



Brüssel, 15. detsember 2025
(OR. en)

16829/25

COJUR 99
COMAR 53
JUR 851

MENETLUSE TULEMUS

Saatja: Nõukogu peasekretariaat

Saaja: Delegatsioonid

Eelmise dok nr: 16719/25

Teema: Euroopa Liidu ja selle liikmesriikide deklaratsioon rahvusvahelise mereõiguse raamistiku täiel määral ära kasutamise kohta seoses varilaevastikust lähtuvate ohtudega ja elutähtsa merealuse taristu kaitsega

Delegatsioonidele edastatakse lisas Euroopa Liidu ja selle liikmesriikide deklaratsioon rahvusvahelise mereõiguse raamistiku täiel määral ära kasutamise kohta seoses varilaevastikust lähtuvate ohtudega ja elutähtsa merealuse taristu kaitsega, mille välisasjade nõukogu kiitis heaks oma 15. detsembri 2025. aasta istungil.

**EUROOPA LIIDU JA SELLE LIIKMESRIIKIDE DEKLARATSIOON
RAHVUSVAHELISE MEREÕIGUSE RAAMISTIKU TÄIEL MÄÄRAL ÄRA
KASUTAMISE KOHTA SEOSSES VARILAEVASTIKUST LÄHTUVATE OHTUDEGA JA
ELUTÄHTSA MEREALUSE TARISTU KAITSEGA**

EUROOPA LIIT JA SELLE LIIKMESRIIGID,

TULETADES MEELDE, et Euroopa Liidu 24. oktoobri 2023. aasta merendusjulgeoleku strateegias on sätestatud, et „võttes arvesse ohtu elutähtsale meretaristule ning Venemaa ebaseadusliku ja põhjendamatu Ukraina-vastase sõjalise agressiooni tagajärgi, peab EL kui rahvusvahelise julgeoleku tagaja võtma rohkem meetmeid“; Euroopa Komisjoni poolt 5. juunil 2025 vastu võetud Euroopa maailmamerepaktis tuletatakse samuti meelde, et „elutähtis meretaristu on ohus“;

MÄRKIDES, et ohud elutähtsale merealusele taristule ei tulene üksnes varilaevastikust;

MÄRKIDES, et Rahvusvaheline Mereorganisatsioon (IMO) kutsus oma 6. detsembri 2023. aasta resolutsioonis A.1192 (33) liikmesriike ja kõiki asjaomaseid sidusrühmi tungivalt üles edendama meetmeid, et vältida hämarlaevade või varilaevastiku ebaseaduslikku tegevust merendussektoris. Kõnealuses resolutsioonis võttis IMO assamblee murega teadmiseks info nende laevade kohta, mis tegelevad ebaseadusliku tegevusega sanktsioonidest kõrvalehoidmise või muu ebaseadusliku tegevuse eesmärgil;

RÕHUTADES, et ÜRO Peaassamblee tunnistas oma 12. detsembri 2024. aasta resolutsioonis 79/144, et „merekaablid ja torujuhtmed on maailmamajanduse ja kõigi riikide riikliku julgeoleku seisukohast eluliselt tähtsad, olles teadlik, et need kaablid ja torujuhtmed võivad saada tahtlikult või juhuslikult kahjustatud“, ning kutsus riike üles „võtma meetmeid merekaablite ja torujuhtmete kaitsmiseks ning nendega seotud küsimuste täielikuks lahendamiseks kooskõlas rahvusvahelise õigusega, nagu on kajastatud“ Ühinenud Rahvaste Organisatsiooni 10. detsembri 1982. aasta mereõiguse konventsioonis (UNCLOS);

JAGADES Kreeka eesistumise ajal ÜRO Julgeolekunõukogus 20. mail 2025 toimunud merendusjulgeoleku teemalisel avalikul arutelul esitatud riikide üleskutset paremini jõustada olemasolevat rahvusvahelist õiguskaitset, eelkõige elutähtsa taristu, näiteks merekaablite ja torujuhtmete puhul;

TULETADES MEELDE, et lisaks ÜROs ja IMOs võetavatele meetmetele aitavad nimetatud ohtudega tegelemisele kaasa ka muud töösuunad. Pärast 14. jaanuaril 2025 toimunud Läänemere NATO liitlaste tippkohtumise ühisavaldust tehti kindlaks võimalused, kuidas käsitleda elutähtsa merealuse taristuga seotud riske ja varilaevastikust tulenevaid probleeme. EL ja kümme Euroopa riiki leppisid 16. mail 2025 kokku Läänemere elutähtsa merealuse taristu kaitset käsitlevas vastastikuse mõistmise memorandumis. G7 välisministrid esitasid 14. märtsil 2025 deklaratsiooni meresõidu turvalisuse ja heaolu kohta: käimas on töö elutähtsa merealuse taristu kaitsmiseks ja loodud on varilaevastiku rakkerühm;

MÄRKIDES, et Euroopa Ülemkogu võttis 19. detsembril 2024 vastu järeldused, milles tervitatakse varilaevastiku vastu suunatud meetmeid, ning et liikmesriigid kutsusid Euroopa Ülemkogu 26. juuni ja 23. oktoobri 2025. aasta kohtumisel üles võtma sellega seoses täiendavaid meetmeid. Euroopa Liidu Nõukogu võttis 6. juunil 2025 vastu järeldused usaldusväärse ja vastupidava ühenduvuse kohta, rõhutades tungivat vajadust merekaablitaristu ulatusliku toetamise järele, nagu on osutatud ELi kaabliturvalisuse tegevuskavas;

TULETADES MEELDE, et 21. veebruaril 2025 käivitasid Euroopa Komisjon ning liidu välisasjade ja julgeolekupoliitika kõrge esindaja ELi kaabliturvalisuse tegevuskava. Selles tegevuskavas täpsustatakse, et EL ja selle liikmesriigid peaksid koostöös IMOga looma ühise arusaama rahvusvahelise mereõiguse asjakohastest sätetest, nii et liikmesriigid ranniku- ja lipuriikidena saaksid tulemuslikumalt kaitsta elutähtsat taristut ning võtta meetmeid varilaevastiku või muude avamerel tegutsevate huvi pakkuvate aluste suhtes. Eelkõige tuleks hoolikalt hinnata ELi jaoks ohtu kujutavate laevade kinnipidamise või nende pardale mineku õigusraamistikku, järgides täielikult ÜRO mereõiguse konventsiooni (UNCLOS). Kõnealuses tegevuskavas tehakse ka ettepanek, et mitmepoolne töö võiks hõlmata ka võimalikku arutelu selle üle, kuidas täielikult ära kasutada kõiki võimalikke meetmeid kooskõlas rahvusvahelise mereõigusega, et tugevdada merekaablitaristu kaitset ning edendada norme ja häid tavasid;

TULETADES MEELDE, et 6. mail 2025 käivitas Euroopa Komisjon tegevuskava Vene energia impordi lõpetamiseks, sealhulgas meetmed, mis on ette nähtud varilaevastiku kasutamise abil ELi naftasanktsioonidest kõrvalhoidmise probleemi lahendamiseks;

TULETADES MEELDE, et ÜRO mereõiguse konventsioon, nagu on sätestatud selle preambulis, aitab kaasa rahu, julgeoleku, koostöö ja sõbralike suhete säilitamisele kõigi rahvaste vahel kooskõlas õigluse ja võrdsete õiguste põhimõtetega ning edendab kõigi maailma rahvaste majanduslikku ja sotsiaalset arengut kooskõlas hartas sätestatud ÜRO eesmärkide ja põhimõtetega;

RÕHUTADES, et avamerevabaduste, sealhulgas meresõiduvabaduse kasutamisel tuleb nõuetekohaselt arvesse võtta teiste riikide huve ning et kõik riigid, sealhulgas lipuriigid, peavad täitma ÜRO mereõiguse konventsioonist tulenevaid kohustusi heas usus ning kasutama selles konventsioonis tunnustatud õigusi, jurisdiktsiooni ja vabadusi viisil, mis ei kujuta endast õiguse kuritarvitamist;

RÕHUTADES, et EL ja selle liikmesriigid peavad tegelema varilaevastiku ja elutähtsa merealuse taristuga seotud riskidega, ning märkides sellega seoses, et vastavalt Euroopa Liidu lepingu artikli 3 lõikele 5 aitab liit kaasa „rahvusvahelise õiguse rängele järgimisele ja arendamisele, sealhulgas ÜRO harta põhimõtete austamisele“;

DEKLAREERIVAD JA KINNITAVAD VEEL KORD:

1. oma vankumatut pühendumust ÜRO mereõiguse konventsioonile, millega on kehtestatud õigusraamistik, millele peab vastama kogu meredel ja ookeanidel toimuv tegevus, ning mis on strateegilise tähtsusega vahendina aluseks riiklikule, piirkondlikule ja ülemaailmsele tegevusele ja koostööle merendussektoris ning mille universaalne ja ühtne olemus ja terviklikkus tuleb säilitada;
2. et varilaevastikust ja võimalik, et ka muudest ohtlikest laevandustavadeist tulenevad riskid, sealhulgas võimalik keskkonnakahju ning riskid meresõiduohutusele ja turvalisusele, rahvusvahelise merekaubanduse terviklikkusele, elutähtsale merealusele taristule, sealhulgas merekaablitele ja torujuhtmetele, laevade pardal töötavate meremeeste elule ja tervisele ning rahvusvaheliste merendusnormide ja -standardite järgimisele, laienevad kõigile meredele ja ookeanidele ning neid tuleb õiguslikust seisukohast käsitleda tervikuna, kuna need riskid on osa maailmamere probleemidest, millele on osutatud ÜRO mereõiguse konventsiooni preambuli kolmandas klauslis;

3. et riikkondsuseta sõitvad laevad, sealhulgas varilaevastiku laevad, kujutavad endast erilist riski. Vastavalt ÜRO mereõiguse konventsioonile ei tegutse riikkondsuseta laevad lipuriigi jurisdiktsiooni all. Neil ei ole õigust avamerevabadustele, sealhulgas meresõiduvabadusele, ega selliseid õiguseid nagu rahumeelse või takistamatu läbisõidu õigus, kuna need vabadused ja õigused on vastavalt mereõigusele ainult riikidel. Avamerel ei kuulu need laevad ühegi riigi erandliku jurisdiktsiooni alla. Iga riik võib minna avamerel asuva laeva pardale vastavalt ÜRO mereõiguse konventsiooni artiklile 110 ja majandusvööndis asuva laeva pardale vastavalt nimetatud konventsiooni artikli 58 lõikele 2, kui on piisav alus kahtluseks, et laeval puudub riikkondsus. Iga riik võib kooskõlas rahvusvahelise õiguse ja oma riigisisese õigusega võtta asjakohaseid meetmeid sellise laeva pardal, mis leitakse olevat riikkondsuseta. Lisaks tunnistavad ELi liikmesriigid, et iga rannikuriik võib kooskõlas rahvusvahelise õiguse ja oma riigisisese õigusega võtta asjakohaseid meetmeid riikkondsuseta laevade suhtes, kui need sõidavad läbi alade, mis kuuluvad tema suveräänsete õiguste või jurisdiktsiooni alla. Territoriaalmeres kehtib selliste laevade suhtes rannikuriigi täielik ja erandlik jurisdiktsioon;
4. et kõik riigid peavad täitma ÜRO mereõiguse konventsiooni artiklist 113 tulenevaid juriidilisi kohustusi seoses sellega, et igaüks neist võtab vastu vajalikud õigus- ja haldusnormid, millega nähakse ette, et kui tema lipu all sõitev laev või tema jurisdiktsiooni alla kuuluv isik tahtlikult või hooletuse tõttu lõhub merekaabli või torujuhtme või vigastab seda, käsitatakse seda karistatava kuriteona, kui tingimused on täidetud. Et EL ja/või selle liikmesriigid peaksid pöörduma lipuriikide poole, et parandada selle sätte rakendamise tõhusust nende riigisiseses õiguses;
5. et igal riigil on ÜRO mereõiguse konventsiooni artikli 94 kohaselt juriidiline kohustus teostada tõhusalt oma jurisdiktsiooni ja kontrolli oma lipu all sõitvate laevade üle haldus-, tehnilistes ja sotsiaalküsimustes. Sellega seoses on äärmiselt oluline IMO raames tehtav töö seoses laevade registreerimise suuniste või parimate tavade väljatöötamisega;

6. et rannikuriigid võivad nõuda kindlustusteavet oma territoriaalmerel või majandusvööndis sõitvatelt laevadelt ning vaatavad sellise teabe kooskõlas rahvusvahelise õigusega läbi mõnda nende sadamat külastavate laevade puhul. Samuti võivad nad nõuda, et võtmetähtsusega liiklusaladel sõitvad laevad esitaksid kindlustus- ja tsiviilvastutuskindlustuse tunnistused kooskõlas asjaomaste rahvusvaheliste lepingutega;
7. et ELi liikmesriigid suurendavad jõupingutusi selle tagamiseks, et laevad täidavad oma juriidilisi kohustusi seoses teabe esitamisega. Komisjoni 19. veebruari 2025. aasta delegeeritud direktiiviga (EL) 2025/811, millega muudetakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2002/59/EÜ I lisa, kehtestatakse laevadele, mis sisenevad kohustuslike laevaettekannete süsteemi alale, kohustus esitada vähemalt üks kindlustustunnistus, mille on väljastanud kindlustusandja ja mis asub laeva pardal ning mis tõendab merinõuete kindlustuse olemasolu, ning tsiviilvastutuskindlustuse tunnistus, mis on välja antud vastavalt asjaomastele rahvusvahelistele konventsioonidele;
8. et kokkulepped asjaomaste lipuriikidega, millega tagatakse nende eelnev nõusolek nende laevade pardale mineku operatsioonideks avamerel või ELi liikmesriikide majandusvööndis, oleksid oluline vahend. Sellistes kokkulepetes võiks kindlaks määrata iga asjaomase lipuriigiga tehtava koostöö tingimused ja korra seoses tema laevadega, mis kuuluvad varilaevastikku ja osalevad ebaseaduslikus tegevuses;
9. et mitme stsenaariumi korral, mis võivad puudutada elutähtsa merealuse taristu kaitsmise küsimust, on riikidel võimalik võtta täitemeetmeid vastavalt rahvusvahelisele õigusele, sealhulgas, kuid mitte ainult, ÜRO mereõiguse konventsiooni artiklitele 21, 73, 110, 111, 220 ja 221 ning 1884. aasta veealuste telegraafikaablite kaitse Pariisi konventsiooni artiklile X, kui see on asjakohane;
10. et lisaks varilaevastiku tegevuse vastu võitlemise meetmetele, mis on esitatud punktides 7 ja 8, on riikidel tekkinud vajadus täiendavalt kaaluda rahvusvahelise mereõiguse raamistikku, et tegeleda kasvavate probleemidega ning tugevdada merekaablite ja torujuhtmete kaitset kooskõlas ÜRO mereõiguse konventsiooniga, võttes arvesse merekaablite ja torujuhtmetega seotud suurenevaid ohtusid ning nende lõhkumist või vigastamist;

11. et nad kavatsevad käivitada ulatusliku algatuse, et töötada välja vahendid elutähtsat merealust taristut ähvardavate ohtudega tegelemiseks, sealhulgas merekaablite ja torujuhtmete kaitsmiseks. Need vahendid töötatakse välja asjakohastel foorumitel, nagu ÜRO organid või IMO, sõltuvalt nende sisust. Need vahendid võivad hõlmata näiteks elutähtsa merealuse taristu läheduses sõitvate laevade head käitumist käsitlevate rahvusvaheliste standardite kogumikku, milles on esitatud konkreetsed põhimõtted ja suunised, reeglite kogumikku eriti tundlikes merepiirkondades sõitvatele laevadele, meetmeid, mille eesmärk on tugevdada merekaablite ja torujuhtmete kaitset, parandades turvalisust, jälgides hoolikamalt tegevust tundlike alade ümbruses ja luues rahvusvahelise õiguse kohased mehhanismid sellist taristut ohustava tegevuse ärahoidmiseks, või muid meetmeid kooskõlas ÜRO mereõiguse konventsiooniga. Sellised vahendid võivad ulatuda õiguslikult mittesiduvatest vahenditest uute siduvate vahenditeni.
