Euroopan unionin
virallinen lehti

FI
L-sarja

2026/1029

6.5.2026

NEUVOSTON PÄÄTÖS (EU) 2026/1029,

annettu 27 päivänä huhtikuuta 2026,

Euroopan unionin puolesta otettavasta kannasta Kansainvälisen merenkulkujärjestön meriympäristön suojelukomitean 84. istunnossa aluksista aiheutuvan meren pilaantumisen ehkäisemistä koskevaan kansainväliseen yleissopimukseen (Marpol) tehtävien muutosten hyväksymiseen sekä Kansainvälisen merenkulkujärjestön meriturvallisuuskomitean 111. istunnossa ihmishengen turvallisuutta merellä koskevaan vuoden 1974 kansainväliseen yleissopimukseen (SOLAS-yleissopimus), suurnopeusaluksia koskevaan vuoden 1994 kansainväliseen turvallisuussäännöstöön (vuoden 1994 HSC-säännöstö), suurnopeusaluksia koskevaan vuoden 2000 kansainväliseen turvallisuussäännöstöön (vuoden 2000 HSC-säännöstö), irtolasti- ja öljysäiliöalusten katsastuksissa sovellettavaa laajennettua katsastusohjelmaa koskevaan vuoden 2011 kansainväliseen säännöstöön (vuoden 2011 ESP-säännöstö), hengenpelastuslaitteita koskevaan kansainväliseen säännöstöön (LSA-säännöstö) ja vuonna 1966 tehtyyn kansainväliseen lastiviivayleissopimukseen liittyvään vuoden 1988 pöytäkirjaan (vuoden 1988 lastiviivapöytäkirja) tehtävien muutosten hyväksymiseen

EUROOPAN UNIONIN NEUVOSTO, joka

ottaa huomioon Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen ja erityisesti sen 100 artiklan 2 kohdan yhdessä sen 218 artiklan 9 kohdan kanssa,

ottaa huomioon Euroopan komission ehdotuksen,

sekä katsoo seuraavaa:

(1) Meriliikennealalla toteutettavalla unionin toiminnalla olisi pyrittävä parantamaan meriturvallisuutta sekä suojelemaan meriympäristöä ja ihmisten terveyttä.

(2) Kansainvälisen merenkulkujärjestön, jäljempänä 'IMO', meriympäristön suojelukomitean (MEPC) odotetaan hyväksyvän 27 päivän huhtikuuta ja 1 päivän toukokuuta 2026 välisenä aikana pidettävässä 84. istunnossaan (MEPC 84) aluksista aiheutuvan meren pilaantumisen ehkäisemisestä tehdyn kansainvälisen yleissopimuksen, jäljempänä 'MARPOL-yleissopimus', liitteeseen VI tehtävät muutokset, jotka koskevat Koillis-Atlantin nimeämistä uudeksi päästöjen valvonta-alueeksi (13 ja 14 sääntö sekä lisäys VII), alusten polttoöljyn kulutusta koskevan IMOn tietokannan tietojen saatavuutta ja kasvihuonekaasupäästöjen vähentämistä koskevan lyhyen aikavälin toimenpiteen tarkistuslauseketta (20, 25, 27 ja 28 sääntö).

(3) Kansainvälisen merenkulkujärjestön meriturvallisuuskomitean (MSC) odotetaan hyväksyvän 13 päivän toukokuuta ja 22 päivän toukokuuta 2026 välisenä aikana pidettävässä 111. istunnossaan (MSC 111) muutoksia ihmishengen turvallisuudesta merellä vuonna 1974 tehdyn kansainvälisen yleissopimuksen (SOLAS-yleissopimus) IV ja V lukuihin sekä lisäykseen (Todistukset), suurnopeusaluksia koskevaan vuoden 1994 kansainväliseen turvallisuussäännöstöön (vuoden 1994 HSC-säännöstö), suurnopeusaluksia koskevaan vuoden 2000 kansainväliseen turvallisuussäännöstöön (vuoden 2000 HSC-säännöstö), irtolasti- ja öljysäiliöalusten katsastuksissa sovellettavaa laajennettua katsastusohjelmaa koskevaan vuoden 2011 kansainväliseen säännöstöön (vuoden 2011 ESP-säännöstö), hengenpelastuslaitteita koskevaan kansainväliseen säännöstöön (LSA-säännöstö) sekä vuonna 1966 tehtyyn kansainväliseen lastiviivayleissopimukseen liittyvän vuoden 1988 pöytäkirjan (vuoden 1988 lastiviivapöytäkirja) liitteeseen B.

(4) On aiheellista vahvistaa kanta, joka otetaan unionin puolesta meriympäristön suojelukomitean 84. istunnossa, koska jotkin Marpol-yleissopimukseen suunnitellut muutokset voivat vaikuttaa ratkaisevasti unionin oikeuden sisältöön, erityisesti Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviin (EU) 2016/802 ([1]), Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseen (EU) 2015/757 ([2]), Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviin (EU) 2023/959 ([3]) ja Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseen (EU) 2023/1805 ([4]).

([1]) Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi (EU) 2016/802, annettu 11 päivänä toukokuuta 2016, tiettyjen nestemäisten polttoaineiden rikkipitoisuuden vähentämisestä (EUVL L 132, 21.5.2016, s. 58, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2016/802/oj).

([2]) Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2015/757, annettu 29 päivänä huhtikuuta 2015, meriliikenteen kasvihuonekaasupäästöjen tarkkailusta, raportoinnista ja todentamisesta sekä direktiivin 2009/16/EY muuttamisesta (EUVL L 123, 19.5.2015, s. 55, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2015/757/oj).

([3]) Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi (EU) 2023/959, annettu 10 päivänä toukokuuta 2023, kasvihuonekaasujen päästöoikeuksien kaupan järjestelmän toteuttamisesta unionissa annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2003/87/EY ja markkinavakausvarannon perustamisesta unionin kasvihuonekaasupäästöjen kauppajärjestelmään ja sen toiminnasta annetun päätöksen (EU) 2015/1814 muuttamisesta (EUVL L 130, 16.5.2023, s. 134, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2023/959/oj).

([4]) Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2023/1805, annettu 13 päivänä syyskuuta 2023, uusiutuvien ja vähähiilisten polttoaineiden käytöstä meriliikenteessä sekä direktiivin 2009/16/EY muuttamisesta (EUVL L 234, 22.9.2023, s. 48, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2023/1805/oj).

(5) Unionin olisi puollettava Marpol-yleissopimuksen liitteessä VI olevaan 13 ja 14 sääntöön sekä lisäykseen VII tehtäviä muutoksia, koska kyseiset muutokset auttavat ehkäisemään, vähentämään ja valvomaan aluksista aiheutuvia ilman epäpuhtauspäästöjä asiaan liittyvien terveys-, ympäristö- ja taloudellisten hyötyjen saavuttamiseksi.

(6) Unionin olisi puollettava myös Marpol-yleissopimuksen liitteessä VI olevaan 27 sääntöön tehtäviä muutoksia, koska ne parantavat edelleen IMOn tietokannan tietojen saatavuutta.

(7) Unionin olisi puollettava Marpol-yleissopimuksen liitteessä VI olevaan 20, 25, 27 ja 28 sääntöön tehtäviä muutoksia, koska kyseiset muutokset ovat seurausta alusten kasvihuonekaasupäästöjen vähentämistä koskevan IMOn vuoden 2023 strategian hyväksymisestä ja IMOn lyhyen aikavälin toimenpiteiden tarkistuksen valmistumisesta, ja mahdollistettava kyseisten sääntöjen uudelleentarkastelu.

(8) On aiheellista vahvistaa kanta, joka otetaan unionin puolesta meriturvallisuuskomitean 111. istunnossa, koska suunnitellut muutokset SOLAS-yleissopimukseen, vuoden 1994 HSC-säännöstöön, vuoden 2000 HSC-säännöstöön, vuoden 2011 ESP-säännöstöön, LSA-säännöstöön ja vuoden 1988 lastiviivapöytäkirjaan voivat vaikuttaa ratkaisevasti unionin oikeuden sisältöön, erityisesti Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviin 2009/45/EY ([5]), Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviin 2002/59/EY ([6]), Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseen (EU) N:o 530/2012 ([7]) ja Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviin 2014/90/EU ([8]).

(9) Unionin olisi puollettava muutoksia SOLAS-yleissopimuksen IV ja V lukuihin ja lisäykseen (Todistukset), sekä vuoden 1994 HSC-säännöstöön ja vuoden 2000 HSC-säännöstöön, koska erillisten kanavien käyttö VHF-tiedonvaihtojärjestelmän (VDES-järjestelmä) sovelluskohtaisiin viesteihin (ASM-viestit) lisäisi tehokkuutta ja koska VDES-järjestelmässä on myös vapaata kapasiteettia suurempien digitaalisten datamäärien välitykseen, mikä mahdollistaisi varautumisen digitaalisen datan käytön tulevaan kasvuun meriliikenteen radioviestinnässä. Digitaalisella datan vaihdolla on monia etuja paitsi turvallisuuden ja tilannetietoisuuden kannalta myös navigoinnin tehokkuuden, meriympäristön suojelun ja merenkulkijoiden työmäärän vähentämisen osalta. VDES-järjestelmä tarjoaa merkittäviä parannuksia alusten automaattinen tunnistusjärjestelmään (AIS) verrattuna, ja sitä pidetään sähköisen navigoinnin mahdollistajana. Alusten ja maaviranomaisten kyky vaihtaa ASM-viestejä ja muita tietoja keskenään paranee merkittävästi VDES-järjestelmän käyttöönoton myötä. Näin ollen unionin olisi puollettava myös kyseisten muutosten hyväksymistä, koska uusien tunnustettujen satelliittivälitteisten matkaviestinpalvelujen käyttöönoton yhteydessä IMO:n säännöissä on ilmaistava selvästi vaatimus sekä meriturvallisuuteen että etsintä- ja pelastustoimintaan liittyvien tietojen jakamisesta kaikkien toiminnassa olevien tunnustettujen satelliittivälitteisten matkaviestinpalvelujen kautta.

(10) Unionin olisi puollettava vuoden 2011 ESP-säännöstöön tehtävien muutosten hyväksymistä, koska etätarkastustekniikat parantaisivat päivittäisen katsastus- ja tarkastustoiminnan tehokkuutta, joustavuutta ja luotettavuutta sen tuloksia kuitenkaan heikentämättä.

(11) Unionin olisi puollettava LSA-säännöstöön tehtäviä muutoksia, koska ne edistävät ihmishenkien turvallisuutta merellä lisäämällä luottamusta vapaasti pudotettavien pelastusveneiden toimintavarmuuteen tilanteissa, joissa laivan hylkääminen on tarpeen.

(12) Unionin olisi puollettava vuoden 1988 lastiviivapöytäkirjaan tehtäviä muutoksia, koska kolmijohteisten suojakaiteiden sijoittaminen kansirakenteeseen voi tehokkaasti parantaa miehistön turvallisuutta, vähentää miehistön aluksesta putoamisen ja loukkaantumisen riskiä sekä parantaa alusten turvallisuutta mahdollisimman pienin taloudellisin kustannuksin.

([5]) Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2009/45/EY, annettu 6 päivänä toukokuuta 2009, matkustaja-alusten turvallisuussäännöistä ja -määräyksistä (EUVL L 163, 25.6.2009, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2009/45/oj).

([6]) Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2002/59/EY, annettu 27 päivänä kesäkuuta 2002, alusliikennettä koskevan yhteisön seuranta- ja tietojärjestelmän perustamisesta sekä neuvoston direktiivin 93/75/ETY kumoamisesta (EUVL L 208, 5.8.2002, s. 10, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2002/59/oj).

([7]) Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) N:o 530/2012, annettu 13 päivänä kesäkuuta 2012, yksirunkoisiin öljysäiliöaluksiin sovellettavien kaksoisrunkoa tai vastaavaa rakennetta koskevien rakennevaatimusten nopeutetusta käyttöönotosta (EUVL L 172, 30.6.2012, s. 3, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2012/530/oj).

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

(13) Unioni ei ole IMOn jäsen eikä Marpol-yleissopimuksen, SOLAS-yleissopimuksen, vuoden 1994 HSC-säännöstön, vuoden 2000 HSC-säännöstön, vuoden 2011 ESP-säännöstön, LSA-säännöstön eikä vuoden 1988 lastiviivapöytäkirjan sopimuspuoli. Neuvoston olisi sen vuoksi valtuutettava jäsenvaltiot esittämään unionin kanta meriympäristön suojelukomitean 84. istunnossa ja meriturvallisuuskomitean 111. istunnossa.

(14) Tämän päätöksen soveltamisala olisi rajoitettava ehdotettujen muutosten sisältöön siltä osin kuin ne voivat vaikuttaa unionin yhteisiin sääntöihin ja kuuluvat unionin yksinomaiseen toimivaltaan. Tämä päätös ei saisi vaikuttaa unionin ja jäsenvaltioiden väliseen toimivallan jakoon,

ON HYVÄKSYNYT TÄMÄN PÄÄTÖKSEN:

1 artikla

Kansainvälisen merenkulkujärjestön (IMO) meriympäristön suojelukomitean (MEPC) 84. istunnossa unionin puolesta otettava kanta on puoltaa seuraavien hyväksymistä:

a) Marpol-yleissopimuksen liitteessä VI olevaan 13 ja 14 sääntöön sekä lisäykseen VII tehtävät muutokset, jotka koskevat Koillis-Atlantin nimeämistä uudeksi päästöjen valvonta-alueeksi, ja

b) Marpol-yleissopimuksen liitteessä VI olevaan 20, 25, 27 ja 28 sääntöön tehtävät muutokset, jotka koskevat alusten polttoöljyn kulutusta koskevan IMOn tietokannan tietojen saatavuutta ja kasvihuonekaasupäästöjen vähentämistä koskevan lyhyen aikavälin toimenpiteen tarkistuslauseketta,

IMOn asiakirjan MEPC 84/3 liitteen mukaisesti.

2 artikla

IMOn meriturvallisuuskomitean (MSC) 111. istunnossa unionin puolesta otettava kanta on puoltaa seuraavien hyväksymistä:

a) ihmishengen turvallisuudesta merellä vuonna 1974 tehdyn kansainvälisen yleissopimuksen (SOLAS-yleissopimus) IV ja V lukuun sekä lisäykseen (Todistukset) tehtävät muutokset,

b) suurnopeusaluksia koskevaan vuoden 1994 kansainväliseen turvallisuussäännöstöön (vuoden 1994 HSC-säännöstö) tehtävät muutokset,

c) suurnopeusaluksia koskevaan vuoden 2000 kansainväliseen turvallisuussäännöstöön (vuoden 2000 HSC-säännöstö) tehtävät muutokset,

d) irtolasti- ja öljysäiliöalusten katsastuksissa sovellettavaa laajennettua katsastusohjelmaa koskevaan vuoden 2011 kansainväliseen säännöstöön (vuoden 2011 ESP-säännöstö) tehtävät muutokset,

e) hengenpelastuslaitteita koskevaan kansainväliseen säännöstöön (LSA-säännöstö) tehtävät muutokset, ja

f) vuonna 1966 tehtyyn kansainväliseen lastiviivayleissopimukseen liittyvän vuoden 1988 pöytäkirjan (vuoden 1988 lastiviivapöytäkirja) liitteeseen B tehtävät muutokset,

IMOn asiakirjojen MSC 111/3 ja MSC 111/3/1 liitteen mukaisesti.

3 artikla

Edellä 1 artiklassa esitetty unionin puolesta otettava kanta ja 2 artiklassa esitetty unionin puolesta otettava kanta kattavat ehdotetut muutokset siltä osin kuin kyseiset muutokset kuuluvat unionin yksinomaiseen toimivaltaan ja siltä osin kuin ne voivat vaikuttaa unionin yhteisiin sääntöihin. Jäsenvaltiot, jotka ovat kaikki IMOn jäseniä, esittävät kunkin kannan toimien yhdessä unionin etujen mukaisesti.

Edellä 1 artiklassa esitettyyn kantaan ja 2 artiklassa esitettyyn kantaan tehtävistä vähäisistä muutoksista voidaan sopia ilman erillistä neuvoston päätöstä.

4 artikla

Jäsenvaltiot valtuutetaan ilmaisemaan suostumuksensa tulla ehdotettujen muutosten sitomiksi unionin etujen mukaisesti siltä osin kuin kyseiset muutokset kuuluvat unionin yksinomaiseen toimivaltaan.

5 artikla

Tämä päätös tulee voimaan päivänä, jona se hyväksytään.

Tehty Luxemburgissa 27 päivänä huhtikuuta 2026.

Neuvoston puolesta

Puheenjohtaja

M. PANAYIOTOU