EUROOPA
KOMISJON

Brüssel, 7.3.2022
COM(2022) 88 final

2022/0062 (NLE)

Ettepanek:

NÕUKOGU OTSUS

seisukoha kohta, mis võetakse Euroopa Liidu nimel Rahvusvahelises Mereorganisatsioonis meresõiduohutuse komitee 105. istungjärgul ja mereliikluse hõlbustamise komitee 46. istungjärgul seoses päästepaatide ja -parvede kaasaskantavate kahesuunaliste VHF-raadiotelefonide toimivusstandardeid käsitleva resolutsiooni (millega vaadatakse läbi resolutsioon MSC.149(77)) vastuvõtmisega ja rahvusvahelise mereliikluse hõlbustamise konventsiooni (FAL konventsiooni) muudatustega

SELETUSKIRI

1. KAVANDATAV REGULEERIMISESE

Käesolevas ettepanekus käsitletakse otsust, millega määratakse kindlaks seisukoht, mis võetakse liidu nimel Rahvusvahelise Mereorganisatsiooni meresõiduohutuse komitee 105. istungjärgul (MSC 105), mis toimub 20.–29. aprillil 2022, ja Rahvusvahelise Mereorganisatsiooni mereliikluse hõlbustamise komitee 46. istungjärgul (FAL 46), mis toimub 9.–13. mail 2022.

Meresõiduohutuse komitee 104. istungjärgul (MSC 104) kavandati MSC 105-l vastu võtta komitee resolutsioon päästepaatide ja -parvede kaasaskantavate kahesuunaliste ülikõrgsageduslike (VHF) raadiotelefonide toimivusstandardite kohta, millega vaadatakse läbi resolutsioon MSC.149(77).

Mereliikluse hõlbustamise komitee 45. istungjärgul (FAL 45) kavandati FAL 46-l vastu võtta rahvusvahelise mereliikluse hõlbustamise konventsiooni (FAL konventsiooni) muudatused.

2. ETTEPANEKU TAUST

2.1. Rahvusvahelise Mereorganisatsiooni konventsioon

Rahvusvahelise Mereorganisatsiooni (IMO) konventsiooniga loodi IMO, mille 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 põhjustatud merereostuse vältimise ja kontrolli küsimustes, et edendada võrdseid võimalusi. Selles käsitletakse ka seonduvaid haldus- ja õigusküsimusi.

Konventsioon jõustus 17. märtsil 1958.

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

Kõik liikmesriigid on 9. aprillil 1965. aastal vastu võetud ja 5. märtsil 1967 jõustunud FAL konventsiooni osalised. Liit ei ole FAL konventsiooni osaline.

2.2. Rahvusvaheline Mereorganisatsioon

Rahvusvaheline Mereorganisatsioon (IMO) on ÜRO spetsialiseeritud asutus, kes vastutab meresõidu ohutuse ja turvalisuse ning laevade põhjustatud 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 kõik riigid ning kõik ELi liikmesriigid on IMO liikmed. ELi suhted IMOga põhinevad eelkõige 1974. aastal Valitsustevahelise Nõuandva Merendusorganisatsiooni (IMCO) ja Euroopa Ühenduste Komisjoni vahel sõlmitud koostöölepingul.

IMO meresõiduohutuse komitee koosneb kõikidest IMO liikmetest ja tuleb kokku 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 mereliikluse hõlbustamise komitee koosneb kõikidest IMO liikmetest ja tuleb kokku vähemalt üks kord aastas. Komitee tegeleb rahvusvahelise mereliikluse hõlbustamisega seotud küsimustega, sealhulgas laevade, isikute ja lasti sadamatesse saabumise, neis viibimise ja neist väljumisega. Komitee tegeleb ka e-äri, sealhulgas ühtse liidese kontseptsiooniga, püüdes tagada õige tasakaalu rahvusvahelise merekaubanduse reguleerimise ja hõlbustamise vahel.

Nii IMO meresõiduohutuse komitee kui ka mereliikluse hõlbustamise komitee tagavad vahendid, et täita neile IMO konventsiooni, IMO assamblee või IMO nõukogu poolt määratud ülesandeid või eespool nimetatud tegevusvaldkonna alla kuuluvaid ülesandeid, mida võidakse neile määrata mis tahes muu rahvusvahelise õigusakti alusel ja mille IMO on heaks kiitnud. Meresõiduohutuse komitee ja mereliikluse hõlbustamise komitee ja nende allorganid teevad oma otsused oma liikmete häälteenamusega.

2.3. IMO meresõiduohutuse komitee kavandatav akt

20.–29. aprillil 2022 toimuval MSC 105-l kavatsetakse vastu võtta komitee resolutsiooni eelnõu päästepaatide ja -parvede kaasaskantavate kahesuunaliste VHF-raadiotelefonide toimivusstandardite kohta, millega vaadatakse läbi resolutsioon MSC.149(77).

Kavandatava resolutsiooni eesmärk on parandada varem resolutsiooniga MSC.149(77) vastu võetud päästepaatide ja -parvede kaasaskantavate kahesuunaliste VHF-raadiotelefonide toimivusstandardeid.

2.4. IMO mereliikluse hõlbustamise komitee kavandatav akt

9.–13. mail 2022 toimuval FAL 46-l kavatsetakse vastu võtta FAL konventsiooni muudatused. Kavandatavate muudatuste eesmärk on FAL konventsiooni lisa läbi vaadata ja seda ajakohastada, et viia kõnealune lisa suuremasse kooskõlla määruse (EL) 2019/1239 nõuetega ja selle rakendamiseks kokku lepitud tegevuseeskirjadega, näiteks muutes ühtse liidese kaudu elektroonilise edastamise kohustuslikuks, vältides andmeelementide kordamist, takistades teabe edastamiseks paberkandjal vormide kasutamist ning loobudes käsitsi allkirjastamise nõudest.

3. LIIDU NIMEL VÕETAV SEISUKOHT

3.1. Meresõiduohutuse komitee resolutsioon päästepaatide ja -parvede kaasaskantavate kahesuunaliste VHF-raadiotelefonide toimivusstandardite kohta, millega vaadatakse läbi resolutsioon MSC.149(77)

Navigatsiooni, side ning otsingu- ja päästetegevuse allkomitee 8. istungjärgul (NCSR 8), mis toimus virtuaalkujul 19. aprillist kuni 23. aprillini 2021, leppis allkomitee kokku meresõiduohutuse komitee resolutsiooni (päästepaatide ja -parvede kaasaskantavate kahesuunaliste VHF-raadiotelefonide toimivusstandardite kohta, millega vaadatakse läbi resolutsioon MSC.149(77)) eelnõus, eesmärgiga see 104. istungjärgu poolt heaks kiita ja seejärel 105. istungjärgul vastu võtta.

MSC 104-l kiideti kavandatavad muudatused heaks ning MSC 104 aruande (MSC 104/18) punkti 12.8.2.9 märgiti, et muudatused kavatsetakse vastu võtta MSC 105-l.

NSCR 8-l oli liidu seisukohaks toetada ettepanekuid dokumentides NCSR 8/6/2 (CIRM) ja NCSR 8/6/4 (Jaapan) muuta resolutsiooni MSC.149(77) päästepaatide ja -parvede kaasaskantavate kahesuunaliste VHF-raadiotelefonide toimivusstandardite osas, et arvesse võtta NCSR 7-l kokku lepitud ühtset tõlgendust, ning teha ettepanek, et resolutsiooni muutmise alusena kasutataks dokumenti NCSR 8/6/4 (Jaapan).

Liit peaks neid muudatusi toetama, kuna nendega parandatakse varem resolutsiooniga MSC.149(77) vastu võetud päästepaatide ja -parvede kaasaskantavate kahesuunaliste VHF-raadiotelefonide toimivusstandardeid, et võtta arvesse ülemaailmse merehäda ja -ohutuse süsteemi (GMDSS) ajakohastamist ning lisada ühtne tõlgendus päästepaatide ja -parvede kaasaskantavate kahesuunaliste VHF-raadiotelefonide akude kehtivuse kuupäevade kohta.

3.2. Rahvusvahelise mereliikluse hõlbustamise konventsiooni (FAL konventsiooni) muudatused

FAL kiitis oma 42. istungjärgul heaks uue väljundi „FAL konventsiooni lisa läbivaatamine ja ajakohastamine“, mille eesmärk on tugevdada teabe elektroonilist edastamist käsitlevaid sätteid, et lisada riigiasutustele selge kohustus võtta kasutusele ühtne liides, võtta kasutusele ühekordse teatamise põhimõte, teha kohustuslikuks hõlbustamist ja elektroonilist tegevust käsitleva IMO kokkuvõtte kasutamine, et tagada andmete määratluste ühtlustamine, selgitada FAL vormide funktsioone elektroonilise edastamise kontekstis ning loobuda käsitsi allkirjastamise nõudest. Uus väljund lisati FALi 2018.–2019. aasta tegevuskavasse ja FAL 43 esialgsesse päevakorda, seades täitmise tähtajaks 2021. aasta. Sellega seoses otsustas FAL 42 kokku kutsuda Prantsusmaa koordineerimisel FAL konventsiooni lisa läbivaatamise ja ajakohastamisega tegeleva korrespondentrühma ning tegi kõnealusele liikmesriigile ülesandeks algatada FAL konventsiooni lisa läbivaatamine ja koostada muudatusettepanekute projektid edasiseks arutamiseks FAL 43-l.

FAL 43 kiitis korrespondentrühma töö heaks ja otsustas muu hulgas, et:

- ühtse liidese loomise soovituslik tava tuleks muuta standardiks;
- ühtse liidese määratlus peaks olema üldine määratlus;
- IMO kokkuvõte ei peaks olema FAL konventsiooni lisa, pigem tuleks sellele üksnes viidata;
- meeskonna nimekirja ei tohiks lisada maalemineku loa puhul viisanõuet (kui see on nõutav);
- riiklike mereliikluse hõlbustamise komiteede loomine peaks jääma soovituslikuks tavaks;
- vaja oli täiendavaid arutelusid selle üle, kas FAL konventsiooni lisas nimetatud andmeelemendid tuleks loetleda formaalsuste kaupa või kas lisada liitesse terviklik loetelu.

Komitee kiitis heaks Prantsusmaa koordineerimisel FAL konventsiooni lisa läbivaatamise ja ajakohastamisega tegeleva korrespondentrühma uuesti kokku kutsumise.

FAL 44-l kiideti heaks FAL konventsiooni lisa liites esitatud andmete koondnimekirja kasutamine ja nõustuti ühendama üheks standardiks kõigi FAL konventsiooni lisas esitatud deklaratsioonide autentimisnõuetega seotud olemasolevad standardid. Lisaks kiitis komitee heaks Prantsusmaa koordineerimisel FAL konventsiooni lisa läbivaatamise ja ajakohastamisega tegeleva korrespondentrühma uuesti kokku kutsumise ning nõustus täitmise tähtaega pikendama 2023. aastani.

FAL 45-l kiideti FAL konventsiooni lisa kavandatavad muudatused heaks ning FAL aruande (FAL 45/22) punkti 4.17 märgiti, et muudatused kavatsetakse vastu võtta FAL 46-l.

FAL 42-l oli liidu seisukohaks toetada Türgi ettepanekut (FAL 42/14) kehtestada uus väljund „FAL konventsiooni lisa läbivaatamine ja ajakohastamine“. Lisaks olid FAL 43, FAL 44 ja FAL 45 raames vastu võetud otsused kooskõlas liidu seisukohtadega.

Seetõttu peaks liit kõnealuseid muudatusi toetama, sest nendega viiakse kõnealune lisa suuremasse kooskõlla määruse (EL) 2019/1239 nõuetega ja võetakse vastu selle rakendamiseks kokku lepitud äritegevuse eeskirjad, näiteks et muuta ühtse liidese kaudu elektrooniline edastamine kohustuslikuks, vältida andmeelementide kordamist, takistada teabe edastamiseks paberkandjal vormide kasutamist ning loobuda käsitsi allkirjastamise nõudest.

3.3. Asjakohased ELi õigusaktid ja ELi pädevus

3.3.1. Meresõiduohutuse komitee resolutsioon päästepaatide ja -parvede kaasaskantavate kahesuunaliste VHF-raadiotelefonide toimivusstandardite kohta, millega vaadatakse läbi resolutsioon MSC.149(77)

Päästepaatide ja -parvede kaasaskantavad kahesuunalised VHF-raadiotelefonid kuuluvad laevavarustust käsitleva direktiivi 2014/90/EL kohaldamisalasse, kuna need on loetletud komisjoni 22. juuni 2021. aasta rakendusmääruse (EL) 2021/1158 (milles esitatakse laevavarustuse projekteerimis-, ehitus- ja toimivusnõuded ning katsestandardid ja tunnistatakse kehtetuks rakendusmäärus (EL) 2020/1170)[1] punktis 5.17. Rakendusmääruses (EL) 2021/1158 osutatakse IMO resolutsioonile MSC.149(77) päästepaatide ja -parvede kaasaskantavate kahesuunaliste VHF-raadiotelefonide läbivaadatud toimivusstandardite vastuvõtmise kohta.

Seepärast mõjutavad MSC 105-l vastuvõetavad päästepaatide ja -parvede kaasaskantavate kahesuunaliste VHF-raadiotelefonide toimivusstandardid direktiivi 2014/90/EL alusel kohaldatavaid nõudeid.

3.3.2. Rahvusvahelise mereliikluse hõlbustamise konventsiooni (FAL konventsiooni) muudatused

Euroopa Parlamendi ja nõukogu 20. oktoobri 2010. aasta direktiivi 2010/65/EL (milles käsitletakse liikmesriikide sadamatesse sisenevate ja neist väljuvate laevade teavitusformaalsusi ning millega tunnistatakse kehtetuks direktiiv 2002/6/EÜ)[2] (edaspidi „teavitusformaalsuste direktiiv“) eesmärk on lihtsustada ja ühtlustada meretranspordile kohaldatavat haldusmenetlust, muutes elektroonilise teabeedastuse standardiks ja teavitusformaalsused selgemaks. Direktiivi artikli 7 kohaselt peavad liidu liikmesriigid tunnustama teavitusformaalsuste täitmiseks FAL vorme. Direktiivi artikli 2 punktis c on mõiste „FAL vormid“ määratletud kui „*FAL konventsiooniga ette nähtud ühtlustatud vormid*“. Lisaks on FAL vormide loetelu esitatud direktiivi 2010/65/EL lisa B osas.

2019. aastal võttis EL vastu Euroopa Parlamendi ja nõukogu 20. juuni 2019. aasta määruse (EL) 2019/1239, millega luuakse Euroopa merenduse ühtsete kontaktpunktide keskkond ja tunnistatakse kehtetuks direktiiv 2010/65/EL[3]. Kõnealune määrus on jõustunud, kuid seda kohaldatakse alles alates 15. augustist 2025. Selles uues raamistikus astutakse olulisi samme halduskoormuse edasiseks vähendamiseks ning meretranspordi tõhususe ja

[1] ELT L 254, 16.7.2021, lk 1.
[2] ELT L 283, 29.10.2010, lk 1.
[3] ELT L 198, 25.7.2019, lk 64.

atraktiivsuse suurendamiseks. Sellega nähakse ette Euroopa merenduse ühtsete kontaktpunktide keskkonna loomine, millel on ühine andmekogum ja ühtlustatud teavitusliidesed ning mille puhul kohaldatakse ühekordse teatamise põhimõtet. „Ühtsete kontaktpunktide keskkonna andmestu“ on määruse artikli 2 punktis 8 määratletud kui „*teavituskohustustest tulenevate andmeelementide täielik loetelu*“. Teavituskohustused on esitatud määruse lisas ja selle B osas on esitatud kõik FAL vormid. Lisaks on määruse artikli 3 lõike 3 kolmandas lõigus sätestatud: „*Selle hindamisel, kas andmeelemendid tuleb ühtsete kontaktpunktide keskkonna andmestusse lisada, võtab komisjon arvesse ohutusalaseid mureküsimusi ning FAL konventsiooni põhimõtteid, mille kohaselt nõutakse üksnes põhilist teavet ja hoitakse teabe üksuste arv minimaalsena*.“

Seetõttu mõjutavad FAL konventsiooni lisa muudatused, mis kavatsetakse FAL 46-l vastu võtta, direktiivi 2010/65/EL eespool nimetatud eeskirjade ja alates selle kohaldamise alguskuupäevast määruse (EL) 2019/1239 kohaldamist.

3.3.3. ELi pädevus

Meresõiduohutuse komitee resolutsioon päästepaatide ja -parvede kaasaskantavate kahesuunaliste VHF-raadiotelefonide toimivusstandardite kohta, millega vaadatakse läbi resolutsioon MSC.149(77), mõjutaks liidu õigust, eelkõige direktiivi 2014/90/EL kohaldamist.

FAL konventsiooni lisa muudatused mõjutaksid liidu õigust, eelkõige direktiivi 2010/65/EL ja alates selle kohaldamise alguskuupäevast määruse (EL) 2019/1239 kohaldamist.

Seepärast on liidul ELi toimimise lepingu artikli 3 lõike 2 viimase osa kohaselt ainupädevus ja seega on vaja esitada liidu seisukoht aktide kohta, millega võetakse vastu eespool nimetatud muudatused.

4. ÕIGUSLIK ALUS

4.1. Menetlusõiguslik alus

4.1.1. Põhimõtted

Euroopa Liidu toimimise lepingu (edaspidi „ELi toimimise leping“) artikli 218 lõikes 9 on sätestatud: *„Nõukogu võtab komisjoni [...] ettepaneku põhjal vastu otsuse, 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[4].

Mõiste „*õigusliku toimega aktid*“ hõlmab akte, millel on õiguslik toime asjaomase organi suhtes kehtiva rahvusvahelise õiguse normide alusel. Siia hulka kuuluvad ka sellised õiguslikud vahendid, mis ei ole rahvusvahelise õiguse kohaselt siduvad, aga mis „*võivad mõjutada otsustavalt liidu seadusandja vastu võetud õigusaktide sisu*“[5].

4.1.2. Kohaldamine käesoleval juhtumil

IMO meresõiduohutuse komitee ja mereliikluse hõlbustamise komitee on lepinguga, s.t Rahvusvahelise Mereorganisatsiooni konventsiooniga ettenähtud organid.

[4] Kohtuasi C-399/12: Saksamaa *vs.* nõukogu (OIV), ECLI:EU:C:2014:2258, punkt 64.

[5] Kohtuasi C-399/12: Saksamaa *vs.* nõukogu (OIV), ECLI:EU:C:2014:2258, punktid 61–64.

Otsused, mille need kaks IMO komiteed peavad vastu võtma, on õigusliku toimega aktid. Kavandatavad aktid võivad otsustavalt mõjutada järgmiste ELi õigusaktide sisu:

– Euroopa Parlamendi ja nõukogu 23. juuli 2014. aasta direktiiv 2014/90/EL, milles käsitletakse laevavarustust ja millega tunnistatakse kehtetuks nõukogu direktiiv 96/98/EÜ. Seda põhjusel, et päästepaatide ja -parvede kaasaskantavad kahesuunalised VHF-raadiotelefonid kuuluvad laevavarustust käsitleva direktiivi 2014/90/EL kohaldamisalasse, kuna need on loetletud komisjoni rakendusmääruse (EL) 2021/1158 (milles esitatakse laevavarustuse projekteerimis-, ehitus- ja toimivusnõuded ning katsestandardid ja tunnistatakse kehtetuks rakendusmäärus (EL) 2020/1170) punktis 5.17.

– Euroopa Parlamendi ja nõukogu 20. oktoobri 2010. aasta direktiiv 2010/65/EL, milles käsitletakse liikmesriikide sadamatesse sisenevate ja neist väljuvate laevade teavitusformaalsusi ning millega tunnistatakse kehtetuks direktiiv 2002/6/EÜ, ning alates selle kohaldamise alguskuupäevast 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. Seda põhjusel, et direktiivi artikli 7 kohaselt peavad liidu liikmesriigid tunnustama teavitusformaalsuste täitmiseks FAL vorme; lisaks on määruse (EL) 2019/1239 artiklis 3 sätestatud: „*Selle hindamisel, kas andmeelemendid tuleb ühtsete kontaktpunktide keskkonna andmestusse lisada, võtab komisjon arvesse ohutusalaseid mureküsimusi ning FAL konventsiooni põhimõtteid, mille kohaselt nõutakse üksnes põhilist teavet ja hoitakse teabe üksuste arv minimaalsena*.“

Seega mõjutaks järgmise dokumendi vastuvõtmine:

– meresõiduohutuse komitee resolutsioon päästepaatide ja -parvede kaasaskantavate kahesuunaliste VHF-raadiotelefonide toimivusstandardite kohta, millega vaadatakse läbi resolutsioon MSC.149(77);

ning järgmise dokumendi muudatused:

– rahvusvahelise mereliikluse hõlbustamise konventsiooni (FAL konventsiooni) lisa,

liidu õigust, eelkõige Euroopa Parlamendi ja nõukogu 23. juuli 2014. aasta direktiivi 2014/90/EL, milles käsitletakse laevavarustust ja millega tunnistatakse kehtetuks nõukogu direktiiv 96/98/EÜ; Euroopa Parlamendi ja nõukogu 20. oktoobri 2010. aasta direktiivi 2010/65/EL, milles käsitletakse liikmesriikide sadamatesse sisenevate ja neist väljuvate laevade teavitusformaalsusi ning millega tunnistatakse kehtetuks direktiiv 2002/6/EÜ; ning alates selle kohaldamise alguskuupäevast Euroopa Parlamendi ja nõukogu 20. juuni 2019. aasta määrust (EL) 2019/1239, millega luuakse Euroopa merenduse ühtsete kontaktpunktide keskkond ja tunnistatakse kehtetuks direktiiv 2010/65/EL.

Kavandatavate aktidega ei täiendata ega muudeta lepingu institutsioonilist raamistikku.

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

4.2. Materiaalõiguslik alus

4.2.1. Põhimõtted

ELi toimimise lepingu artikli 218 lõike 9 kohase otsuse materiaalõiguslik alus sõltub eelkõige selle kavandatud akti eesmärgist ja sisust, mille kohta liidu nimel seisukoht võetakse. Kui kavandatud aktiga taotletakse kahte eesmärki või reguleeritakse kahte valdkonda ning üht neist võib pidada peamiseks või ülekaalukaks, samas kui teine on kõrvalise tähtsusega, peab

ELi toimimise lepingu artikli 218 lõike 9 kohasel otsusel olema üksainus materiaalõiguslik alus, st peamise või ülekaaluka eesmärgi või valdkonna tõttu nõutav õiguslik alus.

4.2.2. Kohaldamine käesoleval juhtumil

Kavandatud akti peamine eesmärk ja sisu on seotud meretranspordiga. Seepärast on esildatud otsuse materiaalõiguslik alus ELi toimimise lepingu artikli 100 lõige 2.

4.3. Kokkuvõte

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

2022/0062 (NLE)

Ettepanek:

NÕUKOGU OTSUS

seisukoha kohta, mis võetakse Euroopa Liidu nimel Rahvusvahelises Mereorganisatsioonis meresõiduohutuse komitee 105. istungjärgul ja mereliikluse hõlbustamise komitee 46. istungjärgul seoses päästepaatide ja -parvede kaasaskantavate kahesuunaliste VHF-raadiotelefonide toimivusstandardeid käsitleva resolutsiooni (millega vaadatakse läbi resolutsioon MSC.149(77)) vastuvõtmisega ja rahvusvahelise mereliikluse hõlbustamise konventsiooni (FAL konventsiooni) muudatustega

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 põhjustatud mere- ja atmosfäärireostuse vältimise eest vastutav ÜRO spetsialiseeritud asutus. Kõik liidu liikmesriigid on IMO liikmed. Liit ei ole IMO liige.

(3) IMO konventsiooni artikli 28 punkti b kohaselt tagab meresõiduohutuse komitee 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 mis tahes muu rahvusvahelise õigusakti alusel ja mille IMO on heaks kiitnud.

(4) IMO konventsiooni artikli 48 punkti a kohaselt võib mereliikluse hõlbustamise komitee vastu võtta rahvusvahelise mereliikluse hõlbustamise konventsiooni (FAL konventsioon)[1] muudatusi. Kõik liikmesriigid on FAL konventsiooni osalised. Liit ei ole kõnealuse konventsiooni osaline.

(5) Meresõiduohutuse komitee kavatseb 20.–29. aprillil 2022 toimuval 105. istungjärgul vastu võtta komitee resolutsiooni päästepaatide ja -parvede kaasaskantavate kahesuunaliste VHF-raadiotelefonide toimivusstandardite kohta, millega vaadatakse läbi resolutsioon MSC.149(77).

(6) Mereliikluse hõlbustamise komitee kavatseb 9.–13. mail 2022 toimuval 46. istungjärgul vastu võtta FAL konventsiooni lisa.

[1] FAL konventsioon jõustus 5. märtsil 1967.

(7) Kuna kavandatav meresõiduohutuse komitee resolutsioon päästepaatide ja -parvede kaasaskantavate kahesuunaliste VHF-raadiotelefonide toimivusstandardite kohta, millega vaadatakse läbi resolutsioon MSC.149(77), võib otsustavalt mõjutada liidu õiguse sisu (Euroopa Parlamendi ja nõukogu 23. juuli 2014. aasta direktiivi 2014/90/EL, milles käsitletakse laevavarustust ja millega tunnistatakse kehtetuks nõukogu direktiiv 96/98/EÜ), on asjakohane kindlaks määrata liidu nimel meresõiduohutuse komitee 105. istungjärgul võetav seisukoht[2].

(8) Meresõiduohutuse komitee resolutsiooni (päästepaatide ja -parvede kaasaskantavate kahesuunaliste VHF-raadiotelefonide toimivusstandardite kohta, millega vaadatakse läbi resolutsioon MSC.149(77)) vastuvõtmine parandaks varem vastu võetud päästepaatide ja -parvede kaasaskantavate kahesuunaliste VHF-raadiotelefonide toimivusstandardeid. Seetõttu peaks liit resolutsiooni toetama, kuna see on mõeldud ülemaailmse merehäda ja -ohutuse süsteemi (GMDSS) ajakohastamiseks ning hõlmab ühtset tõlgendust päästepaatide ja -parvede kaasaskantavate kahesuunaliste VHF-raadiotelefonide akude kehtivuse kuupäevade kohta.

(9) On asjakohane kindlaks määrata liidu nimel mereliikluse hõlbustamise komitee 46. istungjärgul võetav seisukoht, kuna FAL konventsiooni lisa kavandatavad muudatused võivad otsustavalt mõjutada liidu õiguse sisu, täpsemalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu 20. oktoobri 2010. aasta direktiivi 2010/65/EL, milles käsitletakse liikmesriikide sadamatesse sisenevate ja neist väljuvate laevade teavitusformaalsusi ning millega tunnistatakse kehtetuks direktiiv 2002/6/EÜ,[3] ning alates selle kohaldamise alguskuupäevast Euroopa Parlamendi ja nõukogu 20. juuni 2019. aasta määrust (EL) 2019/1239, millega luuakse Euroopa merenduse ühtsete kontaktpunktide keskkond ja tunnistatakse kehtetuks direktiiv 2010/65/EL[4].

(10) FAL konventsiooni lisa muudatustega viidaks kõnealune lisa suuremasse kooskõlla määruse (EL) 2019/1239 nõuetega ja selle rakendamiseks kokku lepitud tegevuseeskirjadega, näiteks muutes ühtse liidese kaudu elektroonilise edastamise kohustuslikuks, vältides andmeelementide kordamist, takistades teabe edastamiseks paberkandjal vormide kasutamist ning loobudes käsitsi allkirjastamise nõudest.

(11) Liidu seisukoha esitavad ühiselt ELi liikmesriigid, kes on IMO meresõiduohutuse komitee ja mereliikluse hõlbustamise komitee liikmed,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA OTSUSE:

Artikkel 1

Liidu nimel Rahvusvahelise Mereorganisatsiooni (IMO) meresõiduohutuse komitee 105. istungjärgul võetav seisukoht on järgmine: nõustuda meresõiduohutuse komitee resolutsiooni (päästepaatide ja -parvede kaasaskantavate kahesuunaliste VHF-raadiotelefonide toimivusstandardite kohta, millega vaadatakse läbi resolutsioon MSC.149(77)) vastuvõtmisega.

[2] ELT L 257, 28.8.2014, lk 146.
[3] ELT L 283, 29.10.2010, lk 1.
[4] ELT L 198, 25.7.2019, lk 64.

Artikkel 2

Liidu nimel IMO mereliikluse hõlbustamise komitee 46. istungjärgul võetav seisukoht on järgmine: nõustuda rahvusvahelise mereliikluse hõlbustamise konventsiooni (FAL konventsiooni) lisa muudatuste vastuvõtmisega.

Artikkel 3

1. Artiklis 1 nimetatud seisukoha esitavad ühiselt liidu liikmesriigid, kes on IMO meresõiduohutuse komitee liikmed.

2. Artiklis 2 nimetatud seisukoha esitavad ühiselt liidu liikmesriigid, kes on IMO mereliikluse hõlbustamise komitee liikmed.

Artikkel 4

Käesolev otsus on adresseeritud liikmesriikidele.

Brüssel,

Nõukogu nimel
eesistuja