



Bryssel, 23. lokakuuta 2026
(OR. en)

14840/26

Toimielinten välinen asia:
2026/0328 (NLE)

MAR 171
OMI 70
TELECOM 500
DIGIT 271
EU-GNSS 37

EHDOTUS

Lähettiläjä:	Euroopan komission pääsihteeri, allekirjoittajana johtaja Martine DEPREZ
Saapunut:	23. lokakuuta 2026
Vastaanottaja:	Thérèse BLANCHET, Euroopan unionin neuvoston pääsihteeri
Kom:n asiak. nro:	COM(2026) 578 final
Asia:	Ehdotus NEUVOSTON PÄÄTÖS Euroopan unionin puolesta otettavasta kannasta Kansainvälisen merenkulkujärjestön meriturvallisuuskomitean 112. istunnossa ihmishengen turvallisuutta merellä koskevaan vuoden 1974 kansainväliseen yleissopimukseen (SOLAS-yleissopimus) tehtävien muutosten, 406 MHz:n taajuudella toimivien vapaasti kelluvien EPIRB-hätäpoijujen suorituskykyvaatimuksia koskevan päätöslauselmaluonnoksen MSC.471(101)/Rev.1, jolla kaksitieteyhteysspalvelu otetaan käyttöön valinnaisena toimintona, ja aluksissa käytettävien etäisyysmittausmoodin (R-Mode) vastaanotinlaitteiden suorituskykyvaatimuksia koskevan meriturvallisuuskomitean päätöslauselmaluonnoksen hyväksymiseen

Valtuuskunnille toimitetaan oheisena asiakirja COM(2026) 578 final.

Liite: COM(2026) 578 final



EUROOPAN
KOMISSIO

Bryssel 23.10.2026
COM(2026) 578 final

2026/0328 (NLE)

Ehdotus

NEUVOSTON PÄÄTÖS

Euroopan unionin puolesta otettavasta kannasta Kansainvälisen merenkulkujärjestön meriturvallisuuskomitean 112. istunnossa ihmishengen turvallisuutta merellä koskevaan vuoden 1974 kansainväliseen yleissopimukseen (SOLAS-yleissopimus) tehtävien muutosten, 406 MHz:n taajuudella toimivien vapaasti kelluvien EPIRB-hätäpoiijujen suorituskykyvaatimuksia koskevan päätöslauselmaluonnoksen MSC.471(101)/Rev.1, jolla kaksitieyhteyspalvelu otetaan käyttöön valinnaisena toimintona, ja aluksissa käytettävien etäisyysmittausmoodin (R-Mode) vastaanotinlaitteiden suorituskykyvaatimuksia koskevan meriturvallisuuskomitean päätöslauselmaluonnoksen hyväksymiseen

PERUSTELUT

1. EHDOTUKSEN KOHDE

Tämä ehdotus koskee päätöksen antamista kannasta, joka otetaan unionin puolesta Kansainvälisen merenkulkujärjestön meriturvallisuuskomitean 112. istunnossa. Istunto on tarkoitus pitää 14.–18. joulukuuta 2026.

Meriturvallisuuskomitean on 112. istunnossaan määrä hyväksyä seuraavat:

- a) ihmishengen turvallisuudesta merellä vuonna 1974 tehdyn kansainvälisen yleissopimuksen (SOLAS-yleissopimus) V lukuun tehtävät muutokset, joiden odotetaan tulevan voimaan 1. tammikuuta 2032;
- b) päätöslauselmaluonnos MSC.471(101)/Rev.1, joka koskee 406 MHz:n taajuudella toimivien vapaasti kelluvien EPIRB-hätäpoijujen suorituskykyvaatimuksia ja jolla otetaan käyttöön kaksitieyhteyspalvelu valinnaisena toimintona;
- c) meriturvallisuuskomitean päätöslauselmaluonnos, joka koskee aluksissa käytettävien etäisyysmittausmoodin (R-Mode) vastaanotinlaitteiden suorituskykyvaatimuksia.

2. EHDOTUKSEN TAUSTA

2.1. Kansainvälistä merenkulkujärjestöä koskeva yleissopimus ja SOLAS-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. Lisäksi se käsittelee 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 ja sen meriturvallisuuskomitea

IMO on Yhdistyneiden kansakuntien erityisjärjestö, joka vastaa merenkulun turvallisuudesta ja turvatoimista sekä alusten aiheuttaman meren pilaantumisen ehkäisemisestä. Se on globaali, normeja 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.

Vain valtiot voivat olla IMO:n jäseniä. Kaikki EU:n jäsenvaltiot ovat IMO:n jäseniä. Vaikka EU ei ole IMO:n jäsen, Euroopan komission 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. Mainitun IMO:n päätöslauselman ja vuodesta 1974 lähtien toteutettujen lisäjärjestelyjen perusteella Euroopan komissio osallistuu tarkkailijana kaikkiin IMO:n komitean ja alakomiteoiden kokouksiin.

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 merenkuluttietoja, 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 määräämien 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. Suunnitellut IMO:n meriturvallisuuskomitean säädökset

Meriturvallisuuskomitean on 112. istunnossaan määrä hyväksyä seuraavat:

- a) Ihmishengen turvallisuudesta merellä vuonna 1974 tehdyn kansainvälisen yleissopimuksen (SOLAS-yleissopimus) V lukuun tehtävät muutokset, joiden odotetaan tulevan voimaan 1. tammikuuta 2032.

Nämä muutokset on määrä hyväksyä SOLAS-yleissopimuksen VIII artiklan b kohdan iv alakohdan mukaisesti. Kun SOLAS-yleissopimuksen V lukuun tehty muutokset ovat tulleet voimaan yleissopimuksen VIII artiklan mukaisesti, ne ovat oikeudellisesti sitovia niille sopimushallituksille, joihin niitä sovelletaan.

Suunniteltujen muutosten tarkoituksena on ottaa käyttöön maksuttomuusperiaate, jota sovelletaan kaukotunnistus- ja seurantajärjestelmän (LRIT) säännöllisten, kuuden tunnin välein annettavien paikkailmoitusten toimittamiseen niihin oikeutetuille rantavaltioille.

- b) Päätöslauselmaluonnos MSC.471(101)/Rev.1, joka koskee 406 MHz:n taajuudella toimivien vapaasti kelluvien EPIRB-hätäpoijujen suorituskykyvaatimuksia ja jolla otetaan käyttöön kaksitieyhteyspalvelu valinnaisena toimintona.;

Päätöslauselmaluonnoksen suunnitellun tarkistuksen tarkoituksena on, että SAR/Galileo-paluulinkkipalvelun välityksellä toimiva kaksitieyhteyspalvelu tarjoaa hätätilanteessa olevalle merenkulkuhenkilöstölle ja pelastustoimia koordinoiville viranomaisille perusviestintäkeino, mikä parantaa merenkulun hätähälytysjärjestelmää.

- c) Meriturvallisuuskomitean päätöslauselmaluonnos, joka koskee aluksissa käytettävien etäisyysmittausmoodin (R-Mode) vastaanotinlaitteiden suorituskykyvaatimuksia.

Suunnitellun päätöslauselmaluonnoksen tarkoituksena on parantaa meriturvallisuutta varautumalla maailmanlaajuisen satelliittinavigointijärjestelmän (GNSS) vikatilanteisiin GNSS-varajärjestelmällä, kuten VHF-tiedonvaihtojärjestelmän (VDES) R-mode-toiminnolla.

3. UNIONIN PUOLESTA OTETTAVA KANTA

3.1. SOLAS-yleissopimuksen V luvun 19-1 säännön muutokset

Meriturvallisuuskomitea sopi 110. istunnossaan, että komitean kaksivuotiseen työohjelmaan vuosiksi 2026–2027 sekä 111. istunnon alustavaan esityslistaan sisällytetään aloite, joka koskee LRIT-järjestelmän rahoitusrakenteen uudelleentarkastelua. Meriturvallisuuskomitea sopi 110. istunnossaan, että se perustaa 111. istunnossaan teknisen ryhmän käsittelemään LRIT-järjestelmän rahoitusrakenteen uudelleentarkastelua ja että meriturvallisuuskomitea

päättää 111. istunnon keskustelujen tuloksista riippuen, miten SOLAS-yleissopimuksen V luvun 19-1 säännön muutosten valmistelussa edetään.

Unionin kantana meriturvallisuuskomitean 110. istunnossa oli puoltaa uuden aloitteen lisäämistä.

Meriturvallisuuskomitea käsitteli 111. istunnossaan useita IMO:n osapuolten esityksiä ja päätti perustaa LRIT-järjestelmän rahoitusrakennetta käsittelevän työryhmän. Meriturvallisuuskomitea antoi 111. istunnossaan työryhmälle muun muassa tehtäväksi neuvoa, miten SOLAS-yleissopimuksen V luvun 19-1 säännön muutosten valmistelussa olisi edettävä. Otettuaan huomioon LRIT-järjestelmän rahoitusrakennetta käsittelevän työryhmän raportin meriturvallisuuskomitea hyväksyi 111. istunnossaan SOLAS-yleissopimuksen V luvun 19-1 sääntöön tehtävät ehdotetut muutokset, joilla otetaan käyttöön maksuttomuusperiaate LRIT-järjestelmän vakimuotoisten säännöllisten paikkailmoitusten toimittamisessa niihin oikeutetuille rantavaltioille. Tarkoituksena on, että muutokset hyväksytään meriturvallisuuskomitean 112. istunnossa ja että ne tulevat voimaan viimeistään 1. tammikuuta 2032. IMO:n sihteeristö antoi muutokset tiedoksi 11. kesäkuuta 2026 päivätyllä IMO:n kiertokirjeellä nro 5222.

Unionin kantana meriturvallisuuskomitean 111. istunnossa oli periaatteessa tukea sitä, että meriturvallisuuskomitea tekee 111. istunnossaan periaatepäätöksen siitä, että LRIT-järjestelmän säännölliset kuuden tunnin välein toimitettavat paikkailmoitukset asetetaan maksutta niiden rantavaltioiden saataville, joilla on oikeus saada tällaiset tiedot. Lisäksi kantana oli periaatteessa tukea sitä, että meriturvallisuuskomitean 111. istunnossa perustetaan työryhmä käsittelemään tässä esityslistan kohdassa jätettyjä esityksiä.

On myös syytä muistuttaa, että meriturvallisuuskomitea kehotti 111. istunnossaan Euroopan komissiota harkitsemaan, voisiko se pyytää IDE:n ylläpitäjää (Euroopan meriturvallisuusvirasto) testaamaan LRIT-järjestelmän operatiivisen hallintoelimen koordinoimana IDE:n suorituskykyä. Näin voidaan todentaa IDE:n toiminta- ja suorituskyky, kun LRIT-tietokeskusten välillä vaihdettavien viestien määrän odotetaan kasvavan uuden kustannusmallin käyttöönoton seurauksena. Komissio toteaa, että tällainen testaus on käynnissä ja että sen tuloksista raportoidaan meriturvallisuuskomitean 112. istunnossa.

Unionin olisi tuettava näitä muutoksia, koska näin voidaan tehostaa maailmanlaajuisia merellistä tilannetietoisuutta. Koska kukin rantavaltio pystyy jossain määrin valvomaan vesialueitaan, vaaratilanteisiin voidaan reagoida nopeammin ja tutkintaa ja analysointia voidaan tukea paremmin.

Alusliikennettä koskevan yhteisön seuranta- ja tietojärjestelmän perustamisesta annetun direktiivin 2002/59/EY (VTMIS-direktiivi)¹, sellaisena kuin se on muutettuna, 6 b artiklassa velvoitetaan EU:n jäsenvaltiot ja komissio toimimaan yhteistyössä sellaisten vaatimusten määrittämiseksi, jotka koskevat jäsenvaltioiden automaattisen tunnistusjärjestelmän (AIS) kiinteiden tukiasemien peittoalueeseen kuuluvilla vesialueilla purjehtivien alusten varustamista LRIT-tietojen siirtoon tarvittavilla laitteilla, sekä esittämään tarvittaessa IMO:lle asianmukaisia toimenpiteitä ja perustamaan LRIT:n Euroopan tietokeskuksen. Lisäksi samalla direktiivillä perustetun SafeSeaNet-järjestelmän avulla jäsenvaltiot voivat jakaa keskenään kyseisen direktiivin 6 b artiklan mukaisesti vastaanotetut LRIT-tiedot.

Suunnitellut muutokset koskevat alaa, jolla unionilla on yksinomainen ulkoinen toimivalta SEUT-sopimuksen 3 artiklan 2 kohdan viimeisen osan nojalla, koska suunnitellut säädökset

¹ Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2002/59/EY, annettu 27 päivänä kesäkuuta 2002, alusliikennettä koskevan yhteisön seuranta- ja tietojärjestelmän perustamisesta sekä neuvoston direktiivin 93/75/ETY kumoamisesta (EYVL L 208, 5.8.2002, s. 10).

voivat ”vaikuttaa yhteisiin sääntöihin tai muuttaa niiden ulottuvuutta”. Näin ollen SOLAS-yleissopimuksen LRIT-järjestelmää koskevaan V luvun 19-1 sääntöön tehtävät muutokset voivat vaikuttaa ratkaisevasti direktiivin 2002/59/EY nojalla sovellettaviin vaatimuksiin.

3.2. Päätöslauselmaluonnos MSC.471(101)/Rev.1 406 MHz:n taajuudella toimivien vapaasti kelluvien EPIRB-hätäpoijujen suorituskyykyvaatimuksista ja kaksitieyhteyspalvelun käyttönotosta valinnaisena toimintona

Meriturvallisuuskomitea sopi 107. istunnossaan, että komitean kaksivuotiskauden jälkeiseen työohjelmaan sisällytetään aloite, joka koskee EPIRB-hätäpoijujen suorituskyykyvaatimuksia (pätöslauselma MSC.471(101)) täydentävien ohjeiden laatimista sellaisille EPIRB-hätäpoijuille, joissa kaksitieyhteyspalvelu toteutetaan SAR/Galileo-paluulinkkipalvelun välityksellä. Asian viimeistelyyn katsottiin tarvittavan kaksi istuntoa, ja asiaan liittyväksi elimeksi nimettiin navigointia, viestintää sekä etsintä- ja pelastustoimintaa käsittelevä alakomitea (NCSR). Unioni oli pyytänyt tätä uutta aloitetta, ja siksi sen kanta meriturvallisuuskomitean 107. istunnossa oli tukea uuden aloitteen lisäämistä.

NCSR-alakomitea käsitteli 13. istunnossaan useita asiakirjoja, muun muassa unionin esitystä (Itävallan ym. asiakirja NCSR 13/8), jossa esiteltiin Galileo-paluulinkin tarjoama kaksitieyhteyspalvelu ja tehtiin muutosehdotuksia 406 MHz:n taajuudella toimivien vapaasti kelluvien EPIRB-hätäpoijujen suorituskyykyvaatimuksista annettuun päätöslauselmaan MSC.471(101), jotta kaksitieyhteyspalvelu voitaisiin ottaa käyttöön EPIRB-hätäpoijujen valinnaisena ominaisuutena. NCSR-alakomitea antoi 13. istunnossaan työryhmälleen tehtäväksi tarkastella muun muassa päätöslauselmaa MSC.471(101) koskevia muutosehdotuksia, joilla kaksitieyhteyspalvelu otetaan käyttöön valinnaisena toimintona. Otettuaan huomioon työryhmän raportin NCSR-alakomitea hyväksyi 13. istunnossaan 406 MHz:n taajuudella toimivien vapaasti kelluvien EPIRB-hätäpoijujen suorituskyykyvaatimuksia koskevan päätöslauselmaluonnoksen MSC.471(101)/Rev.1, jolla kaksitieyhteyspalvelu otetaan käyttöön valinnaisena toimintona. Tarkoituksena on, että päätöslauselma hyväksytään meriturvallisuuskomitean 112. istunnossa. IMO:n sihteeristö on jakanut päätöslauselmaluonnoksen MSC.471(101)/Rev.1 asiakirjoina MSC 112/10 ja NCSR 13/18/Add.1.

Unionin kantana NCSR-alakomitean 13. istunnossa oli antaa aktiivinen tukensa vapaasti kelluvien EPIRB-hätäpoijujen suorituskyykyvaatimuksia (pätöslauselma MSC. 471(101)) koskeville muutosehdotuksille, joilla Galileo-paluulinkin tarjoama kaksitieyhteyspalvelu sisällytetään Cospas-Sarsat-hätäpoijuihin.

Unionin olisi tuettava päätöslauselmaluonnosta MSC.471(101)/Rev.1, koska tämän uuden palvelun odotetaan parantavan etsintä- ja pelastuspalvelujen toimintaa niin, että pelastustoimista tulee tehokkaampia ja oikea-aikaisempia. SAR/Galileo-paluulinkkipalvelun välityksellä toimiva kaksitieyhteyspalvelu tarjoaa hätätilanteessa olevalle merenkulkuhenkilöstölle ja pelastustoimia koordinoiville viranomaisille perusviestintäkeino, mikä parantaa merenkulun hätähälytysjärjestelmää.

Asetuksella (EU) 2021/696² perustetaan unionin avaruushjelma ja Euroopan unionin avaruushjelmavirasto (1 artikla). Ohjelmaan sisältyy Euroopan satelliittinavigointipolitiikka, joka tarjoaa unionille kaksi satelliittinavigointijärjestelmää: Galileo-ohjelman puitteissa perustettu järjestelmä (asetuksen (EU) 2021/696 3 artiklan 1 kohdan a alakohta) ja Euroopan

² Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2021/696, annettu 28 päivänä huhtikuuta 2021, unionin avaruushjelman ja Euroopan unionin avaruushjelmaviraston perustamisesta sekä asetusten (EU) N:o 912/2010, (EU) N:o 1285/2013 ja (EU) N:o 377/2014 ja päätöksen N:o 541/2014/EU kumoamisesta (EUVL L 170, 12.5.2021, s. 69).

geostationaarinen navigointilisäjärjestelmä EGNOS (saman asetuksen 3 artiklan 1 kohdan b alakohta).

Asetuksen (EU) 2021/696 28 artiklan 1 kohdan mukaan komissiolla on kokonaisvastuu unionin avaruushjelman toteuttamisesta, myös Galileon ja EGNOSin osalta. Galileo-ohjelman tavoitteena on sellaisen maailmanlaajuisen, erityisesti siviilikäyttöön tarkoitetun satelliittinavigointi- ja satelliittipaikannusinfrastruktuurin perustaminen ja käyttö, joka soveltuu monien julkisen ja yksityisen sektorin toimijoiden käyttöön Euroopassa ja kaikkialla maailmassa.

Lisäksi EPIRB-hätäpoijujen tyyppihyväksyntävaatimuksista sekä varustamista ja suorituskykyä koskevista vaatimuksista säädetään komission täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2026/1434³ liitteen kohdassa MED/5.6, jossa mainitaan myös päätöslauselma MSC. 471(101). Täytäntöönpanoasetuksessa luetellaan laivavarusteiden suunnittelu-, valmistus- ja suorituskykyvaatimukset ja testausnormit. Se perustuu komission valtuutukseen ilmoittaa täytäntöönpanosäädöksillä laivavarusteista annetun direktiivin 2014/90/EU⁴ soveltamisalaan kuuluvien laivavarusteiden suunnittelu-, valmistus- ja suorituskykyvaatimukset ja testausnormit mainitun direktiivin 35 artiklan 2 kohdan mukaisesti.

Suunnitellut muutokset koskevat alaa, jolla unionilla on yksinomainen ulkoinen toimivalta SEUT-sopimuksen 3 artiklan 2 kohdan viimeisen osan nojalla, koska suunnitellut säädökset voivat ”muuttaa yhteisten sääntöjen ulottuvuutta”. Tämän vuoksi päätöslauselmaluonnos MSC.471(101)/Rev.1, joka koskee 406 MHz:n taajuudella toimivien vapaasti kelluvien EPIRB-hätäpoijujen suorituskykyvaatimuksia ja jolla otetaan käyttöön kaksitieyhteyspalvelu valinnaisena toimintona, voi vaikuttaa ratkaisevasti asetuksen (EU) 2021/696, direktiivin 2014/90/EU ja komission täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2026/1434 nojalla sovellettaviin vaatimuksiin.

3.3. Meriturvallisuuskomitean päätöslauselmaluonnos aluksissa käytettävien etäisyysmittausmoodin (R-Mode) vastaanotinlaitteiden suorituskykyvaatimuksista

Meriturvallisuuskomitea käsitteli 110. istunnossaan unionin esitystä (Itävallan ym. asiakirja MSC 109/19/2), jossa ehdotettiin uutta aloitetta radionavigointivastaanottimien etäisyysmittausmoodia (R-mode) koskevien suorituskykyvaatimusten laatimiseksi, ja päätti ottaa tämän asian NCSR-alakomitean esityslistalle ja nimetä NCSR-alakomitean asiaan liittyväksi elimeksi.

NCSR-alakomitea käsitteli 13. istunnossaan useita asiakirjoja, muun muassa unionin esitystä (Itävallan ym. asiakirja NCSR 13/13/1), jossa ehdotettiin alustavia suorituskykyvaatimuksia aluksissa käytettävälle R-mode-vastaanotinlaitteille, jotka on tarkoitettu alusten navigointiin ja jotka tuottavat paikannus-, navigointi- ja aikatietoja joko maailmanlaajuisen satelliittinavigointijärjestelmän (GNSS) vaihtoehtona tai sitä täydentävänä järjestelmänä. NCSR-alakomitea antoi 13. istunnossaan työryhmälleen tehtäväksi laatia luonnoksen aluksissa käytettävien etäisyysmittausmoodin (R-mode) vastaanotinlaitteiden suorituskykyvaatimuksiksi. Otettuaan huomioon työryhmän raportin NCSR-alakomitea

³ Komission täytäntöönpanoasetus (EU) 2026/1434, annettu 30 päivänä kesäkuuta 2026, Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2014/90/EU soveltamissäännöistä laivavarusteiden suunnittelu-, valmistus- ja suorituskykyvaatimusten ja testausnormien osalta sekä komission täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2025/1533 kumoamisesta (EUVL L, 2026/1434, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2026/1434/oj).

⁴ Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2014/90/EU, annettu 23 päivänä heinäkuuta 2014, laivavarusteista ja neuvoston direktiivin 96/98/EY kumoamisesta (EUVL L 257, 28.8.2014, s. 146, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2014/90/oj>).

hyväksyi 13. istunnossaan meriturvallisuuskomitean päätöslauselmaluonnoksen aluksissa käytettävien R-mode-vastaanotinlaitteiden suorituskykyvaatimuksista. Tarkoituksena on, että päätöslauselma hyväksytään meriturvallisuuskomitean 112. istunnossa. IMO:n sihteeristö on jakanut päätöslauselmaluonnoksen asiakirjoina MSC 112/10 ja NCSR 13/18/Add.1.

Unionin kantana NCSR-alakomitean 13. istunnossa oli tukea aktiivisesti luonnosta aluksissa käytettävien etäisyysmittausmoodin (R-mode) vastaanotinlaitteiden suorituskykyvaatimuksiksi.

Unionin olisi tuettava päätöslauselmaluonnosta, koska sillä parannetaan meriturvallisuutta varautumalla GNSS-vikatilanteisiin GNSS-varajärjestelmällä, kuten VHF-tiedonvaihtojärjestelmän (VDES) R-mode-toiminnolla. Kun GNSS:ää ja R-Mode-järjestelmää käytetään yhdessä, niiden tarkkuus, saatavuus ja eheys pysyvät vakaampina, ja sijainti-, nopeus- ja aikaratkaisun (PVT) häiriönsietokyky on parempi kuin pelkkään GNSS:ään perustuvaa navigointijärjestelmää käytettäessä.

Navigointilaitteet, myös laivoissa käytettävät maailmanlaajuisen satelliittinavigointijärjestelmän (GNSS) vastaanottimet, luetellaan komission täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2026/1434 liitteessä olevassa 4 jaksossa. Täytäntöönpanoasetuksessa luetellaan laivavarusteiden suunnittelu-, valmistus- ja suorituskykyvaatimukset ja testausnormit. Se perustuu komission valtuutukseen ilmoittaa täytäntöönpanosäädöksillä laivavarusteista annetun direktiivin 2014/90/EU soveltamisalaan kuuluvien laivavarusteiden suunnittelu-, valmistus- ja suorituskykyvaatimukset ja testausnormit mainitun direktiivin 35 artiklan 2 kohdan mukaisesti.

Suunnitellut muutokset koskevat alaa, jolla unionilla on yksinomainen ulkoinen toimivalta SEUT-sopimuksen 3 artiklan 2 kohdan viimeisen osan nojalla, koska suunnitellut säädökset voivat ”muuttaa yhteisten sääntöjen ulottuvuutta”. Tämän vuoksi aluksissa käytettävien etäisyysmittausmoodin (R-Mode) vastaanotinlaitteiden suorituskykyvaatimuksia koskeva päätöslauselmaluonnos voi vaikuttaa ratkaisevasti direktiivin 2014/90/EU ja komission täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2026/1434 nojalla sovellettaviin vaatimuksiin.

4. OIKEUSPERUSTA

4.1. Menettelyllinen oikeusperusta

IMO:n meriturvallisuuskomitea on sopimuksella eli Kansainvälistä merenkulkujärjestöä koskevalla yleissopimuksella perustettu elin.

Suunnitelluista säädöksistä, jotka IMO:n meriturvallisuuskomitean 112. istunnon on määrä antaa, aiheutuu jäsenvaltioille oikeusvaikutuksia SOLAS-yleissopimuksen nojalla. Suunnitellut säädökset voivat vaikuttaa ratkaisevasti EU:n lainsäädännön sisältöön seuraavien osalta:

- Alusliikennettä koskevan yhteisön seuranta- ja tietojärjestelmän perustamisesta annettu direktiivi 2002/59/EY. Vaikutukset johtuvat siitä, että direktiivin 2002/59/EY 6 b artiklassa veloitetaan EU:n jäsenvaltiot ja komissio toimimaan yhteistyössä sellaisten vaatimusten määrittämiseksi, jotka koskevat jäsenvaltioiden automaattisen tunnistusjärjestelmän (AIS) kiinteiden tukiasemien peittoalueeseen kuuluvilla vesialueilla purjehtivien alusten varustamista LRIT-tietojen siirtoon tarvittavilla laitteilla, ja esittämään tarvittaessa IMO:lle asianmukaisia toimenpiteitä sekä perustamaan LRIT:n Euroopan tietokeskuksen. Lisäksi samalla direktiivillä perustetun SafeSeaNet-järjestelmän avulla jäsenvaltiot voivat jakaa keskenään kyseisen direktiivin 6 b artiklan mukaisesti vastaanotetut LRIT-tiedot.

- Unionin avaruushjelman ja Euroopan unionin avaruushjelmaviraston perustamisesta annettu asetus (EU) 2021/696. Vaikutukset johtuvat siitä, että ohjelmaan sisältyy Euroopan satelliittinavigointipolitiikka, jonka avulla unioni saa käyttöönsä kaksi satelliittinavigointijärjestelmää: Galileo-ohjelman puitteissa perustettu järjestelmä (asetuksen (EU) 2021/696 3 artiklan 1 kohdan a alakohta) ja Euroopan geostationaarinen navigointilisäjärjestelmä EGNOS (saman asetuksen 3 artiklan 1 kohdan b alakohta). Asetuksen (EU) 2021/696 28 artiklan 1 kohdan mukaan komissiolla on kokonaisvastuu eurooppalaisen avaruushjelman toteuttamisesta, myös Galileon ja EGNOSin osalta. Galileo-ohjelman tavoitteena on sellaisen maailmanlaajuisen, erityisesti siviilikäyttöön tarkoitetun satelliittinavigointi- ja satelliittipaikannusinfrastruktuurin perustaminen ja käyttö, joka soveltuu monien julkisen ja yksityisen sektorin toimijoiden käyttöön Euroopassa ja kaikkialla maailmassa.
- Laivavarusteista annettu direktiivi 2014/90/EU ja komission täytäntöönpanoasetus (EU) 2026/1434. Vaikutukset johtuvat siitä, että komission täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2026/1434 liitteessä olevaan 4 jaksoon sisältyvät navigointilaitteet, myös laivoissa käytettävät maailmanlaajuisen satelliittinavigointijärjestelmän (GNSS) vastaanottimet, ja asetukseen sisällytetään R-mode-vastaanotinlaitteiden suorituskyykyvaatimuksia koskeva päätöslauselmaluonnos. Lisäksi komission täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2026/1434 liitteessä olevaan 5 jaksoon sisältyvät EPIRB-hätäpoijujen tyyppihyväksyntävaatimukset sekä varustamis- ja suorituskyykyvaatimukset, ja asetukseen sisällytetään tarkistettu päätöslauselma MSC. 471(101), joka koskee EPIRB-hätäpoijujen suorituskyykyvaatimuksia.

Suunnitelluilla säädöksillä ei täydennetä eikä muuteta yleissopimuksen institutionaalisia rakenteita.

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

4.2. Aineellinen oikeusperusta

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

Euroopan unionin puolesta otettavasta kannasta Kansainvälisen merenkulkujärjestön meriturvallisuuskomitean 112. istunnossa ihmishengen turvallisuutta merellä koskevaan vuoden 1974 kansainväliseen yleissopimukseen (SOLAS-yleissopimus) tehtävien muutosten, 406 MHz:n taajuudella toimivien vapaasti kelluvien EPIRB-hätäpoijujen suorituskykyvaatimuksia koskevan päätöslauselmaluonnoksen MSC.471(101)/Rev.1, jolla kaksitieyhteyspalvelu otetaan käyttöön valinnaisena toimintona, ja aluksissa käytettävien etäisyysmittausmoodin (R-Mode) vastaanotinlaitteiden suorituskykyvaatimuksia koskevan meriturvallisuuskomitean päätöslauselmaluonnoksen 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 koskeva yleissopimus tuli voimaan 17 päivänä maaliskuuta 1958.
- (2) Kansainvälinen merenkulkujärjestö, jäljempänä '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. Meriturvallisuuskomitean 112. istunnossa hyväksytään muutoksia SOLAS-yleissopimuksen VIII artiklan b kohdan iv alakohdan ja vuonna 1988 tehdyn lastiviivapöytäkirjan VI artiklan 2 kohdan d alakohdan mukaisesti.
- (4) IMO:n meriturvallisuuskomitean on määrä hyväksyä 14 päivän joulukuuta ja 18 päivän joulukuuta 2026 välisenä aikana pidettävässä 112. istunnossaan muutokset ihmishengen turvallisuudesta merellä vuonna 1974 tehdyn kansainvälisen yleissopimuksen (SOLAS-yleissopimus) V lukuun, päätöslauselmaluonnoksen MSC.471(101)/Rev.1, joka koskee 406 MHz:n taajuudella toimivien vapaasti kelluvien EPIRB-hätäpoijujen suorituskykyvaatimuksia ja jolla otetaan käyttöön kaksitieyhteyspalvelu valinnaisena toimintona, sekä meriturvallisuuskomitean päätöslauselmaluonnoksen, joka koskee aluksissa käytettävien etäisyysmittausmoodin (R-Mode) vastaanotinlaitteiden suorituskykyvaatimuksia. Jos

meriturvallisuuskomitean suunnitellut säädökset hyväksytään, niillä on oikeusvaikutuksia IMO:n osapuolina oleviin jäsenvaltioihin, ja ne voivat vaikuttaa ratkaisevasti unionin sääntöjen sisältöön.

- (5) Sen vuoksi on tarpeen vahvistaa kanta, joka otetaan unionin puolesta meriturvallisuuskomitean 112. istunnossa.
- (6) Unionin olisi tuettava SOLAS-yleissopimuksen V lukuun tehtäviä muutoksia, koska näin voidaan tehostaa maailmanlaajuista merellistä tilannetietoisuutta. Koska kukin rantavaltio pystyy jossain määrin valvomaan vesialueitaan, vaaratilanteisiin voidaan reagoida nopeammin ja tutkintaa ja analysointia voidaan tukea paremmin.
- (7) Unionin olisi tuettava EPIRB-hätäpoijujen suorituskykyvaatimuksia koskevaa päätöslauselmaluonnosta MSC.471(101)/Rev.1, koska tämän uuden palvelun odotetaan parantavan etsintä- ja pelastuspalvelujen toimintaa, jolloin pelastustoimista tulee tehokkaampia ja oikea-aikaisempia. SAR/Galileo-paluulinkkipalvelun välityksellä toimiva kaksitieyhteyspalvelu tarjoaa hätätilanteessa olevalle merenkulkuhenkilöstölle ja pelastustoimia koordinoiville viranomaisille perusviestintäkeinon, mikä parantaa merenkulun hätähälytysjärjestelmää.
- (8) Unionin olisi tuettava R-Mode-järjestelmän suorituskykyvaatimuksia koskevaa päätöslauselmaluonnosta, koska sillä parannetaan meriturvallisuutta varautumalla maailmanlaajuisen satelliittinavigointijärjestelmän (GNSS) vikatilanteisiin GNSS-varajärjestelmällä, kuten VHF-tiedonvaihtojärjestelmän (VDES) R-mode-toiminnoilla. Kun GNSS:ää ja R-Mode-järjestelmää käytetään yhdessä, niiden tarkkuus, saatavuus ja eheys pysyvät vakaampina, ja sijainti-, nopeus- ja aikaratkaisun (PVT) häiriönsietokyky on parempi kuin pelkkään GNSS:ään perustuvaa navigointijärjestelmää käytettäessä.
- (9) Unionin kannan esittävät ne unionin jäsenvaltiot, jotka ovat edustettuina IMO:n meriturvallisuuskomiteassa, toimien yhdessä Euroopan unionin etujen mukaisesti,

ON HYVÄKSYNYT TÄMÄN PÄÄTÖKSEN:

1 artikla

Kansainvälisen merenkulkujärjestön, jäljempänä 'IMO', meriturvallisuuskomitean 112. istunnossa unionin puolesta otettava kanta on puoltaa sitä, että hyväksytään ihmishengen turvallisuudesta merellä vuonna 1974 tehdyn kansainvälisen yleissopimuksen (SOLAS-yleissopimus) V lukuun tehtävät muutokset, 406 MHz:n taajuudella toimivien vapaasti kelluvien EPIRB-hätäpoijujen suorituskykyvaatimuksia koskeva päätöslauselmaluonnos MSC.471(101)/Rev.1, jolla otetaan käyttöön kaksitieyhteyspalvelu valinnaisena toimintona, sekä meriturvallisuuskomitean päätöslauselmaluonnos, joka koskee aluksissa käytettävien etäisyysmittausmoodin (R-Mode) vastaanotinlaitteiden suorituskykyvaatimuksia.

2 artikla

Edellä 1 artiklassa vahvistetun kannan esittävät ne unionin jäsenvaltiot, jotka ovat edustettuina IMO:n meriturvallisuuskomiteassa, toimien yhdessä unionin edun mukaisesti.

3 artikla

Tämä päätös on osoitettu kaikille jäsenvaltioille.

Tehty Brysselissä

*Neuvoston puolesta
Puheenjohtaja*