2026/1029
6.5.2026

RÅDETS BESLUT (EU) 2026/1029

av den 27 april 2026

om den ståndpunkt som ska intas på Europeiska unionens vägnar i Internationella sjöfartsorganisationens kommitté för skydd av den marina miljön vid dess 84:e möte vad gäller antagandet av ändringar av den internationella konventionen till förhindrande av förorening från fartyg (Marpol) och i Internationella sjöfartsorganisationens sjösäkerhetskommitté vid dess 111:e möte vad gäller antagandet av ändringar av den internationella konventionen om säkerheten för människoliv till sjöss (Solas) från 1974, den internationella säkerhetskoden för höghastighetsfartyg från 1994 (1994 års HSC-kod), den internationella säkerhetskoden för höghastighetsfartyg från 2000 (2000 års HSC-kod), den internationella koden för det utökade programmet för inspektioner vid besiktning av bulkfartyg och oljetankfartyg från 2011 (2011 års ESP-kod), den internationella koden för livräddningsutrustning (LSA-koden) samt av protokollet från 1988 om den internationella lastlinjekonventionen från 1966 (1988 års lastlinjeprotokoll)

EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT DETTA BESLUT

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, särskilt artikel 100.2 jämförd med artikel 218.9,

med beaktande av Europeiska kommissionens förslag, och

av följande skäl:

(1) Unionens åtgärder inom sjötransportsektorn bör syfta till att förbättra sjösäkerheten och att skydda den marina miljön och människors hälsa.

(2) Vid sitt 84:e möte den 27 april–1 maj 2026 (*MEPC 84*) väntas Internationella sjöfartsorganisationens (IMO) kommitté för skydd av den marina miljön anta ändringar av bilaga VI till den internationella konventionen till förhindrande av förorening från fartyg (Marpol) gällande betecknande av Nordostatlanten som ett nytt utsläppskontrollområde (reglerna 13 och 14 samt tillägg VII), om tillgängligheten till IMO:s databas över fartygsförbrukning av eldningsolja (IMO DCS) och om översynsklausulen för åtgärden på kort sikt för att minska utsläppen av växthusgaser (reglerna 20, 25, 27 och 28).

(3) IMO:s sjösäkerhetskommitté väntas vid sitt 111:e möte den 13–22 maj 2026 (*MSC 111*) anta ändringar av kapitel IV och V i och tillägget (om certifikat) till den internationella konventionen om säkerheten för människoliv till sjöss (Solas) från 1974, av den internationella säkerhetskoden för höghastighetsfartyg från 1994 (1994 års HSC-kod), av den internationella säkerhetskoden för höghastighetsfartyg från 2000 (2000 års HSC-kod), av den internationella koden för det utökade programmet för inspektioner vid besiktning av bulkfartyg och oljetankfartyg från 2011 (2011 års ESP-kod), av den internationella koden för livräddningsutrustning (LSA-koden) samt av bilaga B till protokollet från 1988 om den internationella lastlinjekonventionen från 1966 (1988 års lastlinjeprotokoll).

(4) Det är lämpligt att fastställa den ståndpunkt som ska intas på unionens vägnar vid MEPC 84, eftersom vissa av de planerade ändringarna av Marpol på ett avgörande sätt kommer att kunna påverka innehållet i unionslagstiftningen, nämligen Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/802 ([1]), Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2015/757 ([2]), Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2023/959 ([3]) samt Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2023/1805 ([4]).

([1]) Direktiv (EU) 2016/802 av den 11 maj 2016 om att minska svavelhalten i vissa flytande bränslen (EUT L 132, 21.5.2016, s. 58, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2016/802/oj).

([2]) Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2015/757 av den 29 april 2015 om övervakning, rapportering och verifiering av växthusgasutsläpp från sjötransporter och om ändring av direktiv 2009/16/EG (EUT L 123, 19.5.2015, s. 55, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2015/757/oj).

([3]) Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2023/959 av den 10 maj 2023 om ändring av direktiv 2003/87/EG om ett system för handel med utsläppsrätter för växthusgaser inom unionen och beslut (EU) 2015/1814 om upprättande och användning av en reserv för marknadsstabilitet för unionens utsläppshandelssystem (EUT L 130, 16.5.2023, s. 134, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2023/959/oj).

([4]) Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2023/1805 av den 13 september 2023 om användning av förnybara och koldioxidsnåla bränslen för sjötransport och om ändring av direktiv 2009/16/EG (EUT L 234, 22.9.2023, s. 48, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2023/1805/oj).

(5) Unionen bör stödja ändringarna av reglerna 13 och 14 i bilaga VI till Marpol och tillägg VII till bilaga VI till Marpol, eftersom dessa ändringar kommer att bidra till att förebygga, minska och begränsa luftförorenande utsläpp från fartyg vilket bör leda till sammanhängande hälsomässiga, miljömässiga och ekonomiska fördelar.

(6) Unionen bör även stödja ändringarna av regel 27 i bilaga VI till Marpol, eftersom de kommer att förbättra tillgängligheten till IMO:s databas ytterligare.

(7) Unionen bör stödja ändringarna av reglerna 20, 25, 27 och 28 i bilaga VI till Marpol, eftersom dessa ändringar är en följd av att 2023 års IMO-strategi för minskning av växthusgasutsläppen från fartyg har antagits och att IMO har slutfört översynen av åtgärderna på kort sikt, och gör det möjligt att ytterligare se över dessa regler.

(8) Det är lämpligt att fastställa den ståndpunkt som ska intas på unionens vägnar vid MSC 111, eftersom de planerade ändringarna av Solas, 1994 års HSC-kod, 2000 års HSC-kod, 2011 års ESP-kod, LSA-koden och 1988 års lastlinjeprotokoll på ett avgörande sätt kan påverka innehållet i unionslagstiftningen, nämligen Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/45/EG ([5]), Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/59/EG ([6]), Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 530/2012 ([7]) och Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/90/EU ([8]).

(9) Unionen bör stödja ändringarna av kapitlen IV och V i och tillägget (om certifikat) till Solas, av 1994 års HSC-kod och av 2000 års HSC-kod, eftersom det är mer effektivt att använda särskilt avsedda kanaler för applikationsspecifika meddelanden (ASM) i VHF-datautbytessystemet (VDES), och eftersom VDES har ytterligare kapacitet för utbyte av fler digitala data och därmed kan tillgodose en framtida ökning av efterfrågan på användning av digital data i sjöfartens radiokommunikation. Dessutom medför utbytet av digitala data åtskilliga fördelar inte bara för säkerheten och situationsmedvetenheten utan även för tryggheten, effektiviteten i navigeringen, skyddet av den marina miljön och den minskade bördan för sjöfolk. VDES gör att de fördelar som AIS för med sig blir avsevärt större, och anses vara en möjliggörande faktor för e-navigering. Möjligheten att utbyta ASM och annan information mellan fartyg och myndigheter i land förbättras betydligt när man inför VDES. Unionen bör därför också stödja dessa ändringar eftersom det genom införandet av nya erkända mobila satellittjänster blir nödvändigt för IMO-reglerna att tydligt ange kravet för spridning av sjösäkerhetsinformation och sjöräddningsrelaterad information genom alla erkända mobila satellittjänster i drift.

(10) Unionen bör stödja ändringarna av 2011 års ESP-kod eftersom teknik för fjärrinspektion ger bättre effektivitet, högre flexibilitet och mer tillförlitlighet i den dagliga undersöknings- och inspektionsverksamheten utan att resultaten av dessa verksamheter försämras.

(11) Unionen bör stödja ändringarna av LSA-koden eftersom de kommer att underlätta säkerheten för människoliv till sjöss, genom att de höjer förtroendet för att frifallslivbåtar fungerar ändamålsenligt och effektivt om fartyget överges.

(12) Unionen bör stödja ändringarna av 1988 års lastlinjeprotokoll eftersom installation av skyddsräcken med tre mellanrör på däckkonstruktionen ändamålsenligt kan förbättra skyddet för besättningen, minska risken att besättningen faller överbord och minska risken för skador samt förbättra säkerheten för fartyg med minimala ekonomiska kostnader.

([5]) Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/45/EG av den 6 maj 2009 om säkerhetsbestämmelser och säkerhetsnormer för passagerarfartyg (EUT L 163, 25.6.2009, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2009/45/oj)

([6]) Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/59/EG av den 27 juni 2002 om inrättande av ett övervaknings- och informationssystem för sjötrafik i gemenskapen och om upphävande av rådets direktiv 93/75/EEG (EGT L 208, 5.8.2002, s. 10, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2002/59/oj)

([7]) Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 530/2012 av den 13 juni 2012 om ett påskyndat införande av krav på dubbelskrov eller likvärdig konstruktion för oljetankfartyg med enkelskrov (EUT L 172, 30.6.2012, s. 3. ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2012/530/oj)).

([8]) Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/90/EU av den 23 juli 2014 om marin utrustning och om upphävande av rådets direktiv 96/98/EG (EUT L 257, 28.8.2014, s. 146, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2014/90/oj)

(13) Unionen är varken medlem i IMO eller avtalsslutande part i Marpol, Solas, 1994 års HSC-kod, 2000 års HSC-kod, 2011 års ESP-kod, LSA-koden eller 1988 års lastlinjeprotokoll. Rådet bör därför bemyndiga medlemsstaterna att uttrycka unionens ståndpunkt vid MEPC 84 och MSC 111.

(14) Tillämpningsområdet för detta beslut bör begränsas till innehållet i de föreslagna ändringarna, i den mån som de kan påverka unionens gemensamma regler och omfattas av unionens exklusiva befogenhet. Detta beslut bör inte påverka fördelningen av befogenheter mellan unionen och medlemsstaterna.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Den ståndpunkt som ska intas på unionens vägnar i Internationella sjöfartsorganisationens (IMO) kommitté för skydd av den marina miljön (MEPC) vid dess 84:e möte ska vara att samtycka till antagandet av

a) ändringarna av reglerna 13 och 14 i bilaga VI till Marpol och tillägg VII till bilaga VI till Marpol om betecknande av Nordostatlanten som ett nytt utsläppskontrollområde, och

b) ändringarna av reglerna 20, 25, 27 och 28 i bilaga VI till Marpol om tillgängligheten till IMO:s databas över fartygsförbrukning av eldningsolja (IMO DCS) och översynsklausulen för åtgärden på kort sikt för att minska utsläppen av växthusgaser,

i enlighet med bilagan till IMO-dokument MEPC 84/3.

Artikel 2

Den ståndpunkt som ska intas på unionens vägnar i IMO:s sjösäkerhetskommitté (MSC) vid dess 111:e möte ska vara att samtycka till antagandet av

a) ändringarna av kapitlen IV och V i och tillägget (om certifikat) till den internationella konventionen om säkerheten för människoliv till sjöss (Solas) från 1974,

b) ändringarna av den internationella säkerhetskoden för höghastighetsfartyg från 1994 (1994 års HSC-kod),

c) ändringarna av den internationella säkerhetskoden för höghastighetsfartyg från 2000 (2000 års HSC-kod),

d) ändringarna av den internationella koden för det utökade programmet för inspektioner vid besiktning av bulkfartyg och oljetankfartyg från 2011 (2011 års ESP-kod),

e) ändringarna av den internationella koden för livräddningsutrustning (LSA-koden), och

f) ändringarna av bilaga B till protokollet från 1988 om den internationella lastlinjekonventionen från 1966 (1988 års lastlinjeprotokoll),

enligt bilagan till IMO-dokumenten MSC 111/3 och MSC 111/3/1.

Artikel 3

Den ståndpunkt som ska intas på unionens vägnar enligt artikel 1 och den ståndpunkt som ska intas på unionens vägnar enligt artikel 2 omfattar de föreslagna ändringarna i den mån som dessa ändringar omfattas av unionens exklusiva befogenhet och i den mån som de kan påverka unionens gemensamma regler. Varje ståndpunkt ska uttryckas av medlemsstaterna, vilka samtliga är medlemmar i IMO och vilka agerar samfällt i unionens intresse.

Mindre ändringar av den ståndpunkt som anges i artikel 1 och den ståndpunkt som anges i artikel 2 får överenskommas utan något nytt beslut av rådet.

Artikel 4

Medlemsstaterna bemyndigas härmed att i unionens intresse ge sitt samtycke till att vara bundna av de föreslagna ändringarna, i den mån som dessa ändringar omfattas av unionens exklusiva befogenhet.

Artikel 5

Detta beslut träder i kraft samma dag som det antas.

Utfärdat i Luxemburg den 27 april 2026.

På rådets vägnar

M. PANAYIOTOU

Ordförande