



Brüssel, 19. märts 2026  
(OR. en)

7530/26

---

Institutsioonidevaheline  
dokument:  
2026/0073 (NLE)

---

MAR 33  
OMI 10  
ENV 259

## ETTEPANEK

---

Saatja:	Euroopa Komisjoni peasekretär, allkirjastanud Martine DEPREZ, direktor
Kättesaamise kuupäev:	19. märts 2026
Saaja:	Thérèse BLANCHET, Euroopa Liidu Nõukogu peasekretär
Komisjoni dok nr:	COM(2026) 127 final
Teema:	Ettepanek: NÕUKOGU OTSUS Euroopa Liidu nimel võetava seisukoha kohta Rahvusvahelise Mereorganisatsiooni merekeskkonna kaitse komitee 84. istungjärgul seoses rahvusvahelise laevade põhjustatava merereostuse vältimise konventsiooni (MARPOL) muudatuste vastuvõtmisega ning meresõiduohutuse komitee 111. istungjärgul seoses inimelude ohutust merel käsitleva 1974. aasta rahvusvahelise konventsiooni (SOLASi konventsioon), kiirlaevade ohutuse 1994. aasta rahvusvahelise koodeksi (1994. aasta HSC koodeks), kiirlaevade ohutuse 2000. aasta rahvusvahelise koodeksi (2000. aasta HSC koodeks), puistlastilaevade ja naftatankerite ülevaatuste käigus tehtavate kontrollide tõhustatud programmi käsitleva 2011. aasta rahvusvahelise koodeksi (2011. aasta ESP koodeks), rahvusvahelise päästevahendite koodeksi (LSA koodeks) ning 1966. aasta rahvusvahelise laadungimärgi konventsiooni 1988. aasta protokoll (1988. aasta laadungimärgi protokoll) muudatuste vastuvõtmisega

---

Käesolevaga edastatakse delegatsioonidele dokument COM(2026) 127 final.

---

Lisatud: COM(2026) 127 final

Brüssel, 19.3.2026  
COM(2026) 127 final

2026/0073 (NLE)

Ettepanek:

## NÕUKOGU OTSUS

**Euroopa Liidu nimel võetava seisukoha kohta Rahvusvahelise Mereorganisatsiooni merekeskkonna kaitse komitee 84. istungjärgul seoses rahvusvahelise laevade põhjustatava merereostuse vältimise konventsiooni (MARPOL) muudatuste vastuvõtmisega ning meresõiduohutuse komitee 111. istungjärgul seoses inimeste ohutust merel käsitleva 1974. aasta rahvusvahelise konventsiooni (SOLASi konventsioon), kiirlaevade ohutuse 1994. aasta rahvusvahelise koodeksi (1994. aasta HSC koodeks), kiirlaevade ohutuse 2000. aasta rahvusvahelise koodeksi (2000. aasta HSC koodeks), puistlastilaevade ja naftatankerite ülevaatuste käigus tehtavate kontrollide tõhustatud programmi käsitleva 2011. aasta rahvusvahelise koodeksi (2011. aasta ESP koodeks), rahvusvahelise päästevahendite koodeksi (LSA koodeks) ning 1966. aasta rahvusvahelise laadungimärgi konventsiooni 1988. aasta protokoll (1988. aasta laadungimärgi protokoll) muudatuste vastuvõtmisega**

## SELETUSKIRI

### 1. KAVANDATAV REGULEERIMISESE

Käesolevas ettepanekus käsitletakse otsust, millega määratakse kindlaks seisukoht, mis võetakse liidu nimel Rahvusvahelise Mereorganisatsiooni merekeskkonna kaitse komitee (MEPC) 84. istungjärgul, mis toimub 27. aprillist kuni 1. maini 2026, ja Rahvusvahelise Mereorganisatsiooni meresõiduohutuse komitee (MSC) 111. istungjärgul, mis toimub 13. maist kuni 22. maini 2026.

MEPC 84. istungjärgul on kavas vastu võtta rahvusvahelise laevade põhjustatava merereostuse vältimise konventsiooni (MARPOL) VI lisa muudatused.

MSC 111. istungjärgul on kavas vastu võtta järgmiste dokumentide muudatused:

- (a) 1974. aasta rahvusvahelise konventsiooni inimelude ohutusest merel (SOLAS) IV ja V peatükk ning lisa (sertifikaadid);
- (b) 1994. aasta kiir-laevade ohutuse rahvusvaheline koodeks (1994. aasta HSC koodeks);
- (c) 2000. aasta kiir-laevade ohutuse rahvusvaheline koodeks (2000. aasta HSC koodeks);
- (d) puistlastilaevade ja naftatankerite ülevaatuste käigus tehtavate kontrollide tõhustatud programmi käsitlev 2011. aasta rahvusvaheline koodeks (2011. aasta ESP koodeks);
- (e) rahvusvaheline päästevahendite koodeks (LSA koodeks);
- (f) 1966. aasta rahvusvahelise laadungimärgi konventsiooni 1988. aasta protokoll (1988. aasta laadungimärgi protokoll) B lisa.

### 2. ETTEPANEKU TAUST

#### 2.1. Rahvusvahelise Mereorganisatsiooni konventsioon, MARPOLi 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.

Rahvusvaheline laevade põhjustatava merereostuse vältimise konventsioon (MARPOLi konventsioon) sõlmiti 1973. aastal IMO konventsioonina, mis jõustus 2. oktoobril 1983. Kõik liikmesriigid on MARPOLi osalised ja 25 liikmesriiki on osalised ka VI lisas,<sup>1</sup> mis jõustus 18. mail 2005. Liit ei ole MARPOLi 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.

---

<sup>1</sup> Austria ja Ungari ei ole MARPOLi VI lisa veel ratifitseerinud.

## 2.2. Rahvusvaheline Mereorganisatsioon

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 merekeskkonna kaitse komiteesse (MEPC) kuuluvad kõik IMO liikmed ja see tuleb kokku vähemalt kord aastas. Komitee käsitleb keskkonnaküsimusi, mis jäävad organisatsiooni tegevusvaldkonda ning puudutavad MARPOLi konventsiooniga hõlmatud ning laevade põhjustatava reostuse (sh nafta-, mahtlastina veetavate kemikaalide, laevade heitvee-, jäätme- ja heitereostuse, sh õhusaasteainete ja kasvuhoonegaaside heite) kontrolli ja vältimist. Muud käsitletavat küsimused hõlmavad ballastvee käitlemist, kattumisvastaseid süsteeme, laevade ringlussevõttu, reostuseks valmisolekut ja reostustõrjet ning eripiirkondade ja eriti tundlike merepiirkondade kindlaksmääramist.

IMO konventsiooni artikli 38 lõike a kohaselt täidab merekeskkonna kaitse komitee talle IMO konventsiooniga, 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. Merekeskkonna kaitse komitee ja selle allorganid teevad oma otsused liikmete hääلteenamusega.

MEPC 84. istungjärgul võetakse vastu MARPOLi muudatused kooskõlas konventsiooni artikli 16 lõike 2 punktidega b, c ja d.

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 hääлteenamusega.

MSC 111. istungjärgul võetakse vastu muudatused kooskõlas SOLASi konventsiooni artikli VIII lõike b punktiga iv ja 1988. aasta laadungimärgi protokollu artikli VI lõike 2 punktiga d.

### 2.3. IMO merekeskkonna kaitse komitee kavandatav akt

MEPC peab 84. istungjärgul vastu võtma MARPOLi VI lisa muudatused, mis puudutavad järgmist:

- Atlandi ookeani kirdeosa määramine uueks heite vähendamise piirkonnaks (MARPOLi VI lisa reeglid 13 ja 14 ning VII liide);
- IMO laevade kütusekulu andmebaasi (IMO andmekogumissüsteem) juurdepääsetavus ja kasvuhoonegaaside vähendamise lühiajalise meetme läbivaatamise klausel (reeglid 20, 25, 27 ja 28).

Kõnealused muudatused pidi vastu võetama MEPC teisel erakorralisel istungjärgul, mis toimus 14.–17. oktoobril 2025.

MEPC teise erakorralise istungjärgu ettevalmistamisel võttis Euroopa Liidu Nõukogu vastu nõukogu 10. oktoobri 2025. aasta otsuse (EL) 2025/2093 Euroopa Liidu nimel võetava seisukoha kohta Rahvusvahelise Mereorganisatsiooni merekeskkonna kaitse komitee teisel erakorralisel istungjärgul seoses rahvusvahelise laevade põhjustatava merereostuse vältimise konventsiooni (MARPOL) muudatuste vastuvõtmisega<sup>2</sup>.

Nõukogu otsuse (EL) 2025/2093 kohaselt oli liidu seisukoht MEPC teisel erakorralisel istungjärgul nõustuda järgmiste muudatuste vastuvõtmisega:

- (a) MARPOLi konventsiooni VI lisa reeglite 13 ja 14 ning VII liite muudatused, mis käsitlevad Atlandi ookeani kirdeosa määramist uueks heite vähendamise piirkonnaks;
- (b) MARPOLi konventsiooni VI lisa reeglite 20, 25, 27 ja 28 muudatused, mis käsitlevad IMO laevade kütusekulu andmebaasi (IMO andmekogumissüsteem) juurdepääsetavust, ning
- (c) MARPOLi VI lissasse uue, IMO nullnetotehnoloogia raamistikku käsitleva 5. peatüki lisamine.

Kuna MEPC teine erakorraline istungjärg lükati ühe aasta võrra edasi, edastas IMO eespool nimetatud MARPOLi konventsiooni VI lisa punktide a ja b muudatused MEPC 84. istungjärgul vastuvõtmiseks. Selleks esitatakse käesolev ettepanek.

Samal ajal lükati koos MEPC teise erakorralise istungjärguga edasi punkti c kohane MARPOLi konventsiooni VI lisa uue, IMO nullnetotehnoloogia raamistikku käsitleva 5. peatüki vastuvõtmine.

### 2.4. IMO meresõiduohutuse komitee kavandatav akt

MSC peab 111. istungjärgul vastu võtma järgmiste dokumentide muudatused:

- (a) 1974. aasta rahvusvahelise konventsiooni inimelude ohutusest merel (SOLAS) IV ja V peatükk ning lisa (sertifikaadid);
- (b) 1994. aasta kiirlaevade ohutuse rahvusvaheline koodeks (1994. aasta HSC koodeks);
- (c) 2000. aasta kiirlaevade ohutuse rahvusvaheline koodeks (2000. aasta HSC koodeks);
- (d) puistlastilaevade ja naftatankerite ülevaatuste käigus tehtavate kontrollide tõhustatud programmi käsitlev 2011. aasta rahvusvaheline koodeks (2011. aasta ESP koodeks);

<sup>2</sup> ELT L, 2025/2093, 16.10.2025, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dec/2025/2093/oj>.

- (e) rahvusvaheline päästevahendite koodeks (LSA koodeks);
- (f) 1966. aasta rahvusvahelise laadungimärgi konventsiooni 1988. aasta protokoll (1988. aasta laadungimärgi protokoll) B lisa.

### **3. LIIDU NIMEL MEPC 84. ISTUNGJÄRGUL VÕETAV SEISUKOHT**

#### **3.1. MARPOLi konventsiooni VI lisa reeglite 13 ja 14 ning VII liite muudatused**

ELi liikmesriigid ja Euroopa Komisjon koos Ühendkuningriigi, Islandi, Taani (Gröönimaa) ja Fääri saartega esitasid MEPC 83. istungjärgul dokumendi, milles tehti ettepanek määrata Atlandi ookeani kirdeosa vääveloksiidide, tahkete osakeste ja lämmastikoksiidide heite vähendamise piirkonnaks vastavalt MARPOLi VI lisale. Komisjon on Portugali delegatsiooni koordineerimisel koos rannikuriikidega aktiivselt osalenud ettevalmistustöös.

Eriti tundlike merealade ja eripiirkondade määramise tehniline töörühm tegi kindlaks, et kavandatav heite vähendamise piirkond vastab MARPOLi VI lisa III liite punktis 3 sätestatud kriteeriumidele. MEPC 83. istungjärgul võeti tehnilise töörühma töö tulemused teadmiseks ja kiideti heaks Atlandi ookeani kirdeosa määramine vääveloksiidide, tahkete osakeste ja lämmastikoksiidide heite vähendamise piirkonnaks; muudatus on kavas vastu võtta MEPC järgmisel istungjärgul. IMO sekretariaat edastas nimetatud muudatused IMO 24. oktoobri 2025. aasta ringkirjas nr 5085.

Liit peaks toetama muudatuste läbivaadatud eelnõus esitatud ettepanekut määrata Atlandi ookeani kirdeosa vääveloksiidide (SO<sub>x</sub>), tahkete osakeste ja lämmastikoksiidide (NO<sub>x</sub>) heite vähendamise piirkonnaks vastavalt MARPOLi VI lisale, kuna see aitab kaasa laevade NO<sub>x</sub>-, SO<sub>x</sub>- ja tahkete osakeste heite vältimisele, vähendamisele ja kontrollimisele, et saavutada sellega seotud tervise- ja keskkonnakasut, hoides samal ajal hallatavana merendussektorile avalduvat majanduslikku mõju.

#### **3.2. MARPOLi konventsiooni VI lisa reeglite 20, 25, 27 ja 28 muudatused**

MEPC 82. istungjärgul moodustati Brasiilia, Jaapani ja Euroopa Komisjoni ühisel koordineerimisel kasvuhoonegaaside vähendamise lühiajalise meetme läbivaatamise korrespondentühm.

Istungjärkudevahelisel ajal tegutseva õhusaaste ja energiatõhususe töörühma (ISWG-APEE) esimesel koosolekul arutati muu hulgas IMO laevade kütusekulu andmebaasi (IMO andmekogumissüsteem) andmete kättesaadavust analüüsimiseks ning kasvuhoonegaaside vähendamise lühiajalise meetme läbivaatamise klauslit.

Seoses IMO andmekogumissüsteemi andmete kättesaadavusega võeti ISWG-APEE esimesel koosolekul arvesse aruanne korrespondentühmalt, kes oli nõustunud parandama IMO andmekogumissüsteemi andmete kättesaadavust 1. etapis. Pärast kaalutlemist koostas rühm MARPOLi konventsiooni VI lisa reegli 27 muudatuste eelnõu.

MEPC 83. istungjärgul tehti APEE töörühmale muu hulgas ülesandeks lõplikult vormistada MARPOLi konventsiooni VI lisa muudatuste eelnõu ja seonduvad suunised IMO andmekogumissüsteemi juurdepääsetavuse kohta.

MEPC 83. istungjärgul võeti teadmiseks, et töörühm oli täiendavalt arutanud MARPOLi konventsiooni VI lisa reegli 27 ning seonduvate IMO andmekogumissüsteemi juurdepääsetavust käsitlevate ja ISWG-APEE esimesel koosolekul koostatud suuniste muudatuste eelnõu, ning kiideti heaks MARPOLi konventsiooni VI lisa reegli 27 muudatuste eelnõu (IMO andmekogumissüsteemi juurdepääsetavuse kohta), et muudatused MEPC

järgmisel istungjärgul vastu võtta. IMO sekretariaat edastas nimetatud muudatused IMO 11. aprilli 2025. aasta ringkirjas nr 5005.

Liit esitas selles küsimuses ettepaneku (ISWG-GHG 13/7), paludes muuta andmekogumissüsteemi andmete detailsuse, lisaandmete ja juurdepääsetavuse osas. Eespool nimetatud muudatuste eelnõu on parema juurdepääsetavuse osas ettepanekuga ISWG-GHG 13/7 kooskõlas.

Liidu seisukoht ISWG-APEE esimesel koosolekul ja MEPC 83. istungjärgul oli reegli 27 muudatuste eelnõu toetada.

Liit peaks neid muudatusi toetama, sest nendega parandatakse veelgi IMO andmekogumissüsteemi andmetele juurdepääsu, et tagada CO<sub>2</sub>-mahukuse näitaja raamistiku kindel rakendamine ja hõlbustada selle läbivaatamist.

Seoses lühiajalise meetme läbivaatamise klauslitega koostati ISWG-APEE esimesel koosolekul MARPOLi konventsiooni VI lisa reeglite 20, 25 ja 28 muudatuste eelnõu, kasutades dokumendi MEPC 83/6/11 lisa, mille koostas korrespondentühm IMO strateegia ajakohastatud viite ja kasvuhoonegaaside vähendamise lühiajalise meetme läbivaatamise kohta.

MEPC 83. istungjärgul kiideti MARPOLi konventsiooni VI lisa reeglite 20, 25 ja 28 muudatuste eelnõu heaks, et muudatused MEPC järgmisel istungjärgul vastu võtta. IMO sekretariaat edastas nimetatud muudatused IMO 24. oktoobri 2025. aasta ringkirjas nr 5085.

Liidu seisukoht ISWG-APEE esimesel koosolekul ja MEPC 83. istungjärgul oli dokumendis MEPC 83/6/11 esitatud muudatuste eelnõu toetada.

Liit peaks neid muudatusi toetama, kuna need tulenevad IMO kasvuhoonegaaside heite vähendamise 2023. aasta strateegia vastuvõtmisest ja lühiajaliste meetmete läbivaatamise lõpuleviimisest IMO poolt ning kuna see võimaldab reegleid täiendavalt läbi vaadata.

#### **4. LIIDU NIMEL MSC 111. ISTUNGJÄRGUL VÕETAV SEISUKOHT**

##### **4.1. SOLASi konventsiooni IV ja V peatüki ning lisa (sertifikaadid) muudatused ning 1994. aasta HSC koodeksi ja 2000. aasta HSC koodeksi muudatused**

MSC tegi 103. istungjärgul navigatsiooni, side ning otsingu- ja päästetegevuse allkomiteele (NCSR) ülesandeks töötada välja SOLASi konventsiooni VI ja V peatüki muudatused ning toimivusstandardid ja suunised ülikõrgsagedusel töötava andmevahetussüsteemi (VDES) kasutuselevõtuks.

NCSR alustas 10. istungjärgul selle töö arutamist, hinnates, kas allkomitee peaks lisaks SOLASi konventsiooni V peatükile kaaluma VDESi lisamist SOLASi konventsiooni IV peatüki alla. Liidu seisukoht oli toetada seda, et kuigi allkomitee võiks eelistada VDESi kasutuselevõttu SOLASi konventsiooni V peatüki alusel, on oluline kaaluda ka selle kasutuselevõttu nimetatud konventsiooni IV peatüki alusel.

Allkomitee leppis kokku luua Jaapani koordineerimisel korrespondentühm, et teha VDESi, sealhulgas selle sidekomponendi ja sellega seotud kulude tehniline, regulatiivne ja operatiivanalüüs, töötada välja SOLASi konventsiooni IV ja V peatüki nõutavate toimivusstandardite kavandi ja muudatuste eelnõu ning teha kindlaks kõik sellest tulenevad muudatused muudes õigusaktides.

NCSR jätkas 11. istungjärgul arutelu selle üle, kas ja kuidas lisada VDES SOLASi konventsiooni IV ja V peatükki, võttes arvesse korrespondentühma välja töötatud võimalusi.

NCSRi 11. istungjärgul moodustati Jaapani koordineerimisel uuesti ülikõrgsagedusel töötava andmevahetussüsteemi (VDES) korrespondentühm, et lõplikult vormistada SOLASi konventsiooni muudatuste eelnõu, sealhulgas sellest tulenevad muudatused. Liidu seisukoht NCSRi 11. istungjärgul oli navigatsiooni töörühma loomist toetada, et jätkata SOLASi konventsiooni muudatuste arutamist ja toetada korrespondentühma taasloomist, et jätkata vajalikku tööd istungjärgudevahelisel ajal.

NCSRi 12. istungjärgul käsitleti korrespondentühma aruannet SOLASi konventsiooni muudatuste eelnõu kohta, sealhulgas sellest tulenevaid muudatusi siduvates ja mittesiduvates õigusaktides, ning lepitati kokku, et see töö edastatakse lõpuleviimiseks töörühmale. Töörühma aruandega tutvumise järel leppis allkomitee kokku SOLASi konventsiooni V peatüki ja lisa muudatuste eelnõus. Allkomitee nõustus ka sellest tulenevate 1994. ja 2000. aasta HSC koodeksi muudatuste eelnõuga. Olles kaalunud töörühma hinnangut eespool nimetatud SOLASi konventsiooni muudatuste eelnõu heakskiitmise kohta, leppis allkomitee kokku, et MSC 110. istungjärgul palutakse muudatused kiiresti heaks kiita, et võtta need MSC 111. istungjärgul vastu ja jõustada 1. jaanuaril 2028. Liidu seisukoht NCSRi 12. istungjärgul oli korrespondentühma tööd toetada ja teha ettepanek edastada selle aruanne töörühmale edasiseks kaalumiseks.

MSC 110. istungjärgul kiideti heaks SOLASi konventsiooni V peatüki ja lisa muudatuste eelnõu seoses ülikõrgsagedusel töötava andmevahetussüsteemi (VDES) kasutuselevõtuga, et muudatused seejärel MSC 111. istungjärgul vastu võtta. Samuti kiitis komitee heaks sellest tulenevate 1994. ja 2000. aasta HSC koodeksite muudatuste eelnõu, et muudatused seejärel MSC 111. istungjärgul vastu võtta kooskõlas eespool nimetatud SOLASi konventsiooni muudatuste eelnõuga. IMO sekretariaat edastas nimetatud muudatused IMO 29. septembri 2025. aasta ringkirjas nr 5063.

Liidu seisukoht MSC 110. istungjärgul oli muudatuste eelnõu toetada.

Liit peaks neid muudatusi toetama, sest VDESi rakendusspetsiifiliste sõnumite (ASM) jaoks ette nähtud kanalite kasutamine on tõhusam ning VDESil on täiendav suutlikkus vahetada rohkem digitaalandmeid ja seega võiks see rahuldada tulevast nõudluse kasvu digitaalandmete kasutamise järele mereraadioside valdkonnas. Lisaks on digitaalandmete vahetamisest palju kasu mitte ainult ohutuse ja olukorrateadlikkuse seisukohast, vaid ka turvalisuse, laevasõidu tõhususe, merekeskkonna kaitse ja meremeeste koormuse vähendamise seisukohast. VDES suurendab märkimisväärselt automaatsest identifitseerimissüsteemist (AIS) saadavat kasu ja seda peetakse e-navigatsiooni võimaldajaks. VDESi kasutuselevõtt parandab märkimisväärselt suutlikkust vahetada laevade ja kaldaametite vahel rakendusspetsiifilisi sõnumeid ja muud teavet.

Seoses SOLASi konventsiooni reeglite IV/5, V/4 ja V/5 muudatustega võttis NCSR 12. istungjärgul teadmiseks IMO/ITU ühise eksperdirühma kaalutlused SOLASi konventsiooni muudatuste eelnõu väljatöötamise kohta. Samuti kaalus NCSR IMO/ITU ühise eksperdirühma väljatöötatud SOLASi konventsiooni muutmise võimalusi, võttes arvesse dokumente, sealhulgas liidu poolt NCSR 12. istungjärgul esitatud ettepanekut, mis sisaldas märkusi IMO/ITU ühise eksperdirühma esitatud võimaluste kohta. NCSRi 12. istungjärgul edastas küsimused töörühmale SOLASi konventsiooni muudatuste edasiseks läbivaatamiseks ja vormistamiseks. NCSRi 12. istungjärgul lepitati kokku SOLASi konventsiooni reeglite IV/5, V/4 ja V/5 muudatuste eelnõus, mis käsitleb nõuet levitada meresõiduohutuse teavet ning otsingu- ja päästeteavet kõigi toimivate tunnustatud liikuva satelliitside teenuste abil, ning kiideti heaks põhjendused eespool nimetatud muudatuste eelnõu esitamiseks MSC 110. istungjärgule heakskiitmiseks, et võtta muudatused MSC 111. istungjärgul vastu ja jõustada 1. jaanuaril 2028. Liidu seisukoht NCSRi 12. istungjärgul oli toetada liidu

ettepanekut SOLASi konventsiooni muudatuste eelnõu kohta, mis käsitleb meresõiduohutuse teabe ning otsingu- ja päästeteabe levitamist kõigi toimivate tunnustatud liikuva satelliitside teenuste abil.

MSC 110. istungjärgul kiideti heaks SOLASi konventsiooni reeglite IV/5, V/4 ja V/5 muudatuste eelnõu, mis käsitleb meresõiduohutuse teabe ning otsingu- ja päästeteabe levitamise nõuet kõigi toimivate liikuva satelliitside teenuste abil, mida organisatsioon tunnustab ülemaailmses merehädä ja -ohutussüsteemis (GMDSS) kasutamiseks, et muudatused seejärel MSC 111. istungjärgul vastu võtta. IMO sekretariaat edastas nimetatud muudatused IMO 29. septembri 2025. aasta ringkirjas nr 5063.

Liidu seisukoht MSC 110. istungjärgul oli muudatuste eelnõu toetada.

Liit peaks neid muudatusi toetama, sest uute tunnustatud liikuva satelliitside teenuste kasutuselevõtuga peab ta selgelt sätestama nõude levitada meresõiduohutuse teavet ning otsingu- ja päästeteavet kõigi toimivate tunnustatud liikuva satelliitside teenuste abil.

#### 4.2. 2011. aasta ESP koodeksi muudatused

Laevade projekteerimise ja ehituse allkomitee (SDC) arutas oma 10. istungjärgul 2011. aasta ESP koodeksi kavandatud muudatusi ja leppis kokku, et töö peaks toimuma istungjärgudevahelisel ajal korrespondentrihmas, kellele tuleks teha ülesandeks ESP koodeksi muudatuste eelnõu läbivaatamine. Liidu seisukoht SDC 10. istungjärgul oli teha ettepanek, et ESP koodeksi kavandatud muudatusi arutaks kas korrespondentrihm või et need edastataks SDC 11. istungjärgul loodavale töörühmale.

SDC arutas 11. istungjärgul korrespondentrihma aruannet 2011. aasta ESP koodeksi muutmise kohta, et võimaldada kaugülevaatuse meetodite kasutamist, ning edastas küsimuse töörühmale. Töörühma aruandega tutvumise järel kiitis SDC 11. istungjärgul heaks 2011. aasta ESP koodeksi muudatuste eelnõu, et inkorporeerida sellesse kauginspekterimise meetodid, et muudatused MSC 110. istungjärgul heaks kiita ja seejärel MSC 111. istungjärgul vastu võtta. Liidu seisukoht SDC 11. istungjärgul oli toetada korrespondentrihma aruannet kaugülevaatuse meetodite kasutamise kohta ja selle töörühmale suunamist.

MSC 110. istungjärgul kiideti heaks 2011. aasta ESP koodeksi muudatuste eelnõu, et lubada kauginspekterimise meetodite kasutamist, et võtta muudatused vastu MSC 111. istungjärgul ja jõustada 1. jaanuaril 2028. IMO sekretariaat edastas nimetatud muudatused IMO 29. septembri 2025. aasta ringkirjas nr 5063.

Liidu seisukoht MSC 110. istungjärgul oli muudatuste eelnõu toetada.

Liit peaks neid muudatusi toetama, sest need meetodid pakuvad suuremat tõhusust, paindlikkust ja usaldusväarsust igapäevaste uuringute ja inspekterimiste tegemisel, kahjustamata nende uuringute tulemusi.

#### 4.3. LSA koodeksi muudatused

Laevasüsteemide ja -seadmete allkomitee (SSE) leppis oma 10. istungjärgul põhimõtteliselt kokku LSA koodeksi muudatuste eelnõus, mis käsitleb vabalang-päästepaatide vabastamise süsteemide toimimise (ilma päästepaadi veeskamiseta) katsetel kasutatava korra jaoks ettenähtud konstruktsiooni ja prototüübi katsetamise nõudeid, et muudatused saaks lõplikult vormistada SSE 11. istungjärgul, ning tegi LSA koodeksi korrespondentrihmale ülesandeks muudatuste eelnõu lõplikult vormistada. Liidu seisukoht SSE 10. istungjärgul oli toetada arutelu suunamist töörühmale.

Korrespondentrühma töö heakskiitmise järel arutati SSE 11. istungjärgul muudatuste eelnõu ja tehti töörühmale ülesandeks muudatused lõplikult vormistada. SSE nõustus 10. istungjärgul LSA koodeksi muudatuste eelnõuga, et muudatused MSC 110. istungjärgul heaks kiita ja MSC 111. istungjärgul vastu võtta. Liidu seisukoht SSE 11. istungjärgul oli toetada korrespondentrühma aruannet ning luua päästevahendite töörühm, et vormistada sellel istungjärgul lõplikult LSA koodeksi muudatuste eelnõu.

LSA koodeksi muudatuste eelnõu läbivaatamise järel kiideti muudatused MSC 110. istungjärgul heaks, et võtta need MSC 111. istungjärgul vastu. IMO sekretariaat edastas nimetatud muudatused IMO 29. septembri 2025. aasta ringkirjas nr 5063.

Liidu seisukoht MSC 110. istungjärgul oli muudatuste eelnõu toetada.

Liit peaks neid muudatusi toetama, sest need hõlbustavad inimeste kaitsmist merel, suurendades usaldust vabalang-päästepatide tõhusa ja tulemusliku toimimise vastu laeva mahajätmise korral.

#### **4.4. 1988. aasta laadungimärgi protokollide muudatused**

MSC 107. istungjärgul kiideti heaks uue väljundi lisamine 1988. aasta laadungimärgi protokollide muutmiseks, et määratleda nõue paigaldada ohutusriskide minimeerimiseks tekile kaitsereeingud. Komitee kiitis kõnealuse uue väljundi heaks. Liidu seisukoht MSC 107. istungjärgul oli toetada seda uut väljundit.

Kuigi SDC oli 10. istungjärgul 1988. aasta laadungimärgi protokollide reegli 25 muudatuste eelnõuga põhimõtteliselt nõus, märkis ta, et lõplikuks vormistamiseks on vaja teha täiendavat tööd, ning nõustus taotlema, et komitee pikendaks lõpuleviimise tähtaega 2025. aastani ja jäta selle päevakorrapunkti SDC 11. istungjärgu esialgsesse päevakorda. Liidu seisukoht SDC 10. istungjärgul oli 1988. aasta laadungimärgi protokollide reegli 25 muutmise ettepanekut toetada.

SDC nõustus 11. istungjärgul 1988. aasta laadungimärgi protokollide reegli 25 muudatuste eelnõuga, et muudatused MSC 110. istungjärgul heaks kiita ja seejärel MSC 111. istungjärgul vastu võtta ning et need võiksid eeldatavalt jõustuda 1. jaanuaril 2028. Liidu seisukoht SDC 11. istungjärgul oli 1988. aasta laadungimärgi protokollide reegli 25 muutmise ettepanekut toetada.

MSC 110. istungjärgul kiideti heaks 1988. aasta laadungimärgi protokollide reegli 25 muudatuste eelnõu, mis käsitleb tekile kaitsereeingute paigaldamise nõuet, et võtta muudatused vastu MSC 111. istungjärgul. IMO sekretariaat edastas nimetatud muudatused IMO 29. septembri 2025. aasta ringkirjas nr 5063.

Liidu seisukoht MSC 110. istungjärgul oli muudatuste eelnõu toetada.

Liit peaks neid muudatusi toetama, sest kolmerealiste kaitsereeingute paigaldamine tekile võib tõhusalt parandada laevapere kaitset, vähendada üle parda kukkumise ja vigastuste ohtu ning parandada laevade ohutust minimaalsete majanduslike kuludega.

## **5. ASJAKOHASED ELI ÕIGUSAKTID JA ELI PÄDEVUS**

### **5.1. Asjakohased ELi õigusaktid**

### 5.1.1. MARPOLi konventsiooni VI lisa reeglite 13 ja 14 ning VII liite muudatused

Direktiivi (EL) 2016/802 eesmärk on vähendada vääveldioksiidi sisaldust teatavates vedelkütustes<sup>3</sup>. Sellega püütakse vältida ja kontrollida õhusaastet, mida põhjustab suure väävlisisaldusega vedelkütuste põletamisel tekkiv kahjulik heide, mis kahjustab inimeste tervist ja keskkonda ning tekitab happevihma. Artiklites 6 ja 13 ning I lisas on viidatud MARPOLi konventsiooni VI lisas sätestatud reeglitele laevakütuste maksimaalse väävlisisalduse ja laevade SO<sub>x</sub>-heite kohta ELi vetes.

Merestrategia raamdirektiivi<sup>4</sup> kohaselt peavad liikmesriigid võtma vajalikud meetmed, et saavutada või säilitada 2020. aastaks merekeskkonna hea seisund. Hea keskkonnaseisund on mereakvaatoriumi keskkonnaseisund, mis võimaldab hoida meresid ja ookeane ökoloogiliselt mitmekesistena ja dünaamilistena ning olemuselt puhaste, tervete ja produktiivsetena ning mille puhul merekeskkonda kasutatakse jätkusuutlikul tasemel, tagades sellega võimalikud kasutusviisid ja tegevused praeguste ja tulevaste põlvkondade jaoks (merestrategia raamdirektiivi artikli 3 punkt 5). Hea keskkonnaseisundi tagamiseks on muu hulgas vaja minimeerida inimtegevusest tingitud eutrofeerumist, eelkõige selle kahjulikku mõju, nagu elurikkuse vähenemine, ökosüsteemide seisundi halvenemine, kahjulikud veeõitsengud ja hapnikupuudus mere põhjakihis. Merelaevandusest pärit lämmastikukoguste vähendamine III taseme nõuete abil, mida kohaldatakse pärast Atlandi ookeani kirdeosa määramist lämmastikoksiidide heite vähendamise piirkonnaks, aitab selle piirkonna merede ääres asuvatel ELi liikmesriikidel saavutada hea keskkonnaseisundi kooskõlas merestrategia raamdirektiiviga.

Välisõhu kvaliteedi direktiivis<sup>5</sup> (mis vaadati 2024. aastal läbi) on muu hulgas sätestatud NO<sub>2</sub> piirnõrmed, et vältida, ennetada või vähendada õhusaaste kahjulikku mõju inimeste tervisele ja/või keskkonnale. Välisõhu kvaliteedi direktiivis tunnistatakse, et kõnealuses direktiivis sätestatud eesmärkide saavutamiseks on eelkõige oluline võidelda saasteainete heite allikatega, eelkõige meetmete abil, mis võimaldavad piirata liikuvate ja paiksete allikate heidet mootoritele või kütustele esitatavate kvaliteedinõuete kaudu. Liit on kehtestanud mitu õigusakti, millega reguleeritakse heidet mootoristandarditega, mis hõlmavad mitmesuguseid maanteetranspordi liike (autode, veoautode ja furgoonautode eurostandardid<sup>6</sup>) ja väljaspool teid kasutatavaid liikurmasinaid (siseveelaevad ja vedurid – väljaspool teid kasutatavate liikurmasinate direktiiv<sup>7</sup>).

<sup>3</sup> Euroopa Parlamendi ja nõukogu 11. mai 2016. aasta direktiiv (EL) 2016/802, mis käsitleb väävlisisalduse vähendamist teatavates vedelkütustes (ELT L 132, 21.5.2016, lk 58, <http://data.europa.eu/eli/dir/2016/802/oj>).

<sup>4</sup> Euroopa Parlamendi ja nõukogu 17. juuni 2008. aasta direktiiv 2008/56/EÜ, millega kehtestatakse ühenduse merekeskkonnapoliitika-alane tegevusraamistik (merestrategia raamdirektiiv) (ELT L 164, 25.6.2008, lk 19, <http://data.europa.eu/eli/dir/2008/56/oj>).

<sup>5</sup> Euroopa Parlamendi ja nõukogu 21. mai 2008. aasta direktiiv 2008/50/EÜ välisõhu kvaliteedi ja Euroopa õhu puhtamaks muutmise kohta (ELT L 152, 11.6.2008, lk 1, <http://data.europa.eu/eli/dir/2008/50/oj>).

<sup>6</sup> Euroopa Parlamendi ja nõukogu 20. juuni 2007. aasta määrus (EÜ) nr 715/2007, mis käsitleb mootorsõidukite tüübikinnitust seoses väikeste sõiduautode ja kommertsveokite (Euro 5 ja Euro 6) heitmetega ning sõidukite remondi- ja hooldusteabe kättesaadavust (ELT L 171, 29.6.2007, lk 1, <http://data.europa.eu/eli/reg/2007/715/oj>).

Euroopa Parlamendi ja nõukogu 18. juuni 2009. aasta määrus (EÜ) nr 595/2009, mis käsitleb mootorsõidukite ja mootorite tüübikinnitust seoses rasveokite heitmetega (Euro VI) ning sõidukite remondi- ja hooldusteabe kättesaadavust (ELT L 188, 18.7.2009, lk 1, <http://data.europa.eu/eli/reg/2009/595/oj>).

<sup>7</sup> Euroopa Parlamendi ja nõukogu 14. septembri 2016. aasta määrus (EL) 2016/1628, mis käsitleb väljaspool teid kasutatavate liikurmasinate sisepõlemismootorite gaasiliste saasteainete ja tahkete osakeste heite piirnõrme ja tüübikinnitusega seotud nõudeid, millega muudetakse määruseid (EL) nr 1024/2012 ja (EL) nr

Seega võivad MARPOLi konventsiooni VI lisa reeglite 13 ja 14 ning VII liite muudatused heite vähendamise piirkonna vastuvõtmise kohta avaldada otsustavat mõju direktiivi (EL) 2016/802 sisule. Selle põhjuseks on asjaolu, et heite vähendamise piirkonna loomine ELi liikmesriikides mõjutaks kõnealuse direktiivi kohaldamist, kuna selle artiklites 6 ja 13 ning I lisas viidatakse MARPOLi konventsiooni VI lisas sätestatud reeglitele laevakütuste maksimaalse väävlisisalduse ja laevade SO<sub>x</sub>-heite kohta ELi vetes.

#### 5.1.2. MARPOLi konventsiooni VI lisa reeglite 20, 25, 27 ja 28 muudatused

Määruses (EL) 2015/757, mis käsitleb meretranspordist pärit süsinikdioksiidi heitkoguste seiret, aruandlust ja kontrolli<sup>8</sup> (ELi seire-, aruandlus- ja kontrollimäärus), on sätestatud õigusraamistik ELis kehtivale laevanduse kasvuhooonegaaside heitkoguste seire-, aruandlus- ja kontrollisüsteemile. Määruse eesmärk on pakkuda kasvuhooonegaaside heitkoguseid käsitlevaid usaldusväärseid ja kontrollitavaid andmeid ja energiatõhususe näitajaid, anda teavet poliitikakujundajatele ning edendada energiatõhusate tehnoloogiate ja tegutsemisviiside kasutuselevõttu turul. Selleks käsitletakse määruses turutõkkeid, näiteks teabe puudumist. Määrus jõustus 1. juulil 2015. Üldsuse juurdepääsu IMO laevade kütusekulu andmebaasile (IMO andmekogumissüsteem) parandatakse ja lühiajalise kasvuhooonegaaside vähendamise meetme läbivaatamise klausel lisatakse, et vähendada rahvusvahelise laevanduse CO<sub>2</sub>-mahukust viisil, mis on kooskõlas laevade kasvuhooonegaaside heite vähendamist käsitlevas IMO strateegias sätestatud ambitsioonitasemega. IMO andmekogumissüsteemis esitatud andmete järjepidevuse/kvaliteedi parandamine ning andmetele juurdepääsu laiendamine üldsusele mõjutab laevade kütusekulu käsitlevate andmete kogumist ja esitamist ning võib seetõttu mõjutada laevandusest pärit kasvuhooonegaaside heite seiret, kontrolli ja aruandlust ELi seire-, aruandlus- ja kontrollimääruse alusel.

Euroopa kliimamääruses<sup>9</sup> on sätestatud siduvad liidu kliimaeesmärgid (võrreldes 1990. aastaga) vähendada kasvuhooonegaaside netoheidet (heide pärast sidumise mahaarvamist) 2030. aastaks vähemalt 55 % ja 2040. aastaks 90 % (komisjoni ettepanek). See hõlmab ka eesmärki saavutada 2050. aastaks kliimanetraalsus ning püüeldavat eesmärki saavutada pärast seda tähtaega negatiivne netoheide.

Tuginedes komisjoni ettepanekutele paketi „Eesmärk 55“ kohta, mille eesmärk on vähendada kasvuhooonegaaside heitkoguseid, võtsid ELi seadusandjad vastu järgmised konkreetselt laevandussektori kasvuhooonegaaside heidet käsitlevad õigusaktid:

- ELi heitkogustega kauplemise süsteemi (HKS) direktiivi 2003/87/EÜ<sup>10</sup> läbivaatamine direktiiviga (EL) 2023/959,<sup>11</sup> millega laiendatakse ELi HKS-i

---

167/2013 ning muudetakse direktiivi 97/68/EÜ ja tunnistatakse see kehtetuks (ELT L 252, 16.9.2016, lk 53, <http://data.europa.eu/eli/reg/2016/1628/oj>).

<sup>8</sup> Euroopa Parlamendi ja nõukogu 29. aprilli 2015. aasta määrus (EL) 2015/757, mis käsitleb meretranspordist pärit süsinikdioksiidi heitkoguste seiret, aruandlust ja kontrolli ning millega muudetakse direktiivi 2009/16/EÜ (ELT L 123, 19.5.2015, lk 55, <http://data.europa.eu/eli/reg/2015/757/oj>).

<sup>9</sup> Euroopa Parlamendi ja nõukogu 30. juuni 2021. aasta määrus (EL) 2021/1119, millega kehtestatakse kliimanetraalsuse saavutamise raamistik ning muudetakse määruseid (EÜ) nr 401/2009 ja (EL) 2018/1999 (Euroopa kliimamäärus) (ELT L 243, 9.7.2021, lk 1, <http://data.europa.eu/eli/reg/2021/1119/oj>).

<sup>10</sup> Euroopa Parlamendi ja nõukogu 13. oktoobri 2003. aasta direktiiv 2003/87/EÜ, millega luuakse ühenduses kasvuhooonegaaside saastekvootidega kauplemise süsteem ja muudetakse nõukogu direktiivi (EMPs kohaldatav tekst) 96/61/EÜ (ELT L 275, 25.10.2003, lk 32, <http://data.europa.eu/eli/dir/2003/87/oj>).

<sup>11</sup> Euroopa Parlamendi ja nõukogu 10. mai 2023. aasta direktiiv (EL) 2023/959, millega muudetakse direktiivi 2003/87/EÜ, millega luuakse liidus kasvuhooonegaaside lubatud heitkoguse ühikutega kauplemise süsteem, ja otsust (EL) 2015/1814, mis käsitleb ELi kasvuhooonegaaside heitkogustega kauplemise süsteemi turustabiilsusreservi loomist ja toimimist (ELT L 130, 16.5.2023, lk 134, <http://data.europa.eu/eli/dir/2023/959/oj>).

meretranspordisektorile ja mida kohaldataks alates 1. jaanuarist 2024 (koos ELi seire-, aruandlus- ja kontrollimääruse<sup>12</sup> vajalike muudatustega, millega vaadatakse läbi seire- ja aruandluseeskirjad, sealhulgas asjaomaste rakendusaktide ja delegeeritud õigusaktide läbivaatamise kaudu);

- määruses (EL) 2023/1805 keskendutakse taastuvkütuste ja vähese süsinikuheitega kütuste kasutamisele merendussektoris<sup>13</sup> (algatuse „FuelEU Maritime“ määrus) ning nähakse ette, et ELi sadamaid külastavad laevad hakkavad neid kasutusele võtma alates 1. jaanuarist 2025.

Selliste uute kohustuste täitmine, mis tulenevad ELi heitkogustega kauplemise süsteemi laiendamisest meretranspordile ja algatuse „FuelEU Maritime“ määrusest, tugineb seire-, aruandlus- ja kontrollisüsteemile, mis on loodud ELi seire-, aruandlus- ja kontrollimäärusega.

Nimetatud ELi õigusaktid on omakorda tihedalt seotud kasvuhoonegaase käsitlevate IMO meetmetega, nagu IMO andmekogumissüsteem, olemasolevate laevade energiatõhususe indeks (EEXI) ja CO<sub>2</sub>-mahukuse näitaja (CII), mille eesmärk on koguda ja avaldada teavet laevade kütusekulu ning tehnilise ja käitamise seotud energiatõhususe kohta iga laeva kohta eraldi.

Kõik kasvuhoonegaase käsitlevad IMO meetmed, mille puhul on nõutav laevandussektorist tuleneva kasvuhoonegaaside heite seire, kontroll ja aruandlus, võivad mõjutada ELi seire-, aruandlus- ja kontrollimäärust ning ELi HKS-i direktiivi ja algatuse „FuelEU Maritime“ määrust.

Seepärast võivad MARPOL-i konventsiooni VI lisa reeglite 20, 25, 27 ja 28 muudatused, mis käsitlevad juurdepääsu IMO laevade kütusekulu andmebaasile (IMO andmekogumissüsteem) ja kasvuhoonegaaside vähendamise lühiajalise meetme läbivaatamise klauslit, otsustavalt mõjutada määruse (EL) 2015/757, määruse (EL) 2023/1805 ja direktiivi (EL) 2023/959 alusel kohaldatavaid nõudeid.

### 5.1.3. SOLAS-i konventsiooni IV ja V peatüki ning lisa (sertifikaadid) muudatused ning 1994. aasta HSC koodeksi ja 2000. aasta HSC koodeksi muudatused

Direktiivi 2002/59/EÜ (millega luuakse ühenduse laevaliikluse seire- ja teabesüsteem)<sup>14</sup> artiklis 6 on sätestatud, et liikmesriigi sadamat külastav laev peab olema varustatud automaatse identifitseerimissüsteemiga (AIS), mis vastab IMO koostatud toimimismäärustele.

Määrusega (EL) 2019/1239 on loodud Euroopa merenduse ühtsete kontaktpunktide keskkond<sup>15</sup>. Määrusega nõutavate teavitusformaalsuste edastamiseks on võimalik kasutada VDESi.

<sup>12</sup> Euroopa Parlamendi ja nõukogu 10. mai 2023. aasta määrus (EL) 2023/957, millega muudetakse määrust (EL) 2015/757, et hõlmata meretransporditegevusi ELi heitkogustega kauplemise süsteemiga ning näha ette täiendavate kasvuhoonegaaside heitkoguste ja täiendavate laevatüüpide tekitatud heite seire, aruandlus ja kontroll (ELT L 130, 16.5.2023, lk 105, <http://data.europa.eu/eli/reg/2023/957/oj>).

<sup>13</sup> Euroopa Parlamendi ja nõukogu 13. septembri 2023. aasta määrus (EL) 2023/1805, mis käsitleb taastuvkütuste ja vähese süsinikuheitega kütuste kasutamist meretranspordis ning millega muudetakse direktiivi 2009/16/EÜ (ELT L 234, 22.9.2023, lk 48, <http://data.europa.eu/eli/reg/2023/1805/oj>).

<sup>14</sup> 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, <http://data.europa.eu/eli/dir/2002/59/oj>).

<sup>15</sup> Euroopa Parlamendi ja nõukogu 20. juuni 2019. aasta määrus (EL) 2019/1239, millega luuakse Euroopa merenduse ühtsete kontaktpunktide keskkond ja tunnistatakse kehtetuks direktiiv 2010/65/EL (ELT L 198, 25.7.2019, lk 64, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2019/1239/oj>).

Raadioseadmed on loetletud komisjoni rakendusmääruse (EL) 2025/1533<sup>16</sup> 5. jaos. Rakendusmäärus sisaldab laevavarustuse projekteerimis-, ehitus- ja toimivusnõudeid ning katsestandardeid. See põhineb komisjoni volitusel määrata rakendusaktidega kindlaks direktiivi 2014/90/EL (milles käsitletakse laevavarustust)<sup>17</sup> kohaldamisalasse kuuluva laevavarustuse projekteerimis-, ehitus- ja toimivusnõuded ning katsestandardid kooskõlas kõnealuse direktiivi artikli 35 lõikega 2.

Direktiivi 2009/45/EÜ (reisilaevade ohutuseeskirjade ja -nõuete kohta)<sup>18</sup> artikli 6 lõike 2 punkti a alapunktis i on sätestatud, et uued A-klassi reisilaevad, mis teevad kohalikke rannasõite ELis, peavad täielikult vastama 1974. aasta SOLASi konventsiooni (muudetud kujul) nõuetele. Seetõttu mõjutaksid SOLASi konventsiooni reeglite muudatused direktiivis sätestatud liidu ühiseid eeskirju.

Seetõttu võivad SOLASi IV ja V peatüki ning lisa (sertifikaadid) muudatused ning 1994. aasta HSC koodeksi ja 2000. aasta HSC koodeksi muudatused otsustavalt mõjutada direktiivi 2002/59/EÜ, direktiivi 2014/90/EL ja direktiivi 2009/45/EÜ alusel kohaldatavaid nõudeid.

#### *5.1.4. 2011. aasta ESP koodeksi muudatused*

Kooskõlas määrusega (EL) nr 530/2012 (topeltpõhja ja -parraste või samaväärsete konstruktsiooninõuete kiirendatud järkjärgulise kasutuselevõtu kohta ühekordse põhja ja parrastega naftatankerite puhul)<sup>19</sup> on IMO seisukorra hindamise kava kohaldamine üle 15 aasta vanuste ühekordse põhja ja parrastega naftatankerite suhtes kohustuslik. Puistlastilaevade ja naftatankerite ülevaatuste käigus tehtavate kontrollide tõhustatud programmis ehk laiendatud kontrolli programmis (ESP) sätestatakse sellise üksikasjalikuma kontrollimise viis. Kuna seisukorra hindamise kava puhul kasutatakse selle eesmärgi saavutamiseks laiendatud kontrolli programmi, kohaldatakse määruse (EL) nr 530/2012 raames automaatselt ESP kontrollide kõiki muudatusi, näiteks kõnealust muudatust, mille eesmärk on keskenduda topeltpõhja ja -parrastega naftatankerite esimesel korralisel ülevaatusel üksnes küsitavate piirkondade kerepaksuse mõõtmisele.

Seepärast võivad puistlastilaevade ja naftatankerite ülevaatuste käigus tehtavate kontrollide tõhustatud programmi käsitleva 2011. aasta rahvusvahelise koodeksi (2011. aasta ESP koodeksi) muudatused otsustavalt mõjutada määruse (EL) nr 530/2012 kohaldamist.

#### *5.1.5. LSA koodeksi muudatused*

Päästepaatide ja -parvede ning veeskamisseadmete ja vintside standardeid reguleeritakse rakendusmäärusega (EL) 2025/1533, milles osutatakse LSA koodeksile. Rakendusmäärus sisaldab laevavarustuse projekteerimis-, ehitus- ja toimivusnõudeid ning katsestandardeid. See põhineb komisjoni volitusel määrata rakendusaktidega kindlaks direktiivi 2014/90/EL (milles

<sup>16</sup> Komisjoni 23. juuli 2025. aasta rakendusmäärus (EL) 2025/1533, 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) 2024/1975 (ELT L, 2025/1533, 23.7.2025, [http://data.europa.eu/eli/reg\\_impl/2025/1533/oj](http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2025/1533/oj)).

<sup>17</sup> 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>).

<sup>18</sup> Euroopa Parlamendi ja nõukogu 6. mai 2009. aasta direktiiv 2009/45/EÜ reisilaevade ohutuseeskirjade ja -nõuete kohta (ELT L 163, 25.6.2009, lk 1, <http://data.europa.eu/eli/dir/2009/45/oj>).

<sup>19</sup> Euroopa Parlamendi ja nõukogu 13. juuni 2012. aasta määrus (EL) nr 530/2012 topeltpõhja ja -parraste või samaväärsete konstruktsiooninõuete kiirendatud järkjärgulise kasutuselevõtu kohta ühekordse põhja ja parrastega naftatankerite puhul (ELT L 172, 30.6.2012, lk 3, <http://data.europa.eu/eli/reg/2012/530/oj>).

käsitletakse laevavarustust) kohaldamisalasse kuuluva laevavarustuse projekteerimis-, ehitus- ja toimivusnõuded ning katsestandardid kooskõlas kõnealuse direktiivi artikli 35 lõikega 2.

Direktiivi 2009/45/EÜ (reisilaevade ohutuseeskirjade ja -nõuete kohta) artikli 6 lõike 2 punkti a alapunktiga i kohaldatakse A-klassi reisilaevade suhtes muudetud SOLASi konventsiooni ja teisi asjakohaseid koodekseid, sh LSA koodeksit, samas kui I lisa III peatükis (Päästevahendid) on sätestatud erinevad ja ulatuslikud nõuded B-, C- ja D-klassi reisilaevadele, kui need teevad kohalikke rannasõite, sealhulgas päästeparvede ja -paatide osas LSA koodeksi kohaldamise abil.

Seetõttu võivad rahvusvahelise päästevahendite koodeksi (LSA koodeks) muudatused otsustavalt mõjutada direktiivide 2014/90/EL ja 2009/45/EÜ kohaldamist.

#### *5.1.6. 1988. aasta laadungimärgi protokoll muudatused*

Direktiivi 2009/45/EÜ (reisilaevade ohutuseeskirjade ja -nõuete kohta) artikli 2 punktis a määratletud mõiste „rahvusvahelised konventsioonid“ hõlmab laadungimärgi konventsiooni koos protokollide, muudatuste ja kohustuslike koodeksitega nende ajakohastatud versioonid. Lisaks on kõnealuse direktiivi artikli 6 lõike 2 punktis b sätestatud, et „kõik uued reisilaevad, mille pikkus on 24 meetrit ja rohkem, peavad vastama 1966. aasta rahvusvahelisele laadungimärgi konventsioonile“.

Seetõttu võivad 1988. aasta laadungimärgi protokoll muudatused otsustavalt mõjutada direktiivi 2009/45/EÜ kohaldamist.

## **5.2. ELi pädevus**

Kavandatavate aktide reguleerimise puudutab valdkondi, mis on suures osas hõlmatud liidu teiseste õigusaktidega, nagu on selgitatud punktis 5.1. Seepärast on liidul ELi toimimise lepingu artikli 3 lõike 2 viimase osa kohaselt ainuvälispädevus, kuna kavandatavad aktid võivad mõjutada ühisnorme või muuta nende kohaldamisala. Kavandatavad aktid võivad otsustavalt mõjutada järgmiste ELi õigusaktide sisu.

- Direktiiv (EL) 2016/802. Selle põhjuseks on asjaolu, et heite vähendamise piirkonna loomine ELi liikmesriikides mõjutaks kõnealuse direktiivi kohaldamist, kuna selle artiklites 6 ja 13 ning I lisa viidatakse MARPOLi konventsiooni VI lisa sätestatud reeglitele laevakütuste maksimaalse väävlisisalduse ja laevade SO<sub>x</sub>-heite kohta ELi vetes.
- Määrus (EL) 2015/757. Selle põhjuseks on asjaolu, et sellega luuakse õigusraamistik ELis kehtivale laevanduse kasvuhoonegaaside heitkoguste seire-, aruandlus- ja kontrollisüsteemile. Selliste uute kohustuste täitmine, mis tulenevad ELi heitkogustega kauplemise süsteemi laiendamisest meretranspordile ja algatuse „FuelEU Maritime“ määrusest, tugineb seire-, aruandlus- ja kontrollisüsteemile, mis on loodud ELi seire-, aruandlus- ja kontrollimäärusega.
- Direktiiv 2003/87/EÜ, mis on läbi vaadatud direktiiviga (EL) 2023/959, millega laiendatakse ELi HKS-i meretranspordisektorile. Selle põhjuseks on asjaolu, et see on tihedalt seotud IMO kasvuhoonegaase käsitlevate meetmetega, nagu IMO andmekogumissüsteem, olemasolevate laevade energiatõhususe indeks (EEXI) ja CO<sub>2</sub>-mahukuse näitaja (CII), mille eesmärk on koguda ja avaldada teavet laevade tehnilise ja käitamise seotud energiatõhususe kohta iga laeva kohta eraldi.
- Määrus (EL) 2023/1805. Selle põhjuseks on asjaolu, et see on tihedalt seotud IMO kasvuhoonegaase käsitlevate meetmetega, nagu IMO andmekogumissüsteem, olemasolevate laevade energiatõhususe indeks (EEXI) ja CO<sub>2</sub>-mahukuse näitaja

(CII), mille eesmärk on koguda ja avaldada teavet laevade tehnilise ja käitamiseiga seotud energiatõhususe kohta iga laeva kohta eraldi.

- Direktiiv 2002/59/EÜ. Selle põhjuseks on asjaolu, et artiklis 6 on sätestatud, et liikmesriigi sadamat külastav laev peab olema varustatud automaatse identifitseerimissüsteemiga (AIS), mis vastab IMO koostatud toimimismäärustele.
- Määrus (EL) 2019/1239. Selle põhjuseks on asjaolu, et määrusega nõutavate teavitustehnikate edastamiseks on võimalik kasutada VDESi.
- Direktiiv 2014/90/EL ja komisjoni rakendusmäärus (EL) 2025/1533. Selle põhjuseks on asjaolu, et raadioseadmed on loetletud komisjoni rakendusmääruse 5. jaos. Lisaks reguleeritakse päästepaatide ja -parvede ning veeskamisseadmete ja vintside standardeid rakendusmäärusega, milles osutatakse LSA koodeksile.
- Direktiiv 2009/45/EÜ. Selle põhjuseks on asjaolu, et artikli 6 lõike 2 punkti a alapunktis i on sätestatud, et uued A-klassi reisilaevad peavad täielikult vastama 1974. aasta SOLASi konventsiooni (muudetud kujul) nõuetele ja teistele asjakohastele koodeksitele, sh LSA koodeksile. Artikli 6 lõikes 4 on sätestatud, et kohalikke rannasõite tegevad kiirreisilaevad, mida on ulatuslikult remonditud, ümber ehitatud või muudetud 1. jaanuaril 1996 või hiljem, peavad vastama 1974. aasta SOLASi konventsiooni reeglite X/2 ja X/3 nõuetele, millega nähakse ette kiirlaevakoodeksi kohaldamine. Direktiivi I lisa III peatükis (Päästevahendid) on sätestatud erinevad ja ulatuslikud nõuded B-, C- ja D-klassi reisilaevadele, kui need teevad kohalikke rannasõite, sealhulgas päästeparvede ja -paatide osas LSA koodeksi kohaldamise abil. Lisaks hõlmab artikli 2 punktis a määratletud mõiste „rahvusvahelised konventsioonid“ laadungimärgi konventsiooni koos protokollide, muudatuste ja kohustuslike koodeksitega nende ajakohastatud versioonid. Lisaks on kõnealuse direktiivi artikli 6 lõike 2 punktis b sätestatud, et „kõik uued reisilaevad, mille pikkus on 24 meetrit ja rohkem, peavad vastama 1966. aasta rahvusvahelisele laadungimärgi konventsioonile“.
- Määrus (EL) nr 530/2012. Selle põhjuseks on asjaolu, et selle määrusega on muudetud kohustuslikuks IMO kehtestatud seisukorra hindamise kava kohaldamine üle 15 aasta vanuste ühekordse põhja ja parrastega naftatankerite suhtes. Puistlastilaevade ja naftatankerite ülevaatuste käigus tehtavate kontrollide tõhustatud programmis ehk laiendatud kontrolli programmis (ESP) sätestatakse sellise üksikasjalikuma kontrollimise viis. Kuna seisukorra hindamise kava puhul kasutatakse selle eesmärgi saavutamiseks laiendatud kontrolli programmi, kohaldatakse määruse (EL) nr 530/2012 raames automaatselt ESP kontrollide kõiki muudatusi, näiteks kõnealust muudatust, mille eesmärk on keskenduda topeltpõhja ja -parrastega naftatankerite esimesel korralisel ülevaatusel üksnes küsitavate piirkondade kerepaksuse mõõtmisele.

## **6. ÕIGUSLIK ALUS**

### **6.1. Menetlusõiguslik alus**

#### *6.1.1. Põhimõtted*

Euroopa Liidu toimimise lepingu (edaspidi „ELi toimimise leping“) artikli 218 lõikega 9 on ette nähtud võtta vastu otsused, „millega kehtestatakse lepingus sätestatud organis liidu nimel võetavad seisukohad, kui asjaomasel organil tuleb vastu võtta õigusliku toimega akte, välja arvatud õigusaktid, millega täiendatakse või muudetakse lepingu institutsioonilist raamistikku.“

ELi toimimise lepingu artikli 218 lõiget 9 kohaldatakse olenemata sellest, kas liit on asjaomase organi liige või asjaomase lepingu osaline<sup>20</sup>.

Mõiste „õigusliku toimega aktid“ hõlmab akte, millel on õiguslik toime asjaomase organi suhtes kehtiva rahvusvahelise õiguse normide alusel. See puudutab eelkõige olukorda, kus organi loomist käsitlevas rahvusvahelises lepingus on sätestatud, et selle otsused on pooltele siduvad. Nii on see näiteks juhul, kui rahvusvaheline leping annab organile õiguse muuta lepingu või selle lisade teatavaid aspekte.

#### *6.1.2. Kohaldamine käesoleval juhul*

IMO merekeskkonna kaitse komitee ja meresõiduohutuse komitee on lepinguga, st Rahvusvahelise Mereorganisatsiooni konventsiooniga ettenähtud organid.

Kavandatavatel aktidel, mis tuleb IMO MEPC 84. istungjärgul vastu võtta, on õiguslik toime, kuna need võivad otsustavalt mõjutada liidu õigusaktide sisu, nagu on kirjeldatud eespool punktides 5.1 ja 5.2.

Kavandatavatel aktidel, mis tuleb IMO MSC 111. istungjärgul vastu võtta, on õiguslik toime, kuna need võivad otsustavalt mõjutada liidu õigusaktide sisu, nagu on kirjeldatud eespool punktis 5.1.

Kavandatavad aktid ei täienda ega muuda lepingu institutsioonilist raamistikku.

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

### **6.2. Materiaalõiguslik alus**

#### *6.2.1. Põhimõtted*

ELi toimimise lepingu artikli 218 lõike 9 kohase otsuse materiaalõiguslik alus sõltub eelkõige selle kavandatava akti eesmärgist ja sisust, mille kohta liidu nimel seisukoht võetakse. Kui kavandatava aktiga taotletakse kahte eesmärki või reguleeritakse kahte valdkonda ning üht neist võib pidada peamiseks või ülekaalukaks ja teine on kõrvalise tähtsusega, peab ELi toimimise lepingu artikli 218 lõike 9 kohasel otsusel olema üksainus, peamisest või ülekaalukast eesmärgist või valdkonnast tulenev materiaalõiguslik alus.

#### *6.2.2. Kohaldamine käesoleval juhul*

Kavandatava akti peamine eesmärk ja sisu on seotud meretranspordiga, isegi kui mõned kavandatavad muudatused on seotud keskkonnaaspektidega. Seepärast on esildatud otsuse materiaalõiguslik alus ELi toimimise lepingu artikli 100 lõige 2.

### **6.3. Järeldus**

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

---

<sup>20</sup> Kohtuasi C-399/12: Saksamaa vs. nõukogu (OIV), ECLI:EU:C:2014:2258, punkt 64.

Ettepanek:

## NÕUKOGU OTSUS

**Euroopa Liidu nimel võetava seisukoha kohta Rahvusvahelise Mereorganisatsiooni merekeskkonna kaitse komitee 84. istungjärgul seoses rahvusvahelise laevade põhjustatava merereostuse vältimise konventsiooni (MARPOL) muudatuste vastuvõtmisega ning meresõiduohutuse komitee 111. istungjärgul seoses inimeste ohutust merel käsitleva 1974. aasta rahvusvahelise konventsiooni (SOLASi konventsioon), kiirlaevade ohutuse 1994. aasta rahvusvahelise koodeksi (1994. aasta HSC koodeks), kiirlaevade ohutuse 2000. aasta rahvusvahelise koodeksi (2000. aasta HSC koodeks), puistlastilaevade ja naftatankerite ülevaatuste käigus tehtavate kontrollide tõhustatud programmi käsitleva 2011. aasta rahvusvahelise koodeksi (2011. aasta ESP koodeks), rahvusvahelise päästevahendite koodeksi (LSA koodeks) ning 1966. aasta rahvusvahelise laadungimärgi konventsiooni 1988. aasta protokoll (1988. aasta laadungimärgi protokoll) muudatuste vastuvõtmisega**

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 (edaspidi „IMO“) konventsioon jõustus 17. märtsil 1958.
- (2) 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 38 punkti a kohaselt täidab merekeskkonna kaitse komitee (MEPC) ülesandeid, mis on organisatsioonile antud laevade põhjustatava merereostuse vältimise ja kontrollimise rahvusvaheliste konventsioonidega või nende alusel, eelkõige seoses eeskirjade ja muude sätete vastuvõtmise ja muutmisega. MEPC 84. istungjärgul võetakse vastu MARPOLi konventsiooni muudatused kooskõlas konventsiooni artikli 16 lõike 2 punktidega b, c ja d.
- (4) 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 111. istungjärgul võetakse vastu muudatused kooskõlas SOLASi konventsiooni artikli VIII lõike b punktiga iv ja 1988. aasta laadungimärgi protokoll artikli VI lõike 2 punktiga d.
- (5) IMO merekeskkonna kaitse komitee peab 84. istungjärgul, mis toimub 27. aprillist kuni 1. maini 2026, vastu võtma laevade põhjustatava merereostuse vältimise konventsiooni (MARPOL) VI lisa muudatused, milles käsitletakse Atlandi ookeani

kirdeosa määramist uueks heite vähendamise piirkonnaks (reeglid 13 ja 14 ning VII liide), juurdepääsu IMO laevade kütusekulu andmebaasile (IMO andmekogumissüsteem) ja kasvuhoonegaaside vähendamise lühiajalise meetme läbivaatamise klauslit (reeglid 20, 25, 27 ja 28).

- (6) IMO meresõiduohutuse komitee peab 111. istungjärgul, mis toimub 13. maist kuni 22. maini 2026, vastu võtma inimelude ohutust merel käsitleva 1974. aasta rahvusvahelise konventsiooni (SOLASi konventsioon) IV ja V peatüki ning lisa (sertifikaadid), kiirlaevade ohutuse 1994. aasta rahvusvahelise koodeksi (1994. aasta HSC koodeks), kiirlaevade ohutuse 2000. aasta rahvusvahelise koodeksi (2000. aasta HSC koodeks), puistlastilaevade ja naftatankerite ülevaatuste käigus tehtavate kontrollide tõhustatud programmi käsitleva 2011. aasta rahvusvahelise koodeksi (2011. aasta ESP koodeks), rahvusvahelise päästevahendite koodeksi (LSA koodeks) ning 1966. aasta rahvusvahelise laadungimärgi konventsiooni 1988. aasta protokoll (1988. aasta laadungimärgi protokoll) B lisa muudatused.
- (7) MEPC ja MSC kavandatavatel aktidel on õiguslik toime.
- (8) Seetõttu on asjakohane määrata kindlaks liidu nimel MEPC 84. istungjärgul võetav seisukoht, kuna kavandatavad aktid võivad otsustavalt mõjutada liidu õigusaktide sisu, nimelt direktiivi (EL) 2016/802, mis käsitleb väävlisisalduse vähendamist teatavates vedelkütustes,<sup>1</sup> määrust (EL) 2015/757, mis käsitleb meretranspordist pärit süsinikdioksiidi heitkoguste seiret, aruandlust ja kontrolli,<sup>2</sup> direktiivi (EL) 2023/959, millega muudetakse direktiivi 2003/87/EÜ, millega luuakse liidus kasvuhoonegaaside lubatud heitkoguse ühikutega kauplemise süsteem, ja otsust (EL) 2015/1814, mis käsitleb ELi kasvuhoonegaaside heitkogustega kauplemise süsteemi turustabiilsusreservi loomist ja toimimist,<sup>3</sup> ning määrust (EL) 2023/1805, mis käsitleb taastuvkütuste ja vähese süsinikuheitega kütuste kasutamist meretranspordis<sup>4</sup>.
- (9) Seepärast peaks liit MARPOLi konventsiooni VI lisa reeglite 13 ja 14 ning VII liite muudatusi toetama, sest sellega aidatakse vältida, vähendada ja kontrollida laevade õhusaasteainete heidet, et saavutada sellega seotud tervise-, keskkonna- ja majandusalast kasu.
- (10) Liit toetab ka MARPOLi konventsiooni VI lisa reegli 27 muudatusi, sest nendega parandatakse veelgi juurdepääsu IMO andmekogumissüsteemi andmetele, et tagada CO<sub>2</sub>-mahukuse näitaja raamistiku kindel rakendamine ja hõlbustada selle läbivaatamist.
- (11) Liit toetab MARPOLi konventsiooni VI lisa reeglite 20, 25, 27 ja 28 muudatusi, sest need tulenevad IMO kasvuhoonegaaside heite vähendamise 2023. aasta strateegia vastuvõtmisest ja lühiajaliste meetmete läbivaatamise lõpuleviimisest IMO poolt ning kuna see võimaldab reegleid täiendavalt läbi vaadata.
- (12) On asjakohane määrata kindlaks liidu nimel MSC 111. istungjärgul võetav seisukoht, kuna kavandatavad aktid võivad otsustavalt mõjutada liidu õiguse sisu, nimelt direktiivi 2009/45/EÜ reisilaevade ohutuseeskirjade ja -nõuete kohta,<sup>5</sup>

---

<sup>1</sup> ELT L 132, 21.5.2016, lk 58.

<sup>2</sup> ELT L 123, 19.5.2015, lk 55.

<sup>3</sup> ELT L 130, 16.5.2023, lk 134.

<sup>4</sup> ELT L 234, 22.9.2023, lk 48.

<sup>5</sup> ELT L 163, 25.6.2009, lk 1.

direktiivi 2002/59/EÜ, millega luuakse ühenduse laevaliikluse seire- ja teabesüsteem,<sup>6</sup> määrust (EL) nr 530/2012 topeltpõhja ja -parraste või samaväärsete konstruktsiooninõuete kiirendatud järkjärgulise kasutuselevõtu kohta ühekordse põhja ja parrastega naftatankerite puhul<sup>7</sup> ning direktiivi 2014/90/EL, milles käsitletakse laevavarustust<sup>8</sup>.

- (13) Seepärast peaks liit SOLASi konventsiooni IV ja V peatüki ning lisa (sertifikaadid), 1994. aasta HSC koodeksi ja 2000. aasta HSC koodeksi muudatusi toetama, sest VDESi rakendusspetsiifiliste sõnumite (ASM) jaoks ette nähtud kanalite kasutamine on tõhusam ning VDESil on täiendav suutlikkus vahetada rohkem digitaalandmeid ja seega võiks see rahuldada tulevast nõudluse kasvu digitaalandmete kasutamise järele mereraadioside valdkonnas. Lisaks on digitaalandmete vahetamisest palju kasu mitte ainult ohutuse ja olukorrateadlikkuse seisukohast, vaid ka turvalisuse, laevasõidu tõhususe, merekeskkonna kaitse ja meremeeste koormuse vähendamise seisukohast. VDES suurendab märkimisväärselt automaatselt identifitseerimissüsteemist (AIS) saadavat kasu ja seda peetakse e-navigatsiooni võimaldajaks. VDESi kasutuselevõtt parandab märkimisväärselt suutlikkust vahetada laevade ja kaldaametite vahel rakendusspetsiifilisi sõnumeid ja muud teavet. Liit peaks ka neid muudatusi toetama, sest uute tunnustatud liikuva satelliitide teenistuste kasutuselevõttuga peab ta selgelt sätestama nõude levitada meresõiduohutuse teavet ning otsingu- ja päästeteavet kõigi toimivate tunnustatud liikuva satelliitide teenuste abil.
- (14) Liit peaks 2011. aasta ESP koodeksi muudatusi toetama, sest need meetodid pakuvad suuremat tõhusust, paindlikkust ja usaldusväärsust igapäevaste uuringute ja inspekterimiste tegemisel, kahjustamata nende uuringute tulemusi.
- (15) Liit peaks LSA koodeksi muudatusi toetama, sest need hõlbustavad inimeste kaitsmist merel, suurendades usaldust vabalang-päästepaatide tõhusa ja tulemusliku toimimise vastu laeva mahajätmise korral.
- (16) Liit peaks 1988. aasta laadungimärgi protokolliga muudatusi toetama, sest kolmerealiste kaitseeringute paigaldamine tekile võib tõhusalt parandada laevapere kaitset, vähendada üle parda kukkumise ja vigastuste ohtu ning parandada laevade ohutust minimaalsete majanduslike kuludega.
- (17) Liidu seisukoha esitavad ühiselt Euroopa Liidu huvides liidu liikmesriigid, kes on IMO liikmed,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA OTSUSE:

#### *Artikkel 1*

Liidu nimel Rahvusvahelise Mereorganisatsiooni (IMO) merekeskkonna kaitse komitee 84. istungjärgul või mis tahes hilisemal istungjärgul võetav seisukoht on nõustuda järgmistele muudatustele vastuvõtmisega:

- (a) MARPOLi konventsiooni VI lisa reeglid 13 ja 14 ning VII liide, mis käsitlevad Atlandi ookeani kirdeosa määramist uueks heite vähendamise piirkonnaks;

<sup>6</sup> EÜT L 208, 5.8.2002, lk 10.

<sup>7</sup> ELT L 172, 30.6.2012, lk 3.

<sup>8</sup> ELT L 257, 28.8.2014, lk 146.

- (b) MARPOLi konventsiooni VI lisa reeglid 20, 25, 27 ja 28, mis käsitlevad IMO laevade kütusekulu andmebaasi (IMO andmekogumissüsteem) juurdepääsetavust ja kasvuhoonegaaside vähendamise lühiajalise meetme läbivaatamise klauslit.

#### *Artikkel 2*

Liidu nimel Rahvusvahelise Mereorganisatsiooni (IMO) meresõiduohutuse komitee 111. istungjärgul või mis tahes hilisemal istungjärgul võetav seisukoht on nõustuda järgmiste muudatuste vastuvõtmisega:

- (a) 1974. aasta rahvusvahelise konventsiooni inimelude ohutusest merel (SOLAS) IV ja V peatükk ning lisa (sertifikaadid);
- (b) 1994. aasta kiirlaevade ohutuse rahvusvaheline koodeks (1994 HSC koodeks);
- (c) 2000. aasta kiirlaevade ohutuse rahvusvaheline koodeks (2000 HSC koodeks);
- (d) puistlastilaevade ja naftatankerite ülevaatuste käigus tehtavate kontrollide tõhustatud programmi käsitlev 2011. aasta rahvusvaheline koodeks (2011. aasta ESP koodeks);
- (e) rahvusvaheline päästevahendite koodeks (LSA koodeks);
- (f) 1966. aasta rahvusvahelise laadungimärgi konventsiooni 1988. aasta protokoll (1988. aasta laadungimärgi protokoll) B lisa.

#### *Artikkel 3*

- (g) Artiklis 1 osutatud seisukoha esitavad ühiselt liidu huvides tegutsedes liidu liikmesriigid, kes on IMO merekeskkonna kaitse komitee liikmed.
- (h) Artiklis 2 osutatud seisukoha esitavad ühiselt liidu huvides tegutsedes liidu liikmesriigid, kes on IMO meresõiduohutuse komitee liikmed.

#### *Artikkel 4*

Käesolev otsus on adresseeritud liikmesriikidele.

Brüssel,

*Nõukogu nimel  
eesistuja*