



Bryssel, 19. maaliskuuta 2026
(OR. en)

7530/26

Toimielinten välinen asia:
2026/0073 (NLE)

MAR 33
OMI 10
ENV 259

EHDOTUS

| | |
|-------------------|---|
| Lähettäjä: | Euroopan komission pääsihteeri, allekirjoittajana johtaja Martine DEPREZ |
| Saapunut: | 19. maaliskuuta 2026 |
| Vastaanottaja: | Thérèse BLANCHET, Euroopan unionin neuvoston pääsihteeri |
| Kom:n asiak. nro: | COM(2026) 127 final |
| Asia: | Ehdotus NEUVOSTON PÄÄTÖS Euroopan unionin puolesta Kansainvälisen merenkulkujärjestön yleiskokouksessa meriympäristön suojelukomitean 84. istunnossa otettavasta kannasta aluksista aiheutuvan meren pilaantumisen ehkäisemistä koskevaan kansainväliseen yleissopimukseen (MARPOL) tehtävien muutosten hyväksymiseen sekä 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 |

Valtuuskunnille toimitetaan oheisena asiakirja COM(2026) 127 final.

Liite: COM(2026) 127 final



EUROOPAN
KOMISSIO

Bryssel 19.3.2026
COM(2026) 127 final

2026/0073 (NLE)

Ehdotus

NEUVOSTON PÄÄTÖS

Euroopan unionin puolesta Kansainvälisen merenkulkujärjestön yleiskokouksessa meriympäristön suojelukomitean 84. istunnossa otettavasta kannasta aluksista aiheutuvan meren pilaantumisen ehkäisemistä koskevaan kansainväliseen yleissopimukseen (MARPOL) tehtävien muutosten hyväksymiseen sekä 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

PERUSTELUT

1. EHDOTUKSEN KOHDE

Tämä ehdotus koskee päätöksen antamista kannasta, joka otetaan unionin puolesta Kansainvälisen merenkulkujärjestön meriympäristön suojelukomitean 84. istunnossa (MEPC 84), joka on tarkoitus pitää 27. huhtikuuta – 1. toukokuuta 2026, sekä Kansainvälisen merenkulkujärjestön meriturvallisuuskomitean 111. istunnossa (MSC 111), joka on tarkoitus pitää 13.–22. toukokuuta 2026.

MEPC:n on 84. istunnossaan määrä hyväksyä muutoksia aluksista aiheutuvan meren pilaantumisen ehkäisemisestä tehdyn kansainvälisen yleissopimuksen (MARPOL) liitteeseen VI.

MSC:n on 111. istunnossaan määrä hyväksyä muutoksia seuraaviin:

- a) ihmishengen turvallisuudesta merellä vuonna 1974 tehdyn kansainvälisen yleissopimuksen (SOLAS-yleissopimus) IV ja V luku sekä lisäys (Todistukset);
- b) suurnopeusaluksia koskeva vuoden 1994 kansainvälinen turvallisuussäännöstö (vuoden 1994 HSC-säännöstö);
- c) suurnopeusaluksia koskeva vuoden 2000 kansainvälinen turvallisuussäännöstö (vuoden 2000 HSC-säännöstö);
- d) irtolasti- ja öljysäiliöalusten katsastuksissa sovellettavaa laajennettua katsastusohjelmaa koskeva vuoden 2011 kansainvälinen säännöstö (vuoden 2011 ESP-säännöstö);
- e) hengenpelastuslaitteita koskeva kansainvälinen säännöstö (LSA-säännöstö);
- f) vuonna 1966 tehtyyn kansainväliseen lastiviivayleissopimukseen liittyvän vuoden 1988 pöytäkirjan (vuoden 1988 lastiviivapöytäkirja) liite B.

2. EHDOTUKSEN TAUSTA

2.1. Kansainvälistä merenkulkujärjestöä koskeva yleissopimus, MARPOL-yleissopimus ja SOLAS-yleissopimus

Kansainvälinen merenkulkujärjestö (IMO) on perustettu Kansainvälistä merenkulkujärjestöä koskevalla yleissopimuksella. IMO:n tarkoituksena on toimia yhteistyöfoorumina kaikenlaisia kansainvälisen kauppamerenkulun teknisiä kysymyksiä koskevien sääntöjen ja menettelytapojen alalla. Sen pyrkimyksenä on myös tukea tiukimpien mahdollisten määräysten yleistä hyväksymistä meriturvallisuuden, navigoinnin tehokkuuden sekä alusten aiheuttaman meren pilaantumisen ehkäisemisen ja torjunnan alalla yhtäläisten toimintaedellytysten edistämiseksi. Lisäksi se käsittelee asiaan liittyviä hallinnollisia ja oikeudellisia seikkoja.

Yleissopimus tuli voimaan 17. maaliskuuta 1958.

Kaikki jäsenvaltiot ovat yleissopimuksen osapuolia. Unioni ei ole yleissopimuksen osapuoli.

Vuonna 1973 tehty kansainvälinen yleissopimus aluksista aiheutuvan meren pilaantumisen ehkäisemisestä, jäljempänä 'MARPOL-yleissopimus', on IMO-yleissopimus, joka tuli voimaan 2. lokakuuta 1983. Kaikki jäsenvaltiot ovat MARPOL-yleissopimuksen

sopimuspuolia ja 25 jäsenvaltiota on myös 18. toukokuuta 2005 voimaan tulleen liitteen VI¹ sopimuspuolia. Unioni ei ole MARPOL-yleissopimuksen sopimuspuoli.

Kaikki jäsenvaltiot ovat ihmishengen turvallisuudesta merellä vuonna 1974 tehdyn ja 25. toukokuuta 1980 voimaan tulleen kansainvälisen yleissopimuksen, jäljempänä 'SOLAS-yleissopimus', osapuolia. Unioni ei ole SOLAS-yleissopimuksen osapuoli.

2.2. Kansainvälinen merenkulkujärjestö (IMO)

IMO on Yhdistyneiden kansakuntien erityisjärjestö, joka vastaa merenkulun turvallisuudesta ja turvatoimista sekä alusten aiheuttaman meren pilaantumisen ehkäisemisestä. Se on globaali, normeja laativa viranomaisen kansainvälisen merenkulun turvallisuuden, turvatoimien ja ympäristönsuojelun alalla. Sen tärkein tehtävä on luoda oikeudenmukainen, tehokas merenkulkualan sääntelykehys, joka hyväksytään ja pannaan täytäntöön yleisesti.

Vain valtiot voivat olla IMO:n jäseniä. Kaikki EU:n jäsenvaltiot ovat IMO:n jäseniä. Vaikka EU ei ole jäsen, Euroopan komission ja IMO:n väliset suhteet perustuvat nykyään IMO:n päätöslauselmaan A.1168(32), jossa määrätään IMO:n ja hallitustenvälisen järjestöjen välisen yhteistyön menettelyistä ja ehdoista. Mainitun IMO:n päätöslauselman ja vuodesta 1974 lähtien toteutettujen lisäjärjestelyjen perusteella Euroopan komissio osallistuu tarkkailijana kaikkiin IMO:n komitean ja alakomiteoiden kokouksiin.

IMO:n meriympäristön suojelukomitea, jäljempänä 'MEPC', koostuu kaikista IMO:n jäsenistä, ja se kokoontuu vähintään kerran vuodessa. Se käsittelee IMO:n toimialan ympäristökysymyksiä, jotka koskevat MARPOL-yleissopimuksen soveltamisalaan kuuluvaa aluksista aiheutuvan pilaantumisen ehkäisemistä ja torjuntaa, mukaan lukien öljy, irtolastina kuljetettavat kemikaalit, jätevedet ja kiinteät jätteet sekä ilmaan päätyvät alusten päästöt, kuten ilman epäpuhtaudet ja kasvihuonekaasupäästöt. Lisäksi se käsittelee painolastivesien hallintaa, kiinnittymisenestojärjestelmiä, alusten kierrätystä, pilaantumisen torjuntavalmiuksia ja -toimia sekä erityisalueiden ja erityisen herkkien merialueiden kartoittamista.

IMO:n yleissopimuksen 38 artiklan a alakohdan mukaan meriympäristön suojelukomitea hoitaa IMO:n yleissopimuksen, yleiskokouksen tai neuvoston sille määräämät tehtävät sekä kaikki sellaiset edellä mainittuun soveltamisalaan kuuluvat tehtävät, jotka sille mahdollisesti annetaan jonkin muun kansainvälisen välineen perusteella tai puiteissa ja jotka ovat IMO:n hyväksymiä. Meriympäristön suojelukomitea ja sitä avustavat elimet tekevät päätöksensä jäsenten enemmistöllä.

MEPC:n 84. istunnossa hyväksytään MARPOL-yleissopimukseen muutoksia yleissopimuksen 16 artiklan 2 kohdan b, c ja d alakohdan mukaisesti.

IMO:n meriturvallisuuskomitea (MSC) koostuu kaikista IMO:n jäsenistä ja kokoontuu vähintään kerran vuodessa. Sen tehtävänä on käsitellä kaikkia kysymyksiä, jotka kuuluvat IMO:n toimialaan ja koskevat merenkulun apuneuvoja, alusten rakentamista ja varustamista, turvallisuuden vaatimaa alusten miehitystä, sääntöjä yhteentörmäysten ehkäisemiseksi, vaarallisten lastien käsittelyä, meriturvallisuutta koskevia menettelyjä ja vaatimuksia, hydrografisia tiedonantoja, laivapäiväkirjoja ja merenkulutietoja, merionnettomuuksien tutkimista, meripelastusta sekä muita merenkulun turvallisuutta suoraan koskevia asioita.

IMO:n yleissopimuksen 28 artiklan b alakohdan mukaan IMO:n meriturvallisuuskomitea huolehtii IMO:n yleissopimuksen, yleiskokouksen tai neuvoston sille määräämien tehtävien suorittamisesta sekä kaikkien sellaisten edellä mainittuun soveltamisalaan kuuluvien tehtävien suorittamisesta, jotka sille mahdollisesti annetaan jonkin muun kansainvälisen välineen

¹ Itävalta ja Unkari eivät ole vielä ratifioineet MARPOL-yleissopimuksen liitettä VI.

perusteella tai puitteissa ja jotka ovat IMO:n hyväksymiä. Meriturvallisuuskomitea ja sitä avustavat elimet tekevät päätöksensä jäsenten enemmistöllä.

MSC:n 111. istunnossa hyväksytään muutoksia SOLAS-yleissopimuksen VIII artiklan b kohdan iv alakohdan ja vuoden 1988 lastiviivapäytäkirjan VI artiklan 2 kohdan d alakohdan mukaisesti.

2.3. Suunniteltu IMO:n meriympäristön suojelukomitean säädös

MEPC:n on määrä hyväksyä 84. istunnossaan MARPOL-yleissopimuksen liitteeseen VI muutoksia, jotka koskevat seuraavia seikkoja:

- Koillis-Atlantin nimeäminen uudeksi päästöjen valvonta-alueeksi (13 ja 14 sääntö sekä MARPOL-yleissopimuksen liitteessä VI oleva lisäys VII);
- alusten polttoöljynkulutusta koskevan IMO:n tietokannan saatavuus ja kasvihuonekaasupäästöjen vähentämistä koskevan lyhyen aikavälin toimenpiteen tarkistuslauseke (20, 25, 27 ja 28 sääntö).

Nämä muutokset oli tarkoitus hyväksyä MEPC:n toisessa ylimääräisessä istunnossa, joka pidettiin 14.–17. lokakuuta 2025.

Euroopan unionin neuvosto hyväksyi Kansainvälisen merenkulkujärjestön meriympäristön suojelukomitean toisessa ylimääräisessä istunnossa Euroopan unionin puolesta otettavasta kannasta aluksista aiheutuvan meren pilaantumisen ehkäisemisestä tehtyyn kansainväliseen yleissopimukseen (MARPOL) tehtävien muutosten hyväksymiseen 10 päivänä lokakuuta 2025 annetun neuvoston päätöksen (EU) 2025/2093² MEPC:n toisen ylimääräisen istunnon valmistelutoimena.

Unionin kantana oli neuvoston päätöksen 2025/2093 mukaisesti hyväksyä MEPC:n toisessa ylimääräisessä istunnossa

- a) MARPOL-yleissopimuksen liitteessä VI olevaan 13 ja 14 sääntöön sekä lisäykseen VII tehtävät muutokset, jotka koskevat Koillis-Atlantin nimeämistä uudeksi päästöjen valvonta-alueeksi,
- b) MARPOL-yleissopimuksen liitteessä VI olevaan 20, 25, 27 ja 28 sääntöön tehtävät muutokset, jotka koskevat alusten polttoöljyn kulutusta koskevan IMO:n tietokannan tietojen saatavuutta, ja
- c) MARPOL-yleissopimuksen liitteeseen VI lisättävä uusi 5 luku, joka koskee IMO:n nettonollakehystä.

Koska MEPC:n toista ylimääräistä istuntoa lykättiin vuodella, IMO on siirtänyt a ja b alakohdassa mainitut MARPOL-yleissopimuksen liitteeseen VI tehtävät muutokset hyväksyttäviksi MEPC:n 84. istunnossa. Tämä ehdotus esitetään tästä syystä.

Samalla lykättiin MARPOL-yleissopimuksen liitteen VI uuden IMO:n nettonollakehystä (c alakohta) koskevan 5 luvun hyväksymistä yhdessä MEPC:n toisen ylimääräisen istunnon kanssa.

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

2.4. Suunniteltu IMO:n meriturvallisuuskomitean säädös

MSC:n on 111. istunnossaan määrää hyväksyä muutoksia seuraaviin:

- a) ihmishengen turvallisuudesta merellä vuonna 1974 tehdyn kansainvälisen yleissopimuksen (SOLAS-yleissopimus) IV ja V luku sekä lisäys (Todistukset);
- b) suurnopeusaluksia koskeva vuoden 1994 kansainvälinen turvallisuussäännöstö (vuoden 1994 HSC-säännöstö);
- c) suurnopeusaluksia koskeva vuoden 2000 kansainvälinen turvallisuussäännöstö (vuoden 2000 HSC-säännöstö);
- d) irtolasti- ja öljysäiliöalusten katsastuksissa sovellettavaa laajennettua katsastusohjelmaa koskeva vuoden 2011 kansainvälinen säännöstö (vuoden 2011 ESP-säännöstö);
- e) hengenpelastuslaitteita koskeva kansainvälinen säännöstö (LSA-säännöstö);
- f) vuonna 1966 tehtyyn kansainväliseen lastiviivayleissopimukseen liittyvän vuoden 1988 pöytäkirjan (vuoden 1988 lastiviivapöytäkirja) liite B.

3. UNIONIN PUOLESTA MEPC:N 84. ISTUNNOSSA OTETTAVA KANTA

3.1. Muutokset 13 ja 14 sääntöön sekä MARPOL-yleissopimuksen liitteessä VI olevaan lisäykseen VII

EU:n jäsenvaltiot ja Euroopan komissio sekä Yhdistynyt kuningaskunta, Islanti, Tanska (Grönlanti) ja Färsaaret toimittivat MEPC:n 83. istuntoon asiakirjan, jossa ehdotettiin Koillis-Atlantin nimeämistä MARPOL-yleissopimuksen liitteen VI nojalla rikin oksidien, hiukkasten ja typen oksidien päästöjen valvonta-alueeksi. Komissio on yhdessä rannikkovaltioiden kanssa osallistunut aktiivisesti Portugalin valtuuskunnan koordinoimaan valmistelutyöhön.

Eriyisten herkkien merialueiden (PSSA) ja erityisalueiden nimeämistä käsittelevä tekninen ryhmä oli todennut, että ehdotettu päästöjen valvonta-alue täyttää MARPOL-yleissopimuksen liitteen VI lisäyksessä III olevassa 3 jaksossa esitetyt nimeämisperusteet. Otettuaan huomioon teknisen ryhmän päätelmät MEPC hyväksyi 83. istunnossaan Koillis-Atlantin nimeämisen rikin oksidien, hiukkasten ja typen oksidien päästöjen valvonta-alueeksi, jotta muutos voidaan hyväksyä MEPC:n seuraavassa istunnossa. IMO:n sihteeristö antoi muutokset tiedoksi 24. lokakuuta 2025 päivätyllä IMO:n kiertokirjeellä nro 5085.

Unionin tulisi puoltaa tarkistetuissa muutosehdotuksissa esitettyä ehdotusta nimetä Koillis-Atlanti MARPOL-yleissopimuksen liitteen VI nojalla rikin oksidien, hiukkasten ja typen oksidien päästöjen valvonta-alueeksi, koska tämä auttaisi ehkäisemään, vähentämään ja hallitsemaan alusten rikin oksidien, hiukkasten ja typen oksidien päästöjä, minkä avulla voitaisiin saavuttaa asiaan liittyvät terveys- ja ympäristöhyödyt sekä pitää merenkulkuaan kohdistuvat taloudelliset vaikutukset hallittavissa.

3.2. Muutokset MARPOL-yleissopimuksen liitteessä VI olevaan 20, 25, 27 ja 28 sääntöön

MEPC:n 82. istunto oli perustanut kirjallista menettelyä käyttävän kasvihuonekaasupäästöjen vähentämistä koskevan lyhyen aikavälin toimenpiteen tarkistusta käsittelevän ryhmän, jota koordinoivat Brasilia, Japani ja Euroopan komissio yhdessä.

Istuntojen välillä kokoontunut ilman pilaantumista ja energiatehokkuutta käsittelevä työryhmä, jäljempänä 'ISWG-APEE 1', tarkasteli ensimmäisessä kokouksessaan muun muassa alusten polttoöljynkulutusta koskevan IMO:n tietokannan tietojen saatavuutta

analysointia varten sekä kasvihuonekaasupäästöjen vähentämistä koskevan lyhyen aikavälin toimenpiteen tarkistuslauseketta.

IMO:n tietokannan tietojen saatavuuden osalta ISWG-APEE 1 käsitteli ensimmäisessä kokouksessaan kirjallista menettelyä käyttävän ryhmän raporttia, jossa oli sovittu IMO:n tietokannan tietojen saatavuuden parantamisesta vaiheessa 1. Työryhmä laati tarkastelun perusteella muutosehdotukset MARPOL-yleissopimuksen liitteessä VI olevaan 27 sääntöön.

MEPC:n 83. istunto kehotti APEE-työryhmää muun muassa viimeistelemään MARPOL-yleissopimuksen liitettä VI koskevat muutosehdotukset ja niihin liittyvät IMO:n tietokannan saatavuutta koskevat ohjeet.

Todettuaan, että työryhmä oli tarkastellut edelleen ISWG-APEE 1:n kokouksessaan laatimia muutosehdotuksia MARPOL-yleissopimuksen liitteessä VI olevaan 27 sääntöön ja siihen liittyviin IMO:n tietokannan saatavuutta koskeviin ohjeisiin, MEPC:n 83. istunto hyväksyi muutosehdotukset MARPOL-yleissopimuksen liitteessä VI olevaan 27 sääntöön, joka koskee IMO:n tietokannan saatavuutta, jotta ne voitaisiin hyväksyä MEPC:n seuraavassa istunnossa. IMO:n sihteeristö antoi muutokset tiedoksi 11. huhtikuuta 2025 päivätyllä IMO:n kiertokirjeellä nro 5005.

Unioni toimitti asiaa koskevan ehdotuksen (ISWG-GHG 13/7) ja pyysi tietokannan muuttamista tietojen yksityiskohtaisuuden, lisätietojen ja saatavuuden osalta. Muutosehdotukset ovat yhdenmukaisia asiakirjan ISWG-GHG 13/7 kanssa saatavuuden parantamisen osalta.

Unionin kantana ISWG-APEE 1:n kokouksessa ja MEPC:n 83. istunnossa oli puoltaa 27 sääntöön ehdotettuja muutoksia.

Unionin olisi puollettava näitä muutoksia, koska ne parantavat edelleen IMO:n tietokannan tietojen saatavuutta, jotta voidaan varmistaa CII-kehityksen tehokas täytäntöönpano ja helpottaa sen tarkistusta.

ISWG-APEE 1 laati kokouksessaan MARPOL-yleissopimuksen liitteessä VI olevan 20, 25 ja 28 säännön muutosehdotukset lyhyen aikavälin toimenpiteen uudelleentarkastelua koskevien lausekkeiden osalta käyttäen perustana asiakirjan MEPC 83/6/11 liitettä, jonka kirjallista menettelyä käyttävä ryhmä on laatinut IMO:n strategiaa koskevan viittauksen päivittämisestä ja kasvihuonekaasupäästöjen vähentämistä koskevan lyhyen aikavälin toimenpiteen tarkistuksesta.

MEPC:n 83. istunto hyväksyi MARPOL-yleissopimuksen liitteessä VI olevan 20, 25 ja 28 säännön muutosehdotukset, jotka on tarkoitus hyväksyä meriympäristön suojelukomitean seuraavassa istunnossa. IMO:n sihteeristö antoi muutokset tiedoksi 24. lokakuuta 2025 päivätyllä IMO:n kiertokirjeellä nro 5085.

Unionin kantana ISWG-APEE 1:n kokouksessa ja MEPC:n 83. istunnossa oli puoltaa asiakirjassa MEPC 83/6/11 esitettyjä muutosehdotuksia.

Unionin olisi puollettava näitä muutoksia, koska ne ovat seurausta IMO:n vuoden 2023 kasvihuonekaasupäästöjen vähentämistä koskevan strategian hyväksymisestä ja IMO:n lyhyen aikavälin toimenpiteiden tarkistuksen valmistumisesta, ja ne mahdollistavat näiden sääntöjen uudelleentarkastelun.

4. UNIONIN PUOLESTA MSC:N 111. ISTUNNOSSA OTETTAVA KANTA

4.1. Muutokset SOLAS-yleissopimuksen IV ja V lukuun ja lisäksi (Todistukset) sekä muutokset vuoden 1994 HSC-säännöstyön ja vuoden 2000 HSC-säännöstyön

MSC:n 103. istunto oli antanut navigointia, viestintää sekä etsintä- ja pelastustoimintaa käsittelevälle alakomitealle (NCSR) tehtäväksi laatia muutoksia SOLAS-yleissopimuksen IV ja V lukuihin sekä suorituskykystandardeja ja suuntaviivoja hyvin suuren taajuuden (VHF) tiedonsiirtojärjestelmän (VDES-järjestelmä) käyttöönottoa varten.

NCSR aloitti 10. istunnossaan keskustelun tästä pohtimalla, olisiko sen harkittava VDES-järjestelmän käyttöönottoa SOLAS-yleissopimuksen V luvun lisäksi myös SOLAS-yleissopimuksen IV luvunosalta. Unionin kantana oli puoltaa sitä, että vaikka alakomitea voisi pitää VDES-järjestelmän käyttöönottoa SOLAS-yleissopimuksen V luvun osalta ensisijaisena, oli tärkeää harkita VDES-järjestelmän käyttöönottoa myös SOLAS-yleissopimuksen IV luvun osalta.

Alakomitea päätti perustaa Japanin koordinoiman kirjallista menettelyä käyttävän ryhmän, jonka oli tarkoitus analysoida VDES-järjestelmää tekniseltä, sääntelylliseltä ja operatiiviselta kannalta, mukaan lukien järjestelmän tiedonsiirto-osa ja siihen liittyvät kustannukset, laatia luonnokset vaadituista suorituskykystandardeista ja muutosehdotukset SOLAS-yleissopimuksen IV ja V lukuun sekä määrittää mahdolliset näistä johtuvat muutokset muihin välineisiin.

NCSR jatkoi 11. istunnossaan keskustelua siitä, sisällytetäänkö VDES-järjestelmä SOLAS-yleissopimuksen IV ja V lukuun ja miten sisällyttäminen tehtäisiin, ottaen huomioon kirjallista menettelyä käyttävän ryhmän laatimat vaihtoehdot. NCSR perusti 11. istunnossaan uudelleen Japanin koordinoiman VHF-tiedonvaihtojärjestelmää (VDES-järjestelmää) käsittelevän kirjallista menettelyä käyttävän ryhmän, jotta SOLAS-yleissopimuksen muutosehdotukset ja niistä johtuvat muutokset saataisiin viimeistelyä. Unionin kantana NCSR:n 11. istunnossa oli puoltaa navigointia käsittelevän työryhmän perustamista jatkamaan keskustelua SOLAS-yleissopimukseen tehtävistä muutoksista ja tukea kirjallista menettelyä käyttävän ryhmän uudelleen perustamista tarvittavan työn jatkamiseksi istuntojen välillä.

NCSR käsitteli 12. istunnossaan SOLAS-yleissopimuksen muutosehdotuksia käsittelevän kirjallista menettelyä käyttävän ryhmän raporttia, johon sisältyi myös pakollisiin ja ei-pakollisiin välineisiin tehtäviä muutoksia, ja hyväksyi tämän työn siirtämisen työryhmälle viimeistelyä varten. Käsiteltyään työryhmän raportin alakomitea hyväksyi SOLAS-yleissopimuksen V lukua ja lisäystä koskevat muutosehdotukset. Alakomitea hyväksyi myös vuosien 1994 ja 2000 HSC-säännöstyjä koskevat muutosehdotukset. Käsiteltyään työryhmän arvion edellä mainittujen SOLAS-yleissopimusta koskevien muutosehdotusten hyväksymisestä alakomitea päätti kehottaa MSC:n 110. istuntoa hyväksymään muutosehdotukset kiireellisenä asiana, sillä muutokset on tarkoitus hyväksyä lopullisesti MSC:n 111. istunnossa ja saattaa voimaan 1. tammikuuta 2028. Unionin kantana NCSR:n 12. istunnossa oli puoltaa kirjallista menettelyä käyttävän ryhmän työtä ja ehdottaa, että sen raportti siirrettäisiin työryhmälle jatkokäsittelyä varten.

MSC hyväksyi 110. istunnossaan SOLAS-yleissopimuksen V lukua ja lisäystä koskevat muutosehdotukset VHF-tiedonvaihtojärjestelmän (VDES-järjestelmän) käyttöönotosta, ja muutokset on määrä hyväksyä lopullisesti MSC:n 111. istunnossa. Komitea hyväksyi myös näistä muutosehdotuksista johtuvat vuosien 1994 ja 2000 HSC-säännöstyjä koskevat muutosehdotukset, jotta muutokset voidaan hyväksyä lopullisesti MSC:n 111. istunnossa edellä mainittujen SOLAS-yleissopimusta koskevien muutosehdotusten mukaisesti. IMO:n

sihteeristö antoi muutokset tiedoksi 29. syyskuuta 2025 päivättyllä IMO:n kiertokirjeellä nro 5063.

Unionin kantana MSC:n 110. istunnossa oli puoltaa muutosehdotuksia.

Unionin tulisi puoltaa näitä muutoksia, koska erillisten kanavien käyttö VDES-järjestelmän ASM-viestintään 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 AIS-järjestelmään verrattuna, ja sitä pidetään sähköisen navigoinnin mahdollistajana. Alusten ja maaviranomaisten kyky vaihtaa sovelluskohtaisia sanomia ja muita tietoja keskenään paranee merkittävästi VDES-järjestelmän käyttöönoton myötä.

SOLAS-yleissopimuksen IV/5, V/4 ja V/5 sääntöön tehtyjen muutosten osalta NCSR:n 12. istunnossa pantiin merkille IMO:n ja ITU:n yhteisen asiantuntijaryhmän huomiot SOLAS-yleissopimuksen muutosehdotusluonnosten laatimisesta. Lisäksi harkittiin IMO:n ja ITU:n yhteisen asiantuntijaryhmän tuottamia vaihtoehtoja SOLAS-yleissopimuksen muuttamiseksi tarkastellen myös dokumentaatiota, kuten unionin NCSR:n 12. istuntoon toimittamia tietoja, joihin sisältyi huomautuksia IMO:n ja ITU:n yhteisen asiantuntijaryhmän esittämistä vaihtoehtoista. NCSR siirsi 12. istunnossaan asiat työryhmälle SOLAS-yleissopimukseen tehtävien muutosten uudelleentarkastelua ja viimeistelyä varten. NCSR hyväksyi 12. istunnossaan SOLAS-yleissopimuksen IV/5, V/4 ja V/5 sääntöä koskevat muutosehdotukset, jotka koskevat vaatimusta meriturvallisuuteen liittyvien tietojen (MSI) ja etsintä- ja pelastustoimintaan liittyvien tietojen (SAR) jakamisesta kaikkien toiminnassa olevien tunnustettujen satelliittivälitteisten matkaviestinpalvelujen kautta, sekä perustelut edellä mainittujen muutosehdotusten toimittamiseen MSC:n 110. istunnossa hyväksyttäväksi, jotta muutokset voidaan hyväksyä lopullisesti MSC:n 111. istunnossa ja saattaa voimaan 1. tammikuuta 2028. Unionin kantana NCSR:n 12. istunnossa oli puoltaa unionin ehdotusta SOLAS-yleissopimuksen muutoksiksi, jotka koskevat MSI- ja SAR-tietojen levittämistä kaikkien toiminnassa olevien tunnustettujen satelliittivälitteisten matkaviestinpalvelujen kautta.

MSC:n 110. istunnossa hyväksyttiin SOLAS-yleissopimuksen IV/5, V/4 ja V/5 sääntöä koskevat muutosehdotukset koskien vaatimusta meriturvallisuuteen liittyvien tietojen (MSI) ja etsintä- ja pelastustoimintaan liittyvien tietojen jakamisesta kaikkien sellaisten toiminnassa olevien satelliittivälitteisten matkaviestinpalvelujen kautta, jotka järjestö on tunnustanut käytettäväksi maailmanlaajuisessa merihätä- ja turvallisuusjärjestelmässä (GMDSS), ja muutokset on määrä hyväksyä lopullisesti MSC:n 111. istunnossa. IMO:n sihteeristö antoi muutokset tiedoksi 29. syyskuuta 2025 päivättyllä IMO:n kiertokirjeellä nro 5063.

Unionin kantana MSC:n 110. istunnossa oli puoltaa muutosehdotuksia.

Unionin tulisi puoltaa näiden muutosten hyväksymistä, koska uusien tunnustettujen satelliittivälitteisten matkaviestinpalvelujen käyttöönoton yhteydessä sen on ilmaistava selvästi vaatimus sekä meriturvallisuuteen että etsintä- ja pelastustoimintaan liittyvien tietojen jakamisesta kaikkien toiminnassa olevien tunnustettujen satelliittivälitteisten matkaviestinpalvelujen kautta.

4.2. Muutokset vuoden 2011 ESP-säännöstöön

Alusten suunnittelua ja rakentamista käsittelevä alakomitea (SDC) keskusteli 10. istunnossaan vuoden 2011 ESP-säännöstöön harkittavista muutoksista ja päätti, että muutoksia koskevan työn toteuttaisi istuntojen välillä kirjallista menettelyä käyttävä ryhmä, jonka tehtäväksi annettaisiin ESP-säännöstöä koskevien muutosehdotusten käsittely. Unionin kantana SDC:n 10. istunnossa oli ehdottaa, että ESP-säännöstöön ehdotetuista muutoksista keskustellaan kirjallista menettelyä käyttävässä ryhmässä tai ne siirretään SDC:n 11. istunnossa perustettavan työryhmän käsiteltäviksi.

SDC käsitteli 11. istunnossaan kirjallista menettelyä käyttävän ryhmän raporttia vuoden 2011 ESP-säännöstöön tehtävistä muutoksista etätarkastustekniikoiden käytön sallimiseksi ja siirsi asian työryhmän käsiteltäväksi. Käsiteltyään työryhmän raportin SDC hyväksyi 11. istunnossaan vuoden 2011 ESP-säännöstöä koskevat muutosehdotukset etätarkastustekniikoiden sisällyttämiseksi säännöstöön tarkoituksenaan toimittaa ehdotukset MSC:n 110. istuntoon hyväksyttäväksi, jolloin muutokset voidaan hyväksyä lopullisesti MSC:n 111. istunnossa. Unionin kantana SDC:n 11. istunnossa oli puoltaa etätarkastustekniikoiden käyttöä käsittelevän kirjallista menettelyä käyttävän ryhmän raporttia ja sen siirtämistä työryhmän käsiteltäväksi.

MSC hyväksyi 110. istunnossaan vuoden 2011 ESP-säännöstöä koskevat muutosehdotukset etätarkastustekniikoiden käytön sallimiseksi, jotta muutokset voitaisiin hyväksyä lopullisesti MSC:n 111. istunnossa ja saattaa voimaan 1. tammikuuta 2028. IMO:n sihteeristö antoi muutokset tiedoksi 29. syyskuuta 2025 päivätyllä IMO:n kiertokirjeellä nro 5063.

Unionin kantana MSC:n 110. istunnossa oli puoltaa muutosehdotuksia.

Unionin tulisi puoltaa näiden muutosten hyväksymistä, koska kyseiset tekniikat parantaisivat päivittäisen katsastus- ja tarkastustoiminnan tehokkuutta, joustavuutta ja luotettavuutta sen tuloksia kuitenkin heikentämättä.

4.3. Muutokset LSA-säännöstöön

Aluksen järjestelmiä ja laitteistoja käsittelevä alakomitea (SSE) antoi 10. istunnossaan periaatteellisen hyväksyntänsä LSA-säännöston muutosluonnoksille ja kehotti LSA-säännöstöä käsittelevää kirjallista menettelyä käyttävää ryhmää viimeistelemään ne. Kyseiset muutosluonnokset koskevat suunnittelu- ja prototyypitestaattimuksia järjestelyille, joita käytetään vapaasti pudotettavien pelastusveneiden vesillelaskumekanismien toiminnalliseen testaukseen laskematta pelastusvenettä vesille, ja niiden on tarkoitus valmistua SSE:n 11. istuntoon mennessä. Unionin kantana SSE:n 10. istunnossa oli puoltaa keskustelun siirtämistä työryhmään.

Hyväksytyään kirjallista menettelyä käyttävän ryhmän työn SSE käsitteli 11. istunnossaan muutosehdotuksia ja kehotti työryhmää viimeistelemään ne. SSE hyväksyi 10. istunnossaan LSA-säännöstöä koskevat muutosehdotukset, jotka oli määrä hyväksyä MSC:n 110. istunnossa, jotta muutokset voidaan hyväksyä lopullisesti MSC:n 111. istunnossa. Unionin kantana SSE:n 11. istunnossa oli puoltaa kirjallista menettelyä käyttävän ryhmän raporttia ja hengenpelastuslaitteita käsittelevän työryhmän perustamista LSA-säännöston muutosehdotusten viimeistelemiseksi tämän istunnon aikana.

Käsiteltyään LSA-säännöstöä koskevat muutosehdotukset MSC hyväksyi ne 110. istunnossaan, jotta muutokset voidaan hyväksyä lopullisesti MSC:n 111. istunnossa. IMO:n sihteeristö antoi muutokset tiedoksi 29. syyskuuta 2025 päivätyllä IMO:n kiertokirjeellä nro 5063.

Unionin kantana MSC:n 110. istunnossa oli puoltaa muutosehdotuksia.

Unionin tulisi puoltaa näitä muutoksia, joilla edistetään ihmishenkien turvallisuutta merellä lisäämällä luottamusta vapaasti pudotettavien pelastusveneiden toimintavarmuuteen tilanteissa, joissa laivasta poistuminen on tarpeen.

4.4. Muutokset vuoden 1988 lastiviivapöytäkirjaan

MSC hyväksyi 107. istunnossaan uuden aloitteen vuoden 1988 lastiviivapöytäkirjan muuttamiseksi siten, että pöytäkirjassa määritellään vaatimus suojakaiteiden sijoittamisesta kansirakenteeseen turvallisuusriskien pienentämiseksi. Komitea hyväksyi tämän uuden aloitteen. Unionin kantana MSC:n 107. istunnossa oli puoltaa uutta aloitetta.

SDC oli 10. istunnossaan antanut periaatteellisen hyväksyntänsä vuoden 1988 lastiviivapöytäkirjan 25 sääntöä koskevalle muutosehdotukselle mutta huomautti, että muutosehdotuksen viimeistely edellyttää lisätoimia, ja päätti pyytää komiteaa pidentämään muutosehdotuksen valmistumisen määräaikaa vuoteen 2025 ja säilyttämään asian SDC:n 11. istunnon alustavalla esityslistalla. Unionin kantana SDC:n 10. istunnossa oli puoltaa ehdotusta vuoden 1988 lastiviivapöytäkirjan 25 säännön muuttamiseksi.

SDC hyväksyi 11. istunnossaan vuoden 1988 lastiviivapöytäkirjan 25 sääntöä koskevat muutosehdotukset, jotka oli tarkoitus hyväksyä MSC:n 110. istunnossa, kun taas muutokset on määrä hyväksyä lopullisesti MSC:n 111. istunnossa ja niiden odotetaan tulevan voimaan 1. tammikuuta 2028. Unionin kantana SDC:n 11. istunnossa oli puoltaa ehdotusta vuoden 1988 lastiviivapöytäkirjan 25 säännön muuttamiseksi.

MSC hyväksyi 110. istunnossaan vuoden 1988 lastiviivapöytäkirjan 25 sääntöä koskevat muutosehdotukset koskien vaatimusta suojakaiteiden sijoittamisesta kansirakenteeseen, ja muutokset on tarkoitus hyväksyä lopullisesti MSC:n 111. istunnossa. IMO:n sihteeristö antoi muutokset tiedoksi 29. syyskuuta 2025 päivätyllä IMO:n kiertokirjeellä nro 5063.

Unionin kantana MSC:n 110. istunnossa oli puoltaa muutosehdotuksia.

Unionin tulisi puolta näitä 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. ASIAA KOSKEVA EU:N LAINSÄÄDÄNTÖ JA EU:N TOIMIVALTA

5.1. Asiaan liittyvä EU:n lainsäädäntö

5.1.1. *Muutokset 13 ja 14 sääntöön sekä MARPOL-yleissopimuksen liitteessä VI olevaan lisäykseen VII*

Direktiivillä (EU) 2016/802³ pyritään vähentämään tiettyjen nestemäisten polttoaineiden rikkidioksidipäästöjä. Sillä pyritään ehkäisemään ja hallitsemaan ilman saastumista, joka aiheutuu erittäin rikkipitoisten nestemäisten polttoaineiden palamisesta syntyvistä haitallisista päästöistä, jotka vahingoittavat ihmisten terveyttä ja ympäristöä ja lisäävät happamoittavia laskeumia. Asetuksen 6 ja 13 artiklassa sekä liitteessä I viitataan MARPOL-yleissopimuksen

³ 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).
<http://data.europa.eu/eli/dir/2016/802/oj>.

liitteessä VI vahvistettuihin sääntöihin, jotka koskevat alusten polttoaineiden enimmäisrikkipitoisuutta ja alusten rikin oksidipäästöjä EU:n vesillä.

Meristrategiadirektiivissä⁴ edellytetään, että jäsenvaltiot toteuttavat tarvittavat toimenpiteet meriympäristön hyvän tilan saavuttamiseksi ja ylläpitämiseksi vuoteen 2020 mennessä. Ympäristön hyvällä tilalla tarkoitetaan ”ympäristön tilaa merivesissä, kun nämä ovat ekologisesti monimuotoisia ja dynaamisia valtameriä ja meriä, jotka ovat luontaisissa olosuhteissaan puhtaita, terveitä ja tuottavia, ja kun meriympäristön käyttö on kestävä ja turvaa nykyisten ja tulevien sukupolvien käyttö- ja toimintamahdollisuudet” (meristrategiadirektiivin 3 artiklan 5 kohta). Ympäristön hyvän tilan määrittäminen edellyttää muun muassa, että ihmisen aiheuttama rehevöityminen ja erityisesti sen haitalliset vaikutukset, kuten biologisen monimuotoisuuden häviäminen, ekosysteemien tilan huononeminen, haitalliset leväkukinnot ja merenpohjan hapenpuute, on minimoitu. Merenkulusta aiheutuvan typpikuormituksen väheneminen sen myötä, että sovelletaan Koillis-Atlantin nimeämisestä uudeksi päästöjen valvonta-alueeksi johtuvia kolmannen tason vaatimuksia, tukee näitä merialueita ympäröiviä EU:n jäsenvaltioita meristrategiadirektiivin mukaisen ympäristön hyvän tilan saavuttamisessa.

Ilmanlaatudirektiivissä⁵ (tarkistettu vuonna 2024) vahvistetaan muun muassa typpidioksidin raja-arvot ilmansaasteista ihmisen terveydelle ja/tai ympäristölle aiheutuvien haitallisten vaikutusten välttämiseksi, ehkäisemiseksi tai vähentämiseksi. Ilmanlaatudirektiivissä todetaan, että direktiivin tavoitteiden saavuttamiseksi on erityisen tärkeää torjua epäpuhtauspäästöjä niiden lähteellä erityisesti toimenpitein, joilla rajoitettaisiin erilaisten kiinteiden ja liikkuvien lähteiden moottoreiden pakokaasupäästöjä moottoreita tai polttoaineita koskevien laatu normien turvin. Unioni on antanut useita säädöksiä, joilla päästöjä säännellään moottoreita koskevilla standardeilla eri maantieliikennemuotojen osalta (autoja, kuorma-autoja ja pakettiautoja säännellään Euro-normeilla⁶) ja liikkuvien työkoneiden osalta (sisävesialuksia ja vetureita säännellään liikkuvia työkoneita koskevalla direktiivillä⁷).

MARPOL-yleissopimuksen 13 ja 14 sääntöön sekä liitteessä VI olevaan lisäykseen VII tehtävät muutokset, jotka koskevat päästöjen valvonta-alueen hyväksymistä, voivat siten vaikuttaa ratkaisevasti direktiivin (EU) 2016/802 sisältöön. Tämä johtuu siitä, että päästöjen valvonta-alueen perustaminen EU:n jäsenvaltioiden alueelle vaikuttaisi mainitun direktiivin soveltamiseen, koska sen 6 artiklassa, 13 artiklassa ja liitteessä I viitataan MARPOL-

⁴ Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2008/56/EY, annettu 17 päivänä kesäkuuta 2008, yhteisön meriympäristöpolitiikan puitteista (meristrategiapuitteidirektiivi) (EUVL L 164, 25.6.2008, s. 19). <http://data.europa.eu/eli/dir/2008/56/oj>.

⁵ Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2008/50/EY, annettu 21 päivänä toukokuuta 2008, ilmanlaadusta ja sen parantamisesta (EUVL L 152, 11.6.2008, s. 1). <http://data.europa.eu/eli/dir/2008/50/oj>.

⁶ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 715/2007, annettu 20 päivänä kesäkuuta 2007, moottoriajoneuvojen tyyppi hyväksynnästä kevyiden henkilö- ja hyötyajoneuvojen päästöjen (Euro 5 ja Euro 6) osalta ja ajoneuvojen korjaamiseen ja huoltamiseen tarvittavien tietojen saatavuudesta (EUVL L 171, 29.6.2007, s. 1). <http://data.europa.eu/eli/reg/2007/715/oj>

Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 595/2009, annettu 18 päivänä kesäkuuta 2009, moottoriajoneuvojen ja moottorien tyyppi hyväksynnästä raskaiden hyötyajoneuvojen päästöjen osalta (Euro VI) ja ajoneuvojen korjaamiseen ja huoltamiseen tarvittavien tietojen saatavuudesta (EUVL L 188, 18.7.2009, s. 1). <http://data.europa.eu/eli/reg/2009/595/oj>.

⁷ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2016/1628, annettu 14 päivänä syyskuuta 2016, liikkuviin työkoneisiin tarkoitettujen polttomoottoreiden kaasu- ja hiukkaspäästöjen raja-arvoihin ja tyyppi hyväksyntään liittyvistä vaatimuksista, asetusten (EU) N:o 1024/2012 ja (EU) N:o 167/2013 muuttamisesta ja direktiivin 97/68/EY muuttamisesta ja kumoamisesta (EUVL L 252, 16.9.2016, s. 53). <http://data.europa.eu/eli/reg/2016/1628/oj>.

yleissopimuksen liitteessä VI vahvistettuihin sääntöihin, jotka koskevat alusten polttoaineiden enimmäisrikkipitoisuutta ja alusten rikin oksidien päästöjä EU:n vesillä.

5.1.2. Muutokset MARPOL-yleissopimuksen liitteessä VI olevaan 20, 25, 27 ja 28 sääntöön

Meriliikenteen hiilidioksidipäästöjen tarkkailusta, raportoinnista ja todentamisesta annetussa asetuksessa (EU) 2015/757⁸ (EU:n tarkkailu-, raportointi- ja todentamisasetus) vahvistetaan oikeudellinen kehys EU:n kasvihuonekaasupäästöjen tarkkailu-, raportointi- ja todentamisjärjestelmälle. Asetuksen tavoitteena on tuottaa luotettavia ja todennettavissa olevia tietoja kasvihuonekaasupäästöistä, tarjota energiatehokkuusindikaattoreita, antaa tietoa poliittisille päättäjille sekä edistää energiatehokkaiden teknologioiden ja toimintatapojen käyttöönottoa markkinoilla. Tämä tapahtuu siten, että puututaan tiedonpuutteen kaltaisiin markkinaesteisiin. Asetus tuli voimaan 1. heinäkuuta 2015. Parantamalla alusten polttoöljynkulutusta koskevan IMO:n tietokannan saatavuutta suurelle yleisölle ja ottamalla käyttöön kasvihuonekaasupäästöjen vähentämistä koskevan lyhyen aikavälin toimenpiteen tarkistuslauseke pyritään vähentämään kansainvälisen merenkulun hiili-intensiteettiä tavalla, joka vastaa alusten kasvihuonekaasupäästöjen vähentämistä koskevassa IMO:n strategiassa asetettua tavoitetasoa. IMO:n tietokannan puitteissa raportoitujen tietojen johdonmukaisuuden/laadun parantaminen ja tietojen saatavuuden laajentaminen suurelle yleisölle vaikuttavat alusten polttoöljynkulutusta koskevien tietojen keräämiseen ja raportointiin, minkä vuoksi ne voivat vaikuttaa meriliikenteen kasvihuonekaasupäästöjen EU:n tarkkailu-, raportointi- ja todentamisasetuksen mukaiseen tarkkailuun, todentamiseen ja raportointiin.

EU:n ilmastolaissa⁹ asetetaan sitovat unionin ilmastotavoitteet vähentää kasvihuonekaasujen nettopäästöjä eli poistumien vähentämisen jälkeen jääviä päästöjä vähintään 55 prosenttia vuoden 1990 tasosta vuoteen 2030 mennessä ja 90 prosenttia vuoteen 2040 mennessä (komission ehdotus). Asetukseen sisältyy myös tavoite ilmastoneutraaliudesta vuoteen 2050 mennessä ja ei-sitova tavoite negatiivisista nettopäästöistä sen jälkeen.

EU:n lainsäätäjät hyväksyivät 55-valmiuspakettiin sisältyvien, kasvihuonekaasupäästöjen vähentämiseen tähtäävien komission ehdotusten perusteella seuraavat säädökset, jotka koskevat erityisesti merenkulkualan kasvihuonekaasupäästöjä:

- EU:n päästökauppajärjestelmää koskevan direktiivin 2003/87/EY¹⁰ tarkistaminen direktiivillä (EU) 2023/959¹¹ EU:n päästökauppajärjestelmän laajentamiseksi koskemaan meriliikennealaa 1. tammikuuta 2024 alkaen (sekä

⁸ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2015/757, annettu 29 päivänä huhtikuuta 2015, meriliikenteen hiilidioksidipäästöjen tarkkailusta, raportoinnista ja todentamisesta sekä direktiivin 2009/16/EY muuttamisesta (EUVL L 123, 19.5.2015, s. 55). <http://data.europa.eu/eli/reg/2015/757/oj>.

⁹ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2021/1119, annettu 30 päivänä kesäkuuta 2021, puitteiden vahvistamisesta ilmastoneutraaliuden saavuttamiseksi sekä asetusten (EY) N:o 401/2009 ja (EU) 2018/1999 muuttamisesta (eurooppalainen ilmastolaki) (EUVL L 243, 9.7.2021, s. 1). <http://data.europa.eu/eli/reg/2021/1119/oj>.

¹⁰ Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2003/87/EY, annettu 13 päivänä lokakuuta 2003, kasvihuonekaasujen päästöoikeuksien kaupan järjestelmän toteuttamisesta unionissa ja neuvoston direktiivin 96/61/EY muuttamisesta (ETA:n kannalta merkityksellinen teksti) (EUVL L 275, 25.10.2003, s. 32). <http://data.europa.eu/eli/dir/2003/87/oj>.

¹¹ Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi (EU) 2023/959, annettu 10 päivänä toukokuuta 2023, kasvihuonekaasujen päästöoikeuksien kaupan järjestelmän toteuttamisesta unionissa annetun 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). <http://data.europa.eu/eli/dir/2023/959/oj>.

tarvittavat muutokset EU:n tarkkailu-, raportointi- ja todentamisasetukseen¹² tarkkailu- ja raportointisääntöjen tarkistamiseksi, myös tarkistamalla asiaankuuluvia täytäntöönpanosäädöksiä ja delegoituja säädöksiä).

- Asetus (EU) 2023/1805¹³ (FuelEU Maritime -asetus), jossa keskitytään uusiutuvien ja vähähiilisten polttoaineiden käyttöön merenkulkualalla ja säädetään, että EU:n satamissa käyvien alusten on otettava ne käyttöön 1. tammikuuta 2025 alkaen.

EU:n päästökauppajärjestelmän laajentamisesta meriliikenteeseen ja FuelEU Maritime -asetuksesta johtuvien uusien velvoitteiden noudattaminen perustuu EU:n tarkkailu-, raportointi- ja todentamisasetuksella perustettuun tarkkailu-, raportointi- ja todentamisjärjestelmään.

Nämä EU:n säädökset puolestaan linkittyvät vahvasti IMO:n kasviuonekaasupäästöjä koskeviin toimenpiteisiin, kuten IMO:n tiedonkeruujärjestelmään, olemassa olevien alusten energiatehokkuusindeksiin (EEXI) ja hiili-intensiteetti-indikaattoriin (CII), joilla pyritään keräämään ja julkaisemaan aluskohtaisia tietoja alusten polttoaineenkulutuksesta sekä teknisestä ja operatiivisesta energiatehokkuudesta.

Mikä tahansa kasviuonekaasuihin liittyvä IMO:n toimenpide, joka edellyttää merenkulun kasviuonekaasupäästöjen tarkkailua, todentamista ja raportointia, voi vaikuttaa EU:n tarkkailu-, raportointi- ja todentamisasetukseen sekä EU:n päästökauppadirektiiviin ja FuelEU Maritime -asetukseen.

Sen vuoksi MARPOL-yleissopimuksen liitteessä VI olevaan 20, 25, 27 ja 28 sääntöön tehtävät muutokset, jotka koskevat alusten polttoöljynkulutusta koskevan IMO:n tietokannan saatavuutta ja kasviuonekaasupäästöjen vähentämistä koskevan lyhyen aikavälin toimenpiteen tarkistuslauseketta, voivat vaikuttaa ratkaisevasti asetuksen (EU) 2015/757, asetuksen (EU) 2023/1805 ja direktiivin (EU) 2023/959 nojalla sovellettaviin vaatimuksiin.

5.1.3. Muutokset SOLAS-yleissopimuksen IV ja V lukuun ja lisäykseen (Todistukset) sekä muutokset vuoden 1994 HSC-säännöstöön ja vuoden 2000 HSC-säännöstöön

Alusliikennettä koskevan yhteisön seuranta- ja tietojärjestelmän perustamisesta annetun direktiivin 2002/59/EY 6 artiklassa säädetään, että kaikissa jäsenvaltion satamissa käyvissä aluksissa on oltava AIS-järjestelmä¹⁴, joka täyttää IMO:n asettamat suoritusarvovaatimukset.

Asetuksella (EU) 2019/1239¹⁵ perustetaan Euroopan unionin tullialan yhdenmety palveluympäristö. Asetuksen edellyttämien ilmoitusmuodollisuuksien täyttämiseen on mahdollista käyttää VDES-järjestelmää.

¹² Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2023/957, annettu 10 päivänä toukokuuta 2023, asetuksen (EU) 2015/757 muuttamisesta niin, että voidaan ottaa huomioon meriliikennetoiminnan sisällyttäminen EU:n päästökauppajärjestelmään ja muiden kasviuonekaasujen tarkkailu-, raportointi- ja todentamissäännöt sekä muun tyyppisten alusten päästöt (EUVL L 130, 16.5.2023, s. 105). <http://data.europa.eu/eli/reg/2023/957/oj>.

¹³ 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). <http://data.europa.eu/eli/reg/2023/1805/oj>.

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

¹⁵ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2019/1239, annettu 20 päivänä kesäkuuta 2019, eurooppalaisen merenkulkualan yhdenmety palveluympäristön perustamisesta ja direktiivin 2010/65/EU kumoamisesta (EUVL L 198, 25.7.2019, s. 64). <http://data.europa.eu/eli/reg/2019/1239/oj>.

Radioliikennelaitteet luetellaan komission täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2025/1533¹⁶ 5 jaksossa. Täytäntöönpanoasetuksessa luetellaan laivavarusteiden suunnittelu-, valmistus- ja suorituskykyvaatimukset ja testausnormit. Se perustuu komission valtuutukseen ilmoittaa täytäntöönpanosäädöksillä laivavarusteista annetun direktiivin 2014/90/EU¹⁷ soveltamisalaan kuuluvien laivavarusteiden suunnittelu-, valmistus- ja suorituskykyvaatimukset ja testausnormit mainitun direktiivin 35 artiklan 2 kohdan mukaisesti.

Matkustaja-alusten turvallisuussäännöistä ja -määräyksistä annetun direktiivin 2009/45/EY¹⁸ 6 artiklan 2 kohdan a alakohdan i alakohdassa säädetään, että kotimaanmatkoilla EU:ssa liikennöivien A-luokan uusien matkustaja-alusten on kaikilta osin oltava vuoden 1974 SOLAS-yleissopimuksen, sellaisena kuin se on muutettuna, vaatimusten mukaisia. SOLAS-yleissopimuksen sääntöihin tehtävät muutokset vaikuttaisivat siten direktiivissä vahvistettuihin unionin yhteisiin sääntöihin.

Näin ollen SOLAS-yleissopimuksen IV ja V lukuun ja lisäykseen (Todistukset) sekä vuoden 1994 HSC-säännöstöön ja vuoden 2000 HSC-säännöstöön tehtävät muutokset voivat vaikuttaa ratkaisevasti direktiivin 2002/59/EY, direktiivin 2014/90/EU ja direktiivin 2009/45/EY nojalla sovellettaviin vaatimuksiin.

5.1.4. Muutokset vuoden 2011 ESP-säännöstöön

Yksirunkoisiin öljysäiliöaluksiin sovellettavien kaksoisrunkoa tai vastaavaa rakennetta koskevien rakennevaatimusten nopeutetusta käyttönotosta annetussa asetuksessa (EU) N:o 530/2012¹⁹ tehdään pakolliseksi IMO:n kunnonarviointijärjestelmän (CAS) soveltaminen yli 15 vuoden ikäisiin yksirunkoisiin öljysäiliöaluksiin. Irtolasti- ja öljysäiliöalusten katsastuksissa sovellettavassa laajennetussa katsastusohjelmassa, jäljempänä 'ESP-ohjelma', täsmennetään, miten tämä tehostettu tarkastus on tehtävä. Koska ESP-ohjelmaa käytetään välineenä CAS-järjestelmän tavoitteen saavuttamiseen, kaikkia ESP-katsastuksia koskevia muutoksia, kuten nyt käsiteltäviä muutoksia, joiden mukaan kaksoisrunkolla varustettujen öljysäiliöalusten ensimmäisessä uusintakatsastuksessa tehtävät paksuusmittaukset rajoitetaan epäilyttäviin alueisiin, sovelletaan automaattisesti asetuksen (EU) N:o 530/2012 kautta.

Irtolasti- ja öljysäiliöalusten katsastuksissa sovellettavaa laajennettua katsastusohjelmaa koskevaan vuoden 2011 kansainväliseen säännöstöön (vuoden 2011 ESP-säännöstö) tehtävät muutokset voivat siten vaikuttaa ratkaisevasti asetuksen (EU) N:o 530/2012 soveltamiseen.

5.1.5. Muutokset LSA-säännöstöön

Pelastusveneitä ja -lauttoja sekä vesillelaskulaitteita ja vinssejä koskevista standardeista säädetään täytäntöönpanoasetuksessa (EU) 2025/1533, jossa viitataan LSA-säännöstöön. Täytäntöönpanoasetuksessa luetellaan laivavarusteiden suunnittelu-, valmistus- ja

¹⁶ Komission täytäntöönpanoasetus (EU) 2025/1533, annettu 23 päivänä heinäkuuta 2025, Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2014/90/EU soveltamissäännöistä laivavarusteiden suunnittelu-, valmistus- ja suorituskykyvaatimusten ja testausnormien osalta sekä komission täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2024/1975 kumoamisesta (EUVL L, 2025/1533, 23.7.2025). http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2025/1533/oj.

¹⁷ Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2014/90/EU, annettu 23 päivänä heinäkuuta 2014, laivavarusteista ja neuvoston direktiivin 96/98/EY kumoamisesta (EYVL L 257, 28.8.2014, s. 146). <http://data.europa.eu/eli/dir/2014/90/oj>.

¹⁸ 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). <http://data.europa.eu/eli/dir/2009/45/oj>.

¹⁹ 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 käyttönotosta (EUVL L 172, 30.6.2012, s. 3). <http://data.europa.eu/eli/reg/2012/530/oj>.

suorituskykyvaatimukset ja testausnormit. Se perustuu komission valtuutukseen ilmoittaa täytäntöönpanosäädöksillä laivavarusteista annetun direktiivin 2014/90/EU soveltamisalaan kuuluvien laivavarusteiden suunnittelu-, valmistus- ja suorituskykyvaatimukset ja testausnormit mainitun direktiivin 35 artiklan 2 kohdan mukaisesti.

SOLAS-yleissopimukseen, sellaisena kuin se on muutettuna, sekä asiaankuuluviin säännöstöihin, mukaan lukien A-luokan matkustaja-aluksia koskeva LSA-säännöstö, sovelletaan matkustaja-alusten turvallisuussäännöistä ja -määräyksistä annetun direktiivin 2009/45/EY 6 artiklan 2 kohdan a alakohdan i alakohtaa, ja lisäksi direktiivin liitteessä I oleva III luku sisältää monipuoliset, kattavat vaatimukset B-, C- ja D-luokan matkustaja-aluksille, jotka liikennöivät kotimaanmatkoilla, mukaan lukien pelastuslauttoja ja pelastusveneitä koskevat vaatimukset LSA-säännösten soveltamisen kautta.

Hengenpelastuslaitteita koskevaan kansainväliseen säännöstöön (LSA-säännöstö) tehtävät muutokset voivat siten vaikuttaa ratkaisevasti direktiivin 2014/90/EU ja direktiivin 2009/45/EY soveltamiseen.

5.1.6. Muutokset vuoden 1988 lastiviivapöytäkirjaan

Matkustaja-alusten turvallisuussäännöistä ja -määräyksistä annetun direktiivin 2009/45/EY 2 artiklan a kohtaan sisältyvä kansainvälisten yleissopimusten määritelmä kattaa lastiviivayleissopimuksen, sen pöytäkirjat ja muutokset sekä asiaan liittyvät sitovat säännöt, sellaisina kuin ne ovat voimassa. Mainitun direktiivin 6 artiklan 2 kohdan b alakohdassa todetaan myös, että ”[k]aikkien uusien matkustaja-alusten, joiden pituus on 24 metriä tai enemmän, on oltava vuoden 1966 kansainvälisen lastiviivayleissopimuksen mukaisia”.

Vuoden 1988 lastiviivapöytäkirjaan tehtävät muutokset voivat näin ollen vaikuttaa ratkaisevasti direktiivin 2009/45/EY soveltamiseen.

5.2. EU:n toimivalta

Suunniteltujen säädösten kohde koskee aloja, jotka kuuluvat suurelta osin unionin johdetun oikeuden soveltamisalaan, kuten 5.1 kohdassa on selitetty. Tämän vuoksi unionilla on yksinomainen ulkoinen toimivalta SEUT-sopimuksen 3 artiklan 2 kohdan viimeisen virkkeen nojalla, koska suunnitellut säädökset voivat ”vaikuttaa yhteisiin sääntöihin tai muuttaa niiden ulottuvuutta”. Suunnitellut säädökset voivat vaikuttaa ratkaisevasti unionin lainsäädäntöön ja erityisesti seuraavien säädösten sisältöön:

- Direktiivi (EU) 2016/802. Tämä johtuu siitä, että päästöjen valvonta-alueen perustaminen EU:n jäsenvaltioiden alueelle vaikuttaisi mainitun direktiivin soveltamiseen, koska sen 6 artiklassa, 13 artiklassa ja liitteessä I viitataan MARPOL-yleissopimuksen liitteessä VI vahvistettuihin sääntöihin, jotka koskevat alusten polttoaineiden enimmäisrikkipitoisuutta ja alusten rikin oksidien päästöjä EU:n vesillä.
- Asetus (EU) 2015/757. Perusteena on, että kyseisessä asetuksessa luodaan oikeudellinen kehys kasvihuonekaasupäästöjen seurantaan, raportointia ja todentamista koskevalle EU:n järjestelmälle. EU:n päästökauppajärjestelmän laajentamisesta meriliikenteeseen ja FuelEU Maritime -asetuksesta johtuvien uusien velvoitteiden noudattaminen perustuu EU:n tarkkailu-, raportointi- ja todentamisasetuksella perustettuun tarkkailu-, raportointi- ja todentamisjärjestelmään.
- Direktiivillä (EU) 2023/959 tarkistettu direktiivi 2003/87/EY EU:n päästökauppajärjestelmän laajentamiseksi kattamaan meriliikennealaa. Perusteena on,

että tämä säädös liittyy vahvasti IMO:n kasvihuonekaasupäästöjä koskeviin toimenpiteisiin, kuten IMO:n tiedonkeruujärjestelmään, olemassa olevien alusten energiatehokkuusindeksiin (EEXI) ja hiili-intensiteetti-indikaattoriin (CII), joilla pyritään keräämään ja julkaisemaan tietoja alusten teknisestä ja operatiivisesta energiatehokkuudesta aluskohtaisesti.

- Asetus (EU) 2023/1805. Perusteena on, että tämä säädös liittyy vahvasti IMO:n kasvihuonekaasupäästöjä koskeviin toimenpiteisiin, kuten IMO:n tiedonkeruujärjestelmään, olemassa olevien alusten energiatehokkuusindeksiin (EEXI) ja hiili-intensiteetti-indikaattoriin (CII), joilla pyritään keräämään ja julkaisemaan tietoja alusten teknisestä ja operatiivisesta energiatehokkuudesta aluskohtaisesti.
- Direktiivi 2002/59/EY. Perusteena on, että kaikissa jäsenvaltion satamissa käyvissä aluksissa on direktiivin 6 artiklan mukaan oltava AIS-järjestelmä, joka täyttää IMO:n asettamat suoritusarvovaatimukset.
- Asetus (EU) 2019/1239. Perusteena on, että VDES-järjestelmää on mahdollista täyttää asetuksen edellyttämien ilmoitusmuodollisuuksien täyttämiseen.
- Direktiivi 2014/90/EU ja komission täytäntöönpanoasetus (EU) 2025/1533. Perusteena on, että radioliikennelaitteet luetaan täytäntöönpanoasetuksen 5 jaksossa. Lisäksi pelastusveneitä ja -lauttoja sekä vesillelaskulaitteita ja vinssejä koskevista standardeista säädetään täytäntöönpanoasetuksessa, jossa viitataan LSA-säännöstöön.
- Direktiivi 2009/45/EY. Perusteena on, että direktiivin 6 artiklan 2 kohdan a alakohdan i alakohdan mukaan A-luokan uusien matkustaja-alusten on kaikilta osin oltava vuoden 1974 SOLAS-yleissopimuksen, sellaisena kuin se on muutettuna, sekä asiaankuuluvien säännöstöjen, mukaan lukien A-luokan matkustaja-aluksia koskeva LSA-säännöstö, vaatimusten mukaisia. Direktiivin 6 artiklan 4 kohdassa säädetään, että kotimaanmatkoilla liikennöivien suurnopeusmatkustaja-alusten, jotka on rakennettu tai joita on huomattavasti korjattu, muutettu tai muunnettu 1. tammikuuta 1996 tai sen jälkeen, on oltava vuoden 1974 SOLAS-yleissopimuksen suurnopeusalussäännöston soveltamista koskevien X/2 ja X/3 säännön vaatimusten mukaisia. Liitteessä I oleva III luku sisältää monipuoliset, kattavat vaatimukset B-, C- ja D-luokan matkustaja-aluksille, jotka liikennöivät kotimaanmatkoilla, mukaan lukien pelastuslauttoja ja pelastusveneitä koskevat vaatimukset LSA-säännöston soveltamisen kautta. Lisäksi 2 artiklan a kohtaan sisältyvä kansainvälisten yleissopimusten määritelmä kattaa lastiviivayleissopimuksen, sen pöytäkirjat ja muutokset sekä asiaan liittyvät sitovat säännöt, sellaisina kuin ne ovat voimassa. Mainitun direktiivin 6 artiklan 2 kohdan b alakohdassa todetaan myös, että ”[k]aikkien uusien matkustaja-alusten, joiden pituus on 24 metriä tai enemmän, on oltava vuoden 1966 kansainvälisen lastiviivayleissopimuksen mukaisia”.
- Asetus (EU) N:o 530/2012. Perusteena on, että kyseisessä asetuksessa veloitetaan soveltamaan IMO:n kunnonarviointijärjestelmää (CAS) yli 15 vuoden ikäisiin yksirunkoisiin öljysäiliöaluksiin. Irtolasti- ja öljysäiliöalusten katsastuksissa sovellettavassa laajennetussa katsastusohjelmassa, jäljempänä ’ESP-ohjelma’, täsmennetään, miten tämä tehostettu tarkastus on tehtävä. Koska ESP-ohjelmaa käytetään välineenä CAS-järjestelmän tavoitteen saavuttamiseen, kaikkia ESP-katsastuksia koskevia muutoksia, kuten nyt käsiteltäviä muutoksia, joiden mukaan kaksoisrungolla varustettujen öljysäiliöalusten ensimmäisessä uusintakatsastuksessa

tehtävät paksuusmittaukset rajoitetaan epäilyttäviin alueisiin, sovelletaan automaattisesti asetuksen (EU) N:o 530/2012 kautta.

6. OIKEUSPERUSTA

6.1. Menettelyllinen oikeusperusta

6.1.1. Periaatteet

Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen, jäljempänä 'SEUT-sopimus', 218 artiklan 9 kohdassa määrätään päätöksistä ”*sopimuksella perustetussa elimessä unionin puolesta esitettävien kantojen vahvistamisesta, silloin kun tämän elimen on annettava säädöksiä, joilla on oikeusvaikutuksia, lukuun ottamatta säädöksiä, joilla täydennetään tai muutetaan sopimuksen institutionaalisia rakenteita*”.

SEUT-sopimuksen 218 artiklan 9 kohtaa sovelletaan riippumatta siitä, onko unioni kyseisen elimen jäsen vai kyseisen sopimuksen osapuoli.²⁰

Ilmaisu ”*säädöksiä, joilla on oikeusvaikutuksia*” kattaa myös säädökset, joilla on oikeusvaikutuksia kyseiseen elimeen sovellettavan kansainvälisen oikeuden nojalla. Se koskee erityisesti tilannetta, jossa elimen perustamisesta tehdyssä kansainvälisessä sopimuksessa määrätään, että sen päätökset sitovat sopimuspuolia. Näin on esimerkiksi silloin, kun kansainvälisessä sopimuksessa annetaan elimelle toimivalta muuttaa tiettyjä sopimuksen tai sen liitteiden osia.

6.1.2. Soveltaminen tässä asiassa

IMO:n meriympäristön suojelukomitea ja meriturvallisuuskomitea ovat sopimuksella perustettuja elimiä; ne on perustettu Kansainvälistä merenkulkujärjestöä koskevalla yleissopimuksella.

Suunnitellut säädökset, jotka IMO:n MEPC:n 84. istunnon on määrä antaa, ovat säädöksiä, joilla on oikeusvaikutuksia, koska ne voivat vaikuttaa ratkaisevasti unionin lainsäädäntöön 5.1 ja 5.2 kohdassa kuvatun mukaisesti.

Suunnitellut säädökset, jotka IMO:n MSC:n 111. istunnon on määrä antaa, ovat säädöksiä, joilla on oikeusvaikutuksia, koska ne voivat vaikuttaa ratkaisevasti unionin lainsäädäntöön 5.1 kohdassa kuvatun mukaisesti.

Suunnitelluilla säädöksillä ei täydennetä eikä muuteta yleissopimuksen institutionaalisia rakenteita.

Sen vuoksi ehdotetun päätöksen menettelyllinen oikeusperusta on SEUT-sopimuksen 218 artiklan 9 kohta.

6.2. Aineellinen oikeusperusta

6.2.1. Periaatteet

SEUT-sopimuksen 218 artiklan 9 kohdan nojalla annettavan päätöksen aineellinen oikeusperusta määräytyy ensisijaisesti sen suunnitellun säädöksen tavoitteen ja sisällön perusteella, jota unionin puolesta otettava kanta koskee. Jos suunnitellulla säädöksellä on kaksi tavoitetta tai siihen sisältyy kaksi osatekijää ja jos näistä tavoitteista tai osatekijöistä toinen on mahdollista määritellä sellaiseksi pääasialliseksi tavoitteeksi tai osatekijäksi, johon

²⁰ Unionin tuomioistuimen tuomio 7.10.2014, Saksan liittotasavalta v. Euroopan unionin neuvosto (OIV), C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, 64 kohta.

nähdn toinen tavoite tai osatekijä on liitännäinen, SEUT-sopimuksen 218 artiklan 9 kohdan nojalla hyväksyttävällä päätöksellä saa olla vain yksi aineellinen oikeusperusta eli se, jota pääasiallinen tai ensisijainen tavoite tai osatekijä edellyttää.

6.2.2. Soveltaminen tässä asiassa

Suunnitellun säädöksen pääasiallinen tavoite ja sisältö liittyvät meriliikenteeseen, vaikka muutamat suunnitelluista muutoksista koskevat ympäristönäkökohtia. Sen vuoksi ehdotetun päätöksen aineellinen oikeusperusta on SEUT-sopimuksen 100 artiklan 2 kohta.

6.3. Päätelmät

Ehdotetun päätöksen oikeusperustana tulisi olla SEUT-sopimuksen 100 artiklan 2 kohta yhdessä SEUT-sopimuksen 218 artiklan 9 kohdan kanssa.

Ehdotus

NEUVOSTON PÄÄTÖS

Euroopan unionin puolesta Kansainvälisen merenkulkujärjestön yleiskokouksessa meriympäristön suojelukomitean 84. istunnossa otettavasta kannasta aluksista aiheutuvan meren pilaantumisen ehkäisemistä koskevaan kansainväliseen yleissopimukseen (MARPOL) tehtävien muutosten hyväksymiseen sekä 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) Kansainvälistä merenkulkujärjestöä, jäljempänä 'IMO', koskeva yleissopimus tuli voimaan 17 päivänä maaliskuuta 1958.
- (2) IMO on Yhdistyneiden kansakuntien erityisjärjestö, joka vastaa merenkulun turvallisuudesta ja turvatoimista sekä alusten aiheuttaman meren ja ilman pilaantumisen ehkäisemisestä. Kaikki unionin jäsenvaltiot ovat IMO:n jäseniä. Unioni ei ole IMO:n jäsen.
- (3) IMO:sta tehdyn yleissopimuksen 38 artiklan a alakohdan mukaan meriympäristön suojelukomitea, jäljempänä 'MEPC', hoitaa tehtäviä, jotka annetaan tai voidaan antaa IMO:lle kansainvälisillä yleissopimuksilla tai niiden nojalla, aluksista aiheutuvan meren pilaantumisen ehkäisemiseksi ja torjumiseksi, erityisesti kun on kyse sääntöjen tai muiden määräysten hyväksymisestä tai muuttamisesta. MEPC hyväksyy 84. istunnossaan MARPOL-yleissopimukseen muutoksia 16 artiklan 2 kohdan b, c ja d alakohdan mukaisesti.
- (4) IMO:sta tehdyn yleissopimuksen 28 artiklan b alakohdan mukaan meriturvallisuuskomitea huolehtii kaikkien niiden tehtävien suorittamisesta, joita sille on määrätty mainitussa yleissopimuksessa, IMO:n yleiskokouksessa tai IMO:n neuvostossa, tai kaikkien sellaisten mainitun artiklan soveltamisalaan kuuluvien tehtävien suorittamisesta, joita sille voidaan antaa jonkin muun kansainvälisen välineen nojalla ja jotka IMO hyväksyy. MSC:n 111. istunnossa hyväksytään

muutoksia SOLAS-yleissopimuksen VIII artiklan b kohdan iv alakohdan ja vuoden 1988 lastiviivapöytäkirjan VI artiklan 2 kohdan d alakohdan mukaisesti.

- (5) IMO:n meriympäristön suojelukomitean on määrä hyväksyä 27 päivän huhtikuuta ja 1 päivän toukokuuta 2026 välisenä aikana pidettävässä 84. istunnossaan aluksista aiheutuvan meren pilaantumisen ehkäisemisestä tehdyn kansainvälisen yleissopimuksen, jäljempänä 'MARPOL', liitteeseen VI tehtävät muutokset, jotka koskevat Koillis-Atlantin nimeämistä uudeksi päästöjen valvonta-alueeksi (13 ja 14 sääntö sekä lisäys VII), alusten polttoöljynkulutusta koskevan IMO:n tietokannan saatavuutta ja kasvihuonekaasupäästöjen vähentämistä koskevan lyhyen aikavälin toimenpiteen tarkistuslausetta (20, 25, 27 ja 28 sääntö).
- (6) IMO:n meriturvallisuuskomitean on määrä hyväksyä 13 päivän toukokuuta ja 22 päivän toukokuuta 2026 välisenä aikana pidettävässä 111. istunnossaan 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.
- (7) MEPC:n ja MSC:n suunnitelluilla säädöksillä on oikeusvaikutuksia.
- (8) On aiheellista vahvistaa MEPC:n 84. istunnossa unionin puolesta otettava kanta, koska suunnitellut säädökset voivat vaikuttaa ratkaisevasti unionin lainsäädäntöön, erityisesti tiettyjen nestemäisten polttoaineiden rikkipitoisuuden vähentämisestä annettuun direktiiviin (EU) 2016/802¹, meriliikenteen kasvihuonekaasupäästöjen tarkkailusta, raportoinnista ja todentamisesta annettuun asetukseen (EU) 2015/757², kasvihuonekaasujen päästöoikeuksien kaupan järjestelmän toteuttamisesta unionissa annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2003/87/EY ja markkinavakaussuunnitelman perustamisesta unionin kasvihuonekaasupäästöjen kauppajärjestelmään ja sen toiminnasta annettuun päätökseen (EU) 2015/1814 muuttamisesta annettuun direktiiviin (EU) 2023/959³ sekä uusiutuvien ja vähähiilisten polttoaineiden käytöstä meriliikenteessä annettuun asetukseen (EU) 2023/1805⁴.
- (9) Unionin olisi siksi puollettava MARPOL-yleissopimuksen 13 ja 14 sääntöön sekä liitteessä VI olevaan lisäykseen VII tehtäviä muutoksia, koska ne auttavat ehkäisemään, vähentämään ja valvomaan aluksista aiheutuvia ilman epäpuhtauspäästöjä asiaan liittyvien terveys-, ympäristö- ja taloudellisten hyötyjen saavuttamiseksi.
- (10) Unionin olisi puollettava myös MARPOL-yleissopimuksen liitteessä VI olevaan 27 sääntöön tehtäviä muutoksia, koska ne parantavat edelleen alusten

¹ EUVL L 132, 21.5.2016, s. 58.

² EUVL L 123, 19.5.2015, s. 55.

³ EUVL L 130, 16.5.2023, s. 134.

⁴ EUVL L 234, 22.9.2023, s. 48.

polttoaineenkulutusta koskevan IMO:n tietokannan tietojen saatavuutta, jolloin voidaan varmistaa CII-kehityksen tehokas täytäntöönpano ja helpottaa sen tarkistamista.

- (11) Unionin olisi puollettava MARPOL-yleissopimuksen liitteessä VI olevaan 20, 25, 27 ja 28 sääntöön tehtäviä muutoksia, koska ne ovat seurausta kasvihuonekaasupäästöjen vähentämistä koskevan IMO:n vuoden 2023 strategian hyväksymisestä ja IMO:n lyhyen aikavälin toimenpiteiden tarkistuksen valmistumisesta, ja ne mahdollistavat näiden sääntöjen uudelleentarkastelun.
- (12) On aiheellista vahvistaa MSC:n 111. istunnossa unionin puolesta otettava kanta, koska suunnitellut säädökset voivat vaikuttaa ratkaisevasti unionin lainsäädäntöön, erityisesti matkustaja-alusten turvallisuussäännöistä ja -määräyksistä annettuun direktiiviin 2009/45/EY⁵, alusliikennettä koskevan yhteisön seuranta- ja tietojärjestelmän perustamisesta annettuun direktiiviin 2002/59/EY⁶, yksirunkoisiin öljysäiliöaluksiin sovellettavien kaksoisrunkoa tai vastaavaa rakennetta koskevien rakennevaatimusten nopeutetusta käyttöönnotosta annettuun asetukseen (EU) N:o 530/2012⁷ sekä laivavarusteista annettuun direktiiviin 2014/90/EU⁸.
- (13) Unionin tulisi siis puoltaa muutoksia SOLAS-yleissopimuksen IV ja V lukuihin ja lisäykseen (Todistukset), sekä vuoden 1994 HSC-säännöstöön ja vuoden 2000 HSC-säännöstöön, koska erillisten kanavien käyttö VDES-järjestelmän ASM-viestintään lisääisi 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 AIS-järjestelmään verrattuna, ja sitä pidetään sähköisen navigoinnin mahdollistajana. Alusten ja maaviranomaisten kyky vaihtaa sovelluskohtaisia sanomia ja muita tietoja keskenään paranee merkittävästi VDES-järjestelmän käyttöönoton myötä. Unionin tulisi puoltaa myös näiden muutosten hyväksymistä, koska uusien tunnistettujen satelliittivälitteisten matkaviestinpalvelujen käyttöönoton yhteydessä sen on ilmaistava selvästi vaatimus sekä meriturvallisuuteen että etsintä- ja pelastustoimintaan liittyvien tietojen jakamisesta kaikkien toiminnassa olevien tunnistettujen satelliittivälitteisten matkaviestinpalvelujen kautta.
- (14) Unionin tulisi puoltaa vuoden 2011 ESP-säännöstöön tehtävien muutosten hyväksymistä, koska kyseiset tekniikat parantaisivat päivittäisen katsastus- ja tarkastustoiminnan tehokkuutta, joustavuutta ja luotettavuutta sen tuloksia kuitenkin heikentämättä.
- (15) Unionin tulisi puoltaa LSA-säännöstöön tehtäviä muutoksia, joilla edistetään ihmishenkien turvallisuutta merellä lisäämällä luottamusta vapaasti pudotettavien pelastusveneiden toimintavarmuuteen tilanteissa, joissa laivasta poistuminen on tarpeen.
- (16) Unionin tulisi puoltaa vuoden 1988 lastiviivapöytäkirjaan tehtäviä muutoksia, koska kolmijohteisten suojakaiteiden sijoittaminen kansirakenteeseen voi tehokkaasti parantaa miehistön turvallisuutta, vähentää miehistön aluksesta putoamisen ja

⁵ EUVL L 163, 25.6.2009, s. 1.

⁶ EUVL L 208, 5.8.2002, s. 10.

⁷ EUVL L 172, 30.6.2012, s. 3.

⁸ EUVL L 257, 28.8.2014, s. 146.

loukkaantumisen riskiä sekä parantaa alusten turvallisuutta mahdollisimman pienin taloudellisin kustannuksin.

- (17) Unionin kannan esittävät ne unionin jäsenvaltiot, jotka ovat IMO:n jäseniä, toimien yhdessä Euroopan unionin etujen mukaisesti,

ON HYVÄKSYNYT TÄMÄN PÄÄTÖKSEN:

1 artikla

Kansainvälisen merenkulkujärjestön, jäljempänä 'IMO', meriympäristön suojelukomitean 84. istunnossa tai sitä myöhemmissä istunnoissa 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;
- b) MARPOL-yleissopimuksen liitteessä VI olevaan 20, 25, 27 ja 28 sääntöön tehtävät muutokset, jotka koskevat alusten polttoöljynkulutusta koskevan IMO:n tietokannan saatavuutta ja kasvihuonekaasupäästöjen vähentämistä koskevan lyhyen aikavälin toimenpiteen tarkistuslauseketta.

2 artikla

Kansainvälisen merenkulkujärjestön, jäljempänä 'IMO', meriturvallisuuskomitean 111. istunnossa tai sitä myöhemmissä istunnoissa unionin puolesta otettava kanta on puoltaa seuraavien hyväksymistä:

- a) ihmishengen turvallisuudesta merellä vuonna 1974 tehdyn kansainvälisen yleissopimuksen (SOLAS-yleissopimus) IV ja V luku sekä lisäys (Todistukset);
- b) suurnopeusaluksia koskeva vuoden 1994 kansainvälinen turvallisuussäännöstö (vuoden 1994 HSC-säännöstö);
- c) suurnopeusaluksia koskeva vuoden 2000 kansainvälinen turvallisuussäännöstö (vuoden 2000 HSC-säännöstö);
- d) irtolasti- ja öljysäiliöalusten katsastuksissa sovellettavaa laajennettua katsastusohjelmaa koskeva vuoden 2011 kansainvälinen säännöstö (vuoden 2011 ESP-säännöstö);
- e) hengenpelastuslaitteita koskeva kansainvälinen säännöstö (LSA-säännöstö);
- f) vuonna 1966 tehtyyn kansainväliseen lastiviivayleissopimukseen liittyvän vuoden 1988 pöytäkirjan (vuoden 1988 lastiviivapöytäkirja) liite B.

3 artikla

g) Edellä 1 artiklassa tarkoitetun kannan esittävät ne unionin jäsenvaltiot, jotka ovat IMO:n meriympäristön suojelukomitean jäseniä, toimien yhdessä unionin edun mukaisesti.

h) Edellä 2 artiklassa tarkoitetun kannan esittävät ne unionin jäsenvaltiot, jotka ovat IMO:n meriturvallisuuskomitean jäseniä, toimien yhdessä unionin edun mukaisesti.

4 artikla

Tämä päätös on osoitettu kaikille jäsenvaltioille.

Tehty Brysselissä

*Neuvoston puolesta
Puheenjohtaja*