteemi kasutamisega.

Navigatsiooniseadmed, sealhulgas ülemaailmse satelliitnavigatsioonisüsteemi (GNSS) vastuvõtjad, on loetletud komisjoni rakendusmääruse (EL) 2026/1434 lisa 4. jaos. Rakendusmäärus sisaldab laevavarustuse projekteerimis-, ehitus- ja toimivusnõudeid ning katsestandardeid. See põhineb komisjoni volitusel määrata rakendusaktidega kindlaks direktiivi 2014/90/EL (milles käsitletakse laevavarustust) kohaldamisalasse kuuluva laevavarustuse projekteerimis-, ehitus- ja toimivusnõuded ning katsestandardid kooskõlas kõnealuse direktiivi artikli 35 lõikega 2.

Kavandatud aktide reguleerimisese puudutab valdkonda, milles liidul on Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 3 lõike 2 viimase osa kohaselt ainuvälispädevus, kuna kavandatud aktid võivad muuta ühisnormide kohaldamisala. Seetõttu võib resolutsiooni eelnõu laevade asukohamäärangu süsteemi (*R-mode*) vastuvõtuseadmete toimivuse standardite kohta otsustavalt mõjutada direktiivi 2014/90/EL ja komisjoni rakendusmääruse (EL) 2026/1434 alusel kohaldatavaid nõudeid.

4. ÕIGUSLIK ALUS

4.1. Menetlusõiguslik alus

IMO meresõiduohutuse komitee on asutatud lepinguga, Rahvusvahelise Mereorganisatsiooni konventsiooniga.

Kavandatavatel aktidel, mis IMO meresõiduohutuse komitee 112. istungjärgul tuleb vastu võtta, on SOLASi konventsiooni alusel liikmesriikide jaoks õiguslikud tagajärjed. Kavandatavad aktid võivad otsustavalt mõjutada järgmiste ELi õigusaktide sisu:

- direktiiv 2002/59/EÜ, millega luuakse ühenduse laevaliikluse seire- ja teabesüsteem. Seda seetõttu, et direktiivi 2002/59/EÜ artiklis 6b kohustatakse ELi liikmesriike ja komisjoni tegema koostööd, et määrata kindlaks nõuded LRIT-teabe edastamiseks ette nähtud seadmete paigaldamise kohta liikmesriikide automaatse identifitseerimissüsteemi (AIS) püsijaamadega hõlmatud vetes liikuvate laevade pardale, ning esitada IMO-le mis tahes asjakohased meetmed; samuti tegema koostööd, et rajada ELi LRITi andmekeskus (EU LRIT DC). Lisaks võimaldab sama direktiiviga loodud SafeSeaNet kõnealuse direktiivi artikli 6b kohaselt saadud LRIT-teavet liikmesriikide vahel levitada;
- määrus (EL) 2021/696, millega luuakse liidu kosmoseprogramm ja Euroopa Liidu Kosmoseprogrammi Amet. Seda seetõttu, et programm hõlmab Euroopa satelliitnavigatsioonipoliitikat, mille kohaselt on liidul kaks satelliitnavigatsioonisüsteemi: Galileo programmi (määruse (EL) 2021/696 artikli 3 lõike 1 punkt a) ja Euroopa Geostatsionaarse Navigatsioonilisüsteemi (EGNOS) (nimetatud määruse artikli 3 lõike 1 punkt b) alusel loodud süsteem. Määruse (EL) 2021/696 artikli 28 lõike 1 kohaselt kannab komisjon kosmoseprogrammi (sealhulgas Galileo ja EGNOS) rakendamise eest üldist vastutust. Programmi Galileo eesmärk on rajada spetsiaalselt tsiviilotstarbeks loodud üleilmne satelliitnavigatsiooni ja -positsioneerimise taristu, mida saaksid kasutada mitmesugused avaliku ja erasektori esindajad nii Euroopas kui ka mujal maailmas;
- direktiiv 2014/90/EL, milles käsitletakse laevavarustust, ja komisjoni rakendusmäärus (EL) 2026/1434. Seda seetõttu, et komisjoni rakendusmääruse (EL) 2026/1434 lisa 4. jaos on esitatud navigatsiooniseadmed, sealhulgas ülemaailmse satelliitnavigatsioonisüsteemi (GNSS) vastuvõtjad, ning sellesse inkorporeeritakse

resolutsiooni eelnõu laevade asukohamäärangu süsteemi (*R-mode*) vastuvõtuseadmete toimivuse standardite kohta. Lisaks on komisjoni rakendusmääruse (EL) 2026/1434 lisa 5. jaos esitatud EPIRBide tüübikinnitusnõuded, veo- ja toimivusnõuded ning sellesse inkorporeeritakse läbivaadatud resolutsioon MSC. 471(101) EPIRBide toimivusstandardite kohta.

Kavandatavate aktidega ei täiendata ega muudeta konventsiooni institutsioonilist raamistikku.

Seepärast on esildatud otsuse menetlusõiguslik alus ELi toimimise lepingu artikli 218 lõige 9.

4.2. Materiaalõiguslik alus

Kavandatava akti peamine eesmärk ja sisu on seotud meretranspordiga.

Seepärast on esildatud otsuse materiaalõiguslik alus ELi toimimise lepingu artikli 100 lõige 2.

4.3. Järeldus

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

Ettepanek:

NÕUKOGU OTSUS

Euroopa Liidu nimel võetava seisukoha kohta Rahvusvahelise Mereorganisatsiooni meresõiduohutuse komitee 112. istungjärgul seoses inimelude ohutust merel käsitleva 1974. aasta rahvusvahelise konventsiooni (SOLASi konventsioon) muudatuste vastuvõtmisega ning seoses resolutsiooni eelnõuga MSC.471(101)/Rev.1, mis käsitleb sagedusel 406 MHz töötavate mereõnnetuse asukoha määramise raadiopoide (EPIRB) toimivuse standardeid ja millega võetakse valikulise funktsioonina kasutusele kahe-suunaline sideteenus, ning seoses MSC resolutsiooni eelnõuga laevade asukohamäärangu süsteemi (*R-mode*) vastuvõtuseadmete toimivuse standardite kohta

EUROOPA LIIDU NÕUKOGU,

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

võttes arvesse Euroopa Komisjoni ettepanekut

ning arvestades järgmist:

- (1) Rahvusvahelise Mereorganisatsiooni konventsioon jõustus 17. märtsil 1958.
- (2) Rahvusvaheline Mereorganisatsioon (edaspidi „IMO“) on meresõidu ohutuse ja turvalisuse ning laevade põhjustatava merereostuse ja õhusaaste vältimise eest vastutav ÜRO spetsialiseeritud asutus. Kõik liidu liikmesriigid on IMO liikmed. Liit ei ole IMO liige.
- (3) IMO konventsiooni artikli 28 punkti b kohaselt tagab meresõiduohutuse komitee (MSC) vahendid, et täita talle kõnealuse konventsiooni, IMO assamblee või IMO nõukogu poolt määratud ülesandeid või kõnealuse artikli kohaldamisalasse kuuluvaid ülesandeid, mida võidakse meresõiduohutuse komiteele määrata muu rahvusvahelise õigusakti alusel ja mille IMO on heaks kiitnud. MSC 112. istungjärgul võetakse vastu muudatused kooskõlas SOLASi konventsiooni artikli VIII lõike b punktiga iv ja 1988. aasta laadungimärgi protokolliga artikli VI lõike 2 punktiga d.
- (4) IMO meresõiduohutuse komitee kavatseb oma 14.–18. detsembril 2026 toimuval 112. istungjärgul võtta vastu inimelude ohutust merel käsitleva 1974. aasta rahvusvahelise konventsiooni (SOLASi konventsioon) V peatüki muudatused, resolutsiooni eelnõu MSC.471(101)/Rev.1, mis käsitleb sagedusel 406 MHz töötavate mereõnnetuse asukoha määramise raadiopoide (EPIRB) toimivuse standardeid ja millega võetakse valikulise funktsioonina kasutusele kahe-suunaline sideteenus, ning MSC resolutsiooni eelnõu laevade asukohamäärangu süsteemi (*R-mode*) vastuvõtuseadmete toimivuse standardite kohta. MSC kavandatavatel aktidel on vastuvõtmise korral õiguslik toime liikmesriikidele, kes kuuluvad IMOsse, ja võivad otsustavalt mõjutada liidu õiguse sisu.
- (5) Seetõttu on asjakohane määrata kindlaks MCS 112. istungjärgul liidu nimel võetav seisukoht.

- (6) Liit peaks SOLASi konventsiooni V peatüki muudatusi toetama, sest nii saavutatakse tõhusam ülemaailmne merendusala teadlikkus. Igal rannikuriigil on võimalik oma territoriaalvesi teataval määral jälgida, mis võimaldab intsidentidele kiiremini reageerida ning uurimisi ja analüüse paremini toetada.
- (7) Liit peaks resolutsiooni eelnõu MSC.471(101)/Rev.1 EPIRBide toimivusstandardite kohta toetama, sest see uus teenus peaks parandama otsingu- ja päästeteenistuste tegevust, tänu millele muutuvad päästetööd tõhusamaks ja õigeaegsemaks. Galileo otsingu- ja päästeteenistuse tagasisideteenuse kaudu pakutav kahe-suunaline sideteenus on vahend hädaolukorras oleva laevapere ja päästekoordinatsioonikeskuse vaheliseks elementaarseks teabevahetuseks, ja sellega tõhustatakse merehädahoiatussüsteemi.
- (8) Liit peaks toetama resolutsiooni eelnõu laevade asukohamäärangu süsteemi (*R-mode*) vastuvõtuseadmete toimivuse standardite kohta, sest sellega parandatakse meresõiduohutust, kõrvaldades ülemaailmse satelliitnavigatsioonisüsteemi (GNSS) tõrked GNSSi erandolukorra süsteemi, näiteks VHF andmevahetussüsteemi (VDES) *R-mode*'i kaudu. Tänu GNSSi ja *R-mode*'i kombineeritud kasutamisele muutuvad andmed täpsemaks, kättesaadavamaks ja terviklikumaks. Samuti on tagatud asukoha, kiiruse ja aja järjekindel määramine võrreldes eraldiseisva GNSSil põhineva navigatsioonisüsteemi kasutamisega.
- (9) Liidu seisukohta väljendavad IMO meresõiduohutuse komitees esindatud liikmesriigid, tegutsedes ühiselt liidu huvides,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA OTSUSE:

Artikkel 1

Liidu nimel Rahvusvahelise Mereorganisatsiooni (IMO) meresõiduohutuse komitee 112. istungjärgul võetav seisukoht on nõustuda järgmiste dokumentide vastuvõtmisega: inimelude ohutust merel käsitleva 1974. aasta rahvusvahelise konventsiooni (SOLASi konventsioon) V peatüki muudatused, resolutsiooni eelnõu MSC.471(101)/Rev.1, mis käsitleb sagedusel 406 MHz töötavate mereõnnetuse asukoha määramise raadiopoiide (EPIRB) toimivuse standardeid ja millega võetakse valikulise funktsioonina kasutusele kahe-suunaline sideteenus, ning MSC resolutsiooni eelnõu laevade asukohamäärangu süsteemi (*R-mode*) vastuvõtuseadmete toimivuse standardite kohta.

Artikkel 2

Artiklis 1 sätestatud seisukoha esitavad ühiselt liidu huvides tegutsedes liidu liikmesriigid, kes on esindatud IMO meresõiduohutuse komitees.

Artikkel 3

Käesolev otsus on adresseeritud liikmesriikidele.

Brüssel,

*Nõukogu nimel
eesistuja*