

Bryssel den 19 mars 2026
(OR. en)

7530/26

**Interinstitutionellt ärende:
2026/0073 (NLE)**

**MAR 33
OMI 10
ENV 259**

FÖRSLAG

från:	Europeiska kommissionens generalsekreterare, undertecknat av Martine DEPREZ, direktör
inkom den:	19 mars 2026
till:	Thérèse BLANCHET, generalsekreterare för Europeiska unionens råd
Komm. dok. nr:	COM(2026) 127 final
Ärende:	Förslag till RÅDETS BESLUT om den ståndpunkt som ska intas på Europeiska unionens vägnar i Internationella sjöfartsorganisationen vid det 84:e mötet i kommittén för skydd av den marina miljön om antagande av ändringar av den internationella konventionen till förhindrande av förorening från fartyg (Marpol) och vid det 111:e mötet i sjösäkerhetskommittén om antagande 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)

För delegationerna bifogas dokument – COM(2026) 127 final.

Bilaga: COM(2026) 127 final



EUROPEISKA
KOMMISSIONEN

Bryssel den 19.3.2026
COM(2026) 127 final

2026/0073 (NLE)

Förslag till

RÅDETS BESLUT

om den ståndpunkt som ska intas på Europeiska unionens vägnar i Internationella sjöfartsorganisationen vid det 84:e mötet i kommittén för skydd av den marina miljön om antagande av ändringar av den internationella konventionen till förhindrande av förorening från fartyg (Marpol) och vid det 111:e mötet i sjösäkerhetskommittén om antagande 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)

MOTIVERING

1. FRÅGA SOM BEHANDLAS I FÖRSLAGET

Detta förslag rör beslutet om fastställande av den ståndpunkt som ska intas på unionens vägnar vid det 84:e mötet i Internationella sjöfartsorganisationens kommitté för skydd av den marina miljön (MEPC 84) som är planerat att äga rum den 27 april–1 maj 2026, och vid det 111:e mötet i Internationella sjöfartsorganisationens sjösäkerhetskommitté (MSC 111) som är planerat att äga rum den 13–22 maj 2026.

Vid sitt 84:e möte planerar MEPC att anta ändringar av bilaga VI till den internationella konventionen till förhindrande av förorening från fartyg (Marpol).

Vid sitt 111:e möte planerar MSC att anta ändringar av

- (a) kapitlen IV och V i och tillägget (om certifikat) till den internationella konventionen om säkerheten för människoliv till sjöss (Solas) från 1974,
- (b) den internationella säkerhetskoden för höghastighetsfartyg från 1994 (1994 års HSC-kod),
- (c) den internationella säkerhetskoden för höghastighetsfartyg från 2000 (2000 års HSC-kod),
- (d) den internationella koden för det utökade programmet för inspektioner vid besiktning av bulkfartyg och oljetankfartyg från 2011 (2011 års ESP-kod),
- (e) den internationella koden för livräddningsutrustning (LSA-koden),
- (f) bilaga B till protokollet från 1988 om den internationella lastlinjekonventionen från 1966 (1988 års lastlinjeprotokoll).

2. BAKGRUND TILL FÖRSLAGET

2.1. Konventionen om Internationella sjöfartsorganisationen, Marpol-konventionen och Solas-konventionen

Internationella sjöfartsorganisationen (IMO) bildades genom konventionen om Internationella sjöfartsorganisationen. Syftet med IMO är att tillhandahålla ett forum för samarbete på området för reglering och praxis i tekniska frågor av alla slag som påverkar internationell handelssjöfart. IMO syftar vidare till att uppmantra ett allmänt antagande av högsta möjliga standarder i fråga om sjösäkerhet, effektiv sjöfart samt förebyggande och kontroll av marina föroreningar från fartyg, genom att främja likvärdiga förutsättningar. Organisationen hanterar också relaterade administrativa och rättsliga frågor.

Konventionen trädde i kraft den 17 mars 1958.

Alla medlemsstater är parter i konventionen. Unionen är inte part i konventionen.

Den internationella konventionen till förhindrande av förorening från fartyg (Marpol) ingicks 1973 och är en IMO-konvention som trädde i kraft den 2 oktober 1983. Alla medlemsstater är parter i Marpol och 25 medlemsstater är även parter i bilaga VI¹, som trädde i kraft den 18 maj 2005. Unionen är inte part i Marpol.

Alla medlemsstater är parter i 1974 års internationella konvention om säkerheten för människoliv till sjöss (Solas), som trädde i kraft den 25 maj 1980. Unionen är inte part i Solas.

¹ Österrike och Ungern har inte ratificerat bilaga VI till Marpol ännu.

2.2. Internationella sjöfartsorganisationen

Internationella sjöfartsorganisationen (IMO) är ett specialiserat fackorgan inom Förenta nationerna med ansvar för säkerhet och trygghet inom sjöfarten och för att förhindra att fartygen förorenar haven. IMO är det globala normgivande organet för säkerhet, trygghet och miljöprestanda inom internationell sjöfart. Dess viktigaste uppgift är att skapa ett regelverk för sjöfartsindustrin som är rättvist och effektivt och som antas och tillämpas globalt.

Endast stater kan bli medlemmar i IMO. Alla EU-medlemsstater är medlemmar i IMO. Även om EU inte är medlem, bygger Europeiska kommissionens förbindelser med IMO i dag på IMO:s resolution A.1168(32), där förfaranden och villkor för samarbetet mellan IMO och mellanstatliga organisationer föreskrivs. Baserat på den IMO-resolutionen och ytterligare arrangemang sedan 1974 deltar Europeiska kommissionen som observatör vid alla möten i IMO:s kommittéer och underkommittéer.

IMO:s kommitté för skydd av den marina miljön (MEPC) består av alla IMO:s medlemmar och sammanträder minst en gång om året. Den behandlar miljöfrågor inom ramen för organisationens ansvarsområde när det gäller bekämpning och förhindrande av förorening från fartyg som omfattas av Marpol, inbegripet olja, kemikalier som transporteras i bulk, toalettavfall, fast avfall och utsläpp från fartyg, inklusive luftförorening och utsläpp av växthusgaser. Andra frågor som omfattas är hantering av barlastvatten, antifoulingssystem, återvinning av fartyg, beredskap och insatser vid utsläpp samt identifiering av särskilda områden och särskilt känsliga havsområden.

I enlighet med artikel 38 a i IMO-konventionen utför IMO:s kommitté för skydd av den marina miljön de uppgifter som den tilldelas genom IMO-konventionen, IMO:s generalförsamling eller IMO:s råd, eller uppgifter inom ovannämnda ansvarsområden som tilldelas respektive kommitté genom eller enligt andra internationella instrument och som godkänns av IMO. Beslut av kommittén för skydd av den marina miljön, och av dess underordnade organ, ska antas av en majoritet av kommitténs medlemmar.

Under MEPC 84 kommer ändringar av Marpol att antas i enlighet med artikel 16.2 b, c och d i konventionen.

IMO:s sjösäkerhetskommitté (MSC) består av IMO:s alla medlemmar och sammanträder minst en gång om året. Den behandlar alla frågor inom ramen för organisationens ansvarsområde som rör navigationshjälpmedel, byggande och utrustning av fartyg, säkerhetsaspekter i samband med bemanning, regler för förhindrande av kollisioner, hantering av farligt gods, förfaranden för och krav på sjösäkerhet, hydrografisk information, loggböcker och navigationsinformation, utredning av olyckor till havs, bärgning och räddning samt eventuella andra frågor som direkt berör sjösäkerhet.

Enligt artikel 28 b i IMO-konventionen tillhandahåller IMO:s sjösäkerhetskommitté resurser för att utföra de uppgifter den tilldelats genom IMO-konventionen, IMO-församlingen eller IMO:s råd, eller uppgifter inom ovannämnda ansvarsområde som den tilldelas genom eller enligt andra internationella instrument och som godkänns av IMO. Beslut av sjösäkerhetskommittén och av dess underordnade organ ska antas av en majoritet av medlemmarna.

Vid MSC 111 kommer det att antas ändringar i enlighet med artikel VIII b iv i Solas-konventionen och artikel VI 2 d i 1988 års lastlinjeprotokoll.

2.3. Den föreslagna akten från IMO:s kommitté för skydd av den marina miljön

Vid sitt 84:e möte ska MEPC anta ändringar av bilaga VI till Marpol med avseende på

- betecknande av Nordostatlantén som ett nytt utsläppskontrollområde (reglerna 13 och 14 och tillägg VII till bilaga VI till Marpol),
- tillgängligheten till IMO:s databas över fartygsförbrukning av eldningsolja (IMO DCS) och översynsklausulen för åtgärden på kort sikt för att minska utsläppen av växthusgaser (reglerna 20, 25, 27 och 28).

Dessa ändringar förväntades bli antagna under det andra extramöte i MEPC som ägde rum den 14–17 oktober 2025.

Som förberedelse för MEPC/ES.2 antog Europeiska unionens råd rådets beslut (EU) 2025/2093 av den 10 oktober 2025 om den ståndpunkt som ska intas på Europeiska unionens vägnar i Internationella sjöfartsorganisationens kommitté för skydd av den marina miljön vid dess andra extra möte vad gäller antagandet av ändringar av den internationella konventionen till förhindrande av förorening från fartyg (Marpol)².

Enligt rådets beslut 2025/2093 var unionens inställning vid MEPC/ES.2 godkänna antagandet av

- (a) ändringarna av reglerna 13 och 14 och tillägg VII till bilaga VI till Marpol om betecknande av Nordostatlantén som ett nytt utsläppskontrollområde,
- (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
- (c) införandet av det nya kapitel 5 i bilaga VI till Marpol om IMO:s ram för nettonollutsläpp.

Eftersom mötet med MEPC/ES.2 sköts upp ett år, har IMO översänt de ovan nämnda ändringarna punkterna a och b i bilaga VI till Marpol till MEPC att antas vid dess 84:e möte. Därför läggs detta förslag fram.

Parallellt med detta senarelades det nya kapitlet 5 i bilaga VI till MARPOL om IMO:s ram för nettonollutsläpp i punkt c tillsammans med MEPC/ES.2.

2.4. Den planerade akten från IMO:s sjösäkerhetskommitté

Under sitt 111:e möte ska MSC anta ändringar av

- (a) kapitlen IV och V i och tillägget (om certifikat) till den internationella konventionen om säkerheten för människoliv till sjöss (Solas) från 1974,
- (b) den internationella säkerhetskoden för höghastighetsfartyg från 1994 (1994 års HSC-kod),
- (c) den internationella säkerhetskoden för höghastighetsfartyg från 2000 (2000 års HSC-kod),
- (d) den internationella koden för det utökade programmet för inspektioner vid besiktning av bulkfartyg och oljetankfartyg från 2011 (2011 års ESP-kod),
- (e) den internationella koden för livräddningsutrustning (LSA-koden),
- (f) bilaga B till protokollet från 1988 om den internationella lastlinjekonventionen från 1966 (1988 års lastlinjeprotokoll).

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

3. DEN STÅNDPUNKT SOM SKA INTAS PÅ UNIONENS VÄGNAR VID MEPC 84

3.1. Ändringar av reglerna 13 och 14 och tillägg VII till bilaga VI till Marpol

EU:s medlemsstater och Europeiska kommissionen har tillsammans med Förenade kungariket, Island, Danmark (Grönland) och Färöarna lämnat in ett dokument till MEPC 83, med förslag om att beteckna Nordostatlanten som ett kontrollområde för utsläpp av svaveloxider, partiklar och kväveoxider, i enlighet med bilaga VI till Marpol. Kommissionen har deltagit aktivt i det förberedande arbetet tillsammans med kuststaterna under samordning av Portugals delegation.

Den tekniska gruppen för betecknande av särskilda känsliga havsområden och särskilda områden hade fastställt att det föreslagna utsläppskontrollområdet uppfyllde kriterierna i avsnitt 3 i tillägg III till bilaga VI till Marpol. Efter att ha beaktat den tekniska gruppens slutsatser godkändes vid MEPC 83 betecknande av Nordostatlanten som ett kontrollområde för utsläpp av svaveloxider, partiklar och kväveoxider, med sikte på ett antagande vid nästa MEPC-möte. Dessa ändringar har meddelats av IMO:s sekretariat genom IMO:s cirkulär nr 5085 av den 24 oktober 2025.

Unionen bör stödja förslaget i det reviderade utkastet till ändringar om att beteckna Nordostatlanten som ett kontrollområde för utsläpp av svaveloxider, partiklar och kväveoxider, i enlighet med bilaga VI till Marpol, eftersom det kommer att bidra till att förebygga, minska och begränsa utsläppen av kväveoxider, svaveloxider och partiklar från fartyg så att relaterad hälso- och miljönytta kan uppnås, samtidigt som de ekonomiska följderna för sjöfartssektorn förblir hanterbara.

3.2. Ändringar av reglerna 20, 25, 27 och 28 i bilaga VI till Marpol

Under MEPC 82 hade en kontaktgrupp inrättats för översyn av åtgärden på kort sikt för att minska utsläpp av växthusgaser, under gemensam samordning av Brasilien, Japan och Europeiska kommissionen.

Vid sitt första möte diskuterade den tillfälliga arbetsgruppen för luftförorening och energieffektivitet (ISWG-APEE 1) bland annat tillgängligheten till uppgifter i IMO:s databas över fartygsförbrukning av eldningsolja (IMO DCS) för analys, liksom översynsklausulen för åtgärden på kort sikt för att minska utsläppen av växthusgaser.

När det gäller tillgängligheten till uppgifter i IMO:s databas beaktade ISWG-APEE 1 rapporten från kontaktgruppen, som hade gått med på att göra uppgifterna i IMO:s databas mer tillgängliga i fas 1. Efter överläggningar utarbetade gruppen utkast till ändringar av regel 27 i bilaga VI till Marpol.

Under MEPC 83 gavs bland annat APEE-arbetsgruppen i uppdrag att färdigställa utkast till ändringar av bilaga VI till Marpol och tillhörande riktlinjer om tillgängligheten till uppgifterna i IMO:s databas.

Efter att ha konstaterat att arbetsgruppen ytterligare hade övervägt utkast till ändringar av regel 27 i bilaga VI till Marpol och av de tillhörande riktlinjer om tillgängligheten till uppgifter i IMO:s databas som utarbetats av ISWG-APEE 1, godkändes under MEPC 83 utkast till ändringar av regel 27 i bilaga VI till Marpol om tillgängligheten till uppgifter i IMO:s databas, med sikte på antagande vid nästa MEPC-möte. Dessa ändringar har meddelats av IMO:s sekretariat genom IMO:s cirkulär nr 5005 av den 11 april 2025.

Unionen lade fram ett förslag i frågan (ISWG-GHG 13/7) med en begäran om att ändra systemet för uppgiftsinsamling med avseende på uppgifternas detaljnivå, kompletterande

uppgifter och tillgänglighet. Förslagen till ändringar är förenliga med ISWG-GHG 13/7 när det gäller ökad tillgänglighet.

Unionens ståndpunkt under ISWG-APEE 1 och MEPC 83 var att stödja utkastet till ändringar av regel 27.

Unionen bör stödja dessa ändringar eftersom de kommer att förbättra tillgängligheten till uppgifter i IMO:s databas ytterligare, vilket säkerställer ett stabilt genomförande av ramen för koldioxidintensitetsindikatorn (CII) och gör det enklare att se över denna.

När det gäller klausulerna om översyn av åtgärden på kort sikt utarbetade ISWG-APEE 1 utkast till ändringar av reglerna 20, 25 och 28 i bilaga VI till Marpol, med hjälp av bilagan till dokument MEPC 83/6/11, som kontaktgruppen utarbetat, om en uppdatering av hänvisningen till IMO:s strategi och om översynen av åtgärden på kort sikt för att minska utsläppen av växthusgaser.

Under MEPC 83 godkändes utkastet till ändringar av reglerna 20, 25 och 28 i bilaga VI till Marpol, med sikte på antagande vid nästa MEPC-möte. Dessa ändringar har meddelats av IMO:s sekretariat genom IMO:s cirkulär nr 5085 av den 24 oktober 2025.

Unionens ståndpunkt under ISWG-APEE 1- och MEPC 83-mötena var att stödja utkastet till ändringar såsom de lades fram i MEPC 83/6/11.

Unionen bör stödja dessa ändringar eftersom de är en följd av att IMO:s strategi för växthusgaser från 2023 har antagits och att IMO har slutfört översynen av åtgärderna på kort sikt, och gör det möjligt att ytterligare se över dessa regler.

4. DEN STÅNDPUNKT SOM SKA INTAS PÅ UNIONENS VÄGNAR VID MSC 111

4.1. Ändringar av kapitlen IV och V i och tillägget (om certifikat) till Solas samt ändringar av 1994 års HSC-kod och 2000 års HSC-kod

Vid MSC 103 tilldelades underkommittén för navigering, kommunikation och sjöräddning arbetet med att utarbeta ändringar av kapitlen IV och V i Solas samt prestandastandarder och riktlinjer för att införa VHF Data Exchange System (VDES, system för datautbyte med mycket hög frekvens (VHF)).

Vid NCSR 10 började man diskutera detta arbete genom att överväga om underkommittén kanske skulle införa VDES i kapitel IV i Solas, utöver i kapitel V. Unionens ståndpunkt var att stödja att underkommittén skulle kunna prioritera att införa VDES i kapitel V i Solas, men att det är viktigt att även överväga att införa VDES i kapitel IV.

Underkommittén godtog att inrätta en kontaktgrupp, under samordning av Japan, med sikte på att genomföra en teknisk, regulatorisk och operativ analys av VDES, inklusive dess kommunikationskomponent och tillhörande kostnader, för att utarbeta de utkast till prestandastandarder och utkast till ändringar av kapitlen IV och V i Solas som behövs och även fastställa eventuella följdändringar av andra instrument.

Vid NCSR 11 fortsatte diskussionen kring om och hur VDES ska införas i kapitlen IV och V i Solas, med hänsyn till de alternativ som kontaktgruppen tagit fram. NCSR 11 återupprättade kontaktgruppen om VHF-datautbytessystemet (VDES), under samordning av Japan, i syfte att färdigställa utkastet till ändringar av Solas inklusive följdändringar. Unionens ståndpunkt vid NCSR 11 var att stödja upprättandet av arbetsgruppen om navigation så att diskussionen om ändringarna av Solas kunde fortsätta, och att stödja återupprättandet av kontaktgruppen för att fortsätta det nödvändiga arbetet mellan mötena.

Vid NCSR 12 beaktades kontaktgruppens rapport om utkast till ändringar av Solas, även inbegripet följdändringar av obligatoriska och icke-obligatoriska instrument, och man godkände att vidarebefordra detta arbete till en arbetsgrupp i syfte att färdigställa det. Efter att ha beaktat arbetsgruppens rapport godkände underkommittén utkast till ändringar av kapitel V i Solas och av tillägget. Underkommittén godkände även utkast till följdändringar av 1994 och 2000 års HSC-koder. Efter att ha beaktat arbetsgruppens bedömning angående godkännandet av de nämnda utkast till ändringar av Solas, samtyckte underkommittén till att uppmana MSC 110 att godkänna dem, som ett brådskande ärende, så att de kan antas av MSC 111 och träda i kraft den 1 januari 2028. Unionens ståndpunkt vid NCSR 12 var att stödja kontaktgruppens arbete och föreslå att dess rapport skulle hänskjutas till en arbetsgrupp för vidare övervägande.

MSC 110 godkände utkast till ändringar av kapitel V i Solas och av dess tillägg med införande av VHF-datautbytessystemet (VDES), med sikte på senare antagande vid MSC 111. Kommittén godkände även de tillhörande utkast till följdändringar av 1994 och 2000 års HSC-koder, med sikte på att senare anta dem vid MSC 111, i linje med de nämnda utkast till ändringar av Solas. Dessa ändringar har meddelats av IMO:s sekretariat genom IMO:s cirkulär nr 5063 av den 29 september 2025.

Unionens ståndpunkt vid MSC 110 var att stödja utkast till ändringar.

Unionen bör stödja dessa ändringar, eftersom det är mer effektivt att använda särskilt avsedda kanaler för applikationsspecifika meddelanden (ASM) i VDES, och VDES även har ytterligare kapacitet för utbyte av fler digitala data och därmed kan tillgodose en växande efterfrågan på användning av digitala data i sjöfartens radiokommunikation i framtiden. 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.

När det gäller ändringarna av Solas-reglerna IV/5, V/4 och V/5, noterades vid NCSR 12 beaktandena från IMO:s och ITU:s gemensamma expertgrupp om utarbetandet av utkast till ändringar av Solas-konventionen. Vid samma möte beaktades även de alternativ till ändringar av Solas som IMO:s och ITU:s gemensamma expertgrupp utarbetat, med hänsyn till dokument som bl.a. unionens inlämning till NCSR 12, där det gavs kommentarer till de alternativ som presenterats av IMO:s och ITU:s gemensamma expertgrupp. NCSR 12 hänsköt ärendena till arbetsgruppen för vidare granskning och färdigställande av ändringarna av Solas. NCSR 12 godkände utkast till ändringar av Solas-reglerna IV/5, V/4 och V/5 angående kravet på spridning av sjösäkerhetsinformation och sjöräddningsrelaterad information genom alla erkända mobila satellittjänster (RMSS) som är i drift, och godkände motiveringen för att lämna in de nämnda utkast till ändringar till MSC 110 för godkännande, med sikte på att de ska antas vid MSC 111 och träda i kraft den 1 januari 2028. Unionens ståndpunkt vid NCSR 12 var att stödja unionens inlämning där man föreslog utkast till ändringar av Solas angående spridning av sjösäkerhetsinformation och sjöräddningsrelaterad information genom alla erkända mobila satellittjänster i drift.

MSC 110 godkände utkast till ändringar av Solas-reglerna IV/5, V/4 och V/5 angående kravet på spridning av sjösäkerhetsinformation och sjöräddningsrelaterad information genom alla mobila satellittjänster i drift som erkänts av organisationen för användning i det globala nödsignals- och säkerhetssystemet (GMDSS), med sikte på senare antagande vid MSC 111.

Dessa ändringar har meddelats av IMO:s sekretariat genom IMO:s cirkulär nr 5063 av den 29 september 2025.

Unionens ståndpunkt vid MSC 110 var att stödja utkastet till ändringar.

Unionen bör stödja dessa ändringar eftersom man då man inför nya erkända mobila satellittjänster tydligt behöver ange kravet för spridning av sjösäkerhetsinformation och sjöräddningsrelaterad information genom alla erkända mobila satellittjänster i drift.

4.2. Ändringar av 2011 års ESP-kod

Underkommittén för utformning och konstruktion av fartyg diskuterade vid sitt tionde möte (SDC 10) de beaktade ändringarna av 2011 års ESP-kod och var enig om att man mellan mötena borde arbeta i en kontaktgrupp med uppgiften att överväga förslaget till ändringar av ESP-koden. Unionens ståndpunkt vid SDC 10 var att föreslå att de föreslagna ändringarna av ESP-koden antingen skulle diskuteras av en kontaktgrupp eller hänskjutas till en arbetsgrupp som skulle inrättas vid SDC 11.

Vid SDC 11 beaktades rapporten från kontaktgruppen om ändringar av 2011 års ESP-kod för att tillåta användning av teknik för distansinspektion, och ärendet hänsköts till en arbetsgrupp. Efter att ha beaktat arbetsgruppens rapport godkände SDC 11 utkastet till ändringar av 2011 års ESP-kod för att införliva teknik för distansinspektion, för godkännande vid MSC 110 och påföljande antagande vid MSC 111. Unionens ståndpunkt vid SDC 11 var att stödja kontaktgruppens rapport om användning av teknik för fjärrinspektion och dess hänskjutande till en arbetsgrupp.

MSC 110 godkände utkastet till ändringar av 2011 års ESP-kod för att tillåta användning av teknik för distansinspektion, med sikte på att de ska antas vid MSC 111 och träda i kraft den 1 januari 2028. Dessa ändringar har meddelats av IMO:s sekretariat genom IMO:s cirkulär nr 5063 av den 29 september 2025.

Unionens ståndpunkt vid MSC 110 var att stödja utkastet till ändringar.

Unionen bör stödja dessa ändringar eftersom denna teknik ger bättre effektivitet, högre flexibilitet och mer tillförlitlighet i den dagliga undersöknings- och inspektionsverksamheten utan att resultaten av dessa undersökningar försämras.

4.3. Ändringar av LSA-koden

Underkommittén för fartygssystem och fartygsutrustning godkände i princip vid sitt tionde möte (SSE 10) att göra utkast till ändringar av LSA-koden angående utformnings- och prototypprovningsskraven för de anordningar som används vid driftprovning av frigöringssystem för frifallslivbåtar där livbåten inte sjösätts, med sikte på att färdigställa dessa ändringar vid SSE 11. Unionens ståndpunkt vid SSE 10 var att stödja att diskussionen hänsköts till arbetsgruppen.

Efter att kontaktgruppens arbete godkänts beaktades vid SSE 11 utkastet till ändringar och arbetsgruppen instruerades att färdigställa dem. SSE 10 godkände utkastet till ändringar av LSA-koden, med sikte på godkännande vid MSC 110 och antagande vid MSC 111. Unionens ståndpunkt vid SSE 11 var att stödja kontaktgruppens rapport och inrättandet av en arbetsgrupp för livräddningsutrustning för att vid detta möte färdigställa utkastet till ändringar av LSA-koden.

Efter att ha beaktat utkastet till ändringar av LSA-koden godkände MSC 110 utkastet till ändringar, med sikte på antagande vid MSC 111. Dessa ändringar har meddelats av IMO:s sekretariat genom IMO:s cirkulär nr 5063 av den 29 september 2025.

Unionens ståndpunkt vid MSC 110 var att stödja utkastet till ändringar.

Unionen bör stödja dessa ändringar 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.

4.4. Ändringar av 1988 års lastlinjeprotokoll

MSC 107 godkände ett nytt resultat som ändring av 1988 års lastlinjeprotokoll lades till, så att kravet för inställning av skyddsräcken på däckkonstruktionen definieras för att minimera säkerhetsriskerna. Kommittén godkände detta nya resultat. Unionens ståndpunkt vid MSC 107 var att stödja detta nya resultat.

Vid SDC 10 noterades att även om utkastet till ändring av regel 25 i 1988 års lastlinjeprotokoll i princip godkänts, krävde färdigställandet ytterligare arbete, och man kom överens om att begära att kommittén skulle senarelägga året för färdigställande av resultatet till 2025 och ha kvar dagordningspunkten på den provisoriska dagordningen till SDC 11. Unionens ståndpunkt vid SDC 10 var att stödja förslaget om ändring av regel 25 i 1988 års lastlinjeprotokoll.

Vid SDC 11 godkändes utkastet till ändringar av regel 25 i 1988 års lastlinjeprotokoll för godkännande vid MSC 110 och senare antagande vid MSC 111, med förväntat ikraftträdande den 1 januari 2028. Unionens ståndpunkt vid SDC 11 var att stödja förslaget om ändring av regel 25 i 1988 års lastlinjeprotokoll.

MSC 110 godkände utkastet till ändringar av regel 25 i 1988 års lastlinjeprotokoll, avseende kravet på inställning av skyddsräcken på däckkonstruktionen, med sikte på antagande vid MSC 111. Dessa ändringar har meddelats av IMO:s sekretariat genom IMO:s cirkulär nr 5063 av den 29 september 2025.

Unionens ståndpunkt vid MSC 110 var att stödja utkastet till ändringar.

Unionen bör stödja dessa ändringar, eftersom installation av skyddsräcken med tre mellanrör på däckkonstruktionen ändamålsenligt kan förbättra skyddet för besättningen, minska risken att besättningen faller överbord och skadas samt förbättra säkerheten för fartyg med minimala ekonomiska kostnader.

5. RELEVANT EU-LAGSTIFTNING OCH EU:S BEHÖRIGHET

5.1 Relevant EU-lagstiftning

5.1.1. *Ändringar av reglerna 13 och 14 och tillägg VII till bilaga VI till Marpol*

Direktiv (EU) 2016/802 syftar till att minska utsläppen av svaveldioxid från vissa flytande bränslen³. Det syftar till att förebygga och begränsa luftföroreningar som orsakas av skadliga utsläpp till följd av förbränning av flytande bränslen med hög svavelhalt, som skadar människors hälsa och miljön och bidrar till surt nedfall. I artiklarna 6 och 13 samt i bilaga I

³ Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/802 av den 11 maj 2016 om att minska svavelhalten i vissa flytande bränslen (kodifiering), EUT L 132, 21.5.2016, s. 58, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2016/802/oj>.

hänvisas till de regler som fastställs i bilaga VI till Marpol om högsta svavelhalt i fartygsbränslen och svaveloxidutsläpp från fartyg i EU-vatten.

Enligt ramdirektivet om en marin strategi⁴ ska medlemsstaterna vidta nödvändiga åtgärder för att uppnå eller upprätthålla en ”god miljöstatus” i den marina miljön senast 2020. Med god miljöstatus avses ”det miljötillstånd för marina vatten där dessa utgör ekologiskt variationsrika och dynamiska oceaner och hav som är rena, friska och produktiva utifrån sina inneboende förutsättningar och användningen av den marina miljön befinner sig på en nivå som är hållbar och därigenom tryggar möjligheten till användning och verksamhet för nuvarande och framtida generationer” (artikel 3.5. i ramdirektivet om en marin strategi). Fastställande av en god miljöstatus kräver bland annat att eutrofiering framkallad av människan reduceras till ett minimum, särskilt dess negativa effekter, såsom minskad biologisk mångfald, försämrade ekosystem, skadliga algbloomningar och syrebrist i bottenvattnet. Minskningar av kvävetillförseln från sjöfart genom tillämpning av steg III-kraven efter betecknandet av Nordostatlanten som kväveoxidkontrollområde kommer att vara till hjälp för de EU-medlemsstater som har kust vid vissa av dessa hav att uppnå ”god miljöstatus” i enlighet med ramdirektivet om en marin strategi.

I luftkvalitetsdirektivet⁵ (som sågs över under 2024) fastställs bland annat gränsvärden för kvävedioxid i syfte att undvika, förebygga eller minska de skadliga effekter på människors hälsa och/eller på miljön som orsakas av luftföroreningar. I luftkvalitetsdirektivet medges att det för uppnående av målen i detta direktiv är särskilt viktigt att bekämpa utsläpp av föroreningar vid källan, främst genom åtgärder som begränsar avgasutsläpp från motorer i olika mobila och stationära källor med hjälp av kvalitetsstandarder för motorer eller bränsle. Unionen har antagit flera rättsakter som reglerar utsläpp genom motorstandarder för olika transportsätt (bilar, lastbilar och skåpbilar genom Euro-normerna⁶) och mobila maskiner som inte är avsedda att användas för transporter på väg (fartyg i inlandssjöfart och lokomotiv genom direktivet om mobila maskiner⁷).

Ändringarna av reglerna 13 och 14 och av tillägg VII till bilaga VI till Marpol om antagande av ett utsläppskontrollområde kan därför på ett avgörande sätt påverka innehållet i direktiv (EU) 2016/802. Detta beror på att inrättandet av ett utsläppskontrollområde i EU-medlemsstaterna skulle påverka tillämpningen av detta direktiv, eftersom det i dess artikel 6, artikel 13 och bilaga I hänvisas till de regler som fastställs i bilaga VI till Marpol om maximal svavelhalt i fartygsbränslen och svaveloxidutsläpp från fartyg i EU:s vatten.

⁴ Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/56/EG av den 17 juni 2008 om upprättande av en ram för gemenskapens åtgärder på havsmiljöpolitikens område (Ramdirektiv om en marin strategi), EUT L 164, 25.6.2008, s. 19, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2008/56/oj>.

⁵ Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/50/EG av den 21 maj 2008 om luftkvalitet och renare luft i Europa, EUT L 152, 11.6.2008, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2008/50/oj>.

⁶ Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 715/2007 av den 20 juni 2007 om typgodkännande av motorfordon med avseende på utsläpp från lätta personbilar och lätta nyttofordon (Euro 5 och Euro 6) och om tillgång till information om reparation och underhåll av fordon. EUT L 171, 29.6.2007, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2007/715/oj>.

Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 595/2009 av den 18 juni 2009 om typgodkännande av motorfordon och motorer vad gäller utsläpp från tunga fordon (Euro 6) och om tillgång till information om reparation och underhåll av fordon. EUT L 188, 18.7.2009, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2009/595/oj>.

⁷ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2016/1628 av den 14 september 2016 om krav för utsläppsgränser vad gäller gas- och partikelformiga föroreningar samt typgodkännande av förbränningsmotorer för mobila maskiner som inte är avsedda att användas för transporter på väg, om ändring av förordningarna (EU) nr 1024/2012 och (EU) nr 167/2013 samt om ändring och upphävande av direktiv 97/68/EG, EUT L 252, 16.9.2016, s. 53, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2016/1628/oj>

5.1.2. *Ändringar av reglerna 20, 25, 27 och 28 i bilaga VI till Marpol*

I förordning (EU) 2015/757 om övervakning, rapportering och verifiering av koldioxidutsläpp från sjötransporter⁸ fastställs den rättsliga ramen för ett EU-system för övervakning, rapportering och verifiering av växthusgasutsläpp. Förordningen syftar till att tillhandahålla tillförlitliga och kontrollerbara uppgifter om växthusgasutsläpp och energieffektivitetsindikatorer, informera beslutsfattare och stimulera spridningen på marknaden av energieffektiv teknik och energisnåla beteenden. Den gör detta genom att ta itu med marknadshinder såsom brist på information. Förordningen trädde i kraft den 1 juli 2015. Syftet med att göra IMO:s databas över fartygsförbrukning av eldningsolja (IMO DCS) mer tillgänglig för allmänheten och införa översynsklausulen för åtgärden på kort sikt för att minska utsläppen av växthusgaser är att minska koldioxidintensiteten inom internationell sjöfart på ett sätt som är förenligt med ambitionsnivån i IMO:s strategi för minskning av växthusgasutsläpp från fartyg. Att förbättra enhetligheten/kvaliteten på de uppgifter som rapporteras inom ramen för uppgiftsinsamlingssystemet i IMO:s databas och öka allmänhetens tillgång till uppgifter får konsekvenser för insamlingen och rapporteringen av uppgifter om fartygs förbrukning av eldningsolja, och skulle därför kunna påverka övervakningen, verifieringen och rapporteringen av växthusgasutsläpp från sjöfarten enligt EU:s förordning om övervakning, rapportering och verifiering.

I EU:s klimatlag⁹ fastställs bindande klimatmål för unionen (jämfört med 1990) om en minskning av nettoutsläppen av växthusgaser – efter avdrag för upptag – med minst 55 % senast 2030 och med 90 % senast 2040 (förslag från kommissionen). Förordningen omfattar också målet om klimatneutralitet senast 2050 och ett ambitiöst mål om negativa nettoutsläpp efter denna tidpunkt.

På grundval av kommissionens förslag i 55 % -paketet om minskade växthusgasutsläpp antog EU:s lagstiftare följande rättsakter som är särskilt inriktade på växthusgasutsläpp från sjöfartssektorn:

- Översynen av direktiv 2003/87/EG om EU:s utsläppshandelssystem¹⁰ genom direktiv (EU) 2023/959¹¹ för att utvidga EU:s utsläppshandelssystem till sjötransportsektorn från och med den 1 januari 2024 (tillsammans med de nödvändiga ändringarna av EU:s förordning om övervakning, rapportering och verifiering¹² i syfte att se över reglerna för övervakning och rapportering, även genom en översyn av relevanta genomförandeakter och delegerade akter).

⁸ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2015/757 av den 29 april 2015 om övervakning, rapportering och verifiering av koldioxidutsläpp 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>.

⁹ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2021/1119 av den 30 juni 2021 om inrättande av en ram för att uppnå klimatneutralitet och om ändring av förordningarna (EG) nr 401/2009 och (EU) 2018/1999 (europeisk klimatlag), EUT L 243, 9.7.2021, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2021/1119/oj>.

¹⁰ Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/87/EG av den 13 oktober 2003 om ett system för handel med utsläppsrätter för växthusgaser inom gemenskapen och om ändring av rådets direktiv 96/61/EG (Text av betydelse för EES), EUT L 275, 25.10.2003, s. 32, <http://data.europa.eu/eli/dir/2003/87/oj>.

¹¹ 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>.

¹² Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2023/957 av den 10 maj 2023 om ändring av förordning (EU) 2015/757 i syfte att inkludera sjöfartsverksamhet i EU:s utsläppshandelssystem och för övervakningen, rapporteringen och verifieringen av utsläpp av ytterligare växthusgaser och utsläpp från ytterligare fartygstyper, EUT L 130, 16.5.2023, s. 105, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2023/957/oj>.

- Förordning (EU) 2023/1805 är inriktad på användningen av förnybara och koldioxidsnåla bränslen i sjöfartssektorn¹³ (*FuelEU Maritime-förordningen*) och föreskriver att fartyg som anlöper EU:s hamnar ska efterleva den förordningen från och med den 1 januari 2025.

Efterlevnad av de nya skyldigheter som följer av att EU:s utsläppshandelssystem utvidgats till att omfatta sjöfartstransporter och FuelEU Maritime-förordningen kommer att bygga på det system för övervakning, rapportering och verifiering som inrättats genom EU:s förordning om övervakning, rapportering och verifiering av koldioxidutsläpp från sjötransporter.

Dessa EU-rättsakter är i sin tur starkt kopplade till IMO:s åtgärder för växthusgaser, t.ex. IMO:s system för uppgiftsinsamling, fartygs uppnådda energieffektivitetsindex (EEXI) och koldioxidintensitetsindikatorn (CII), och syftar till att samla in och offentliggöra information om bränsleförbrukning och om fartygs tekniska och operativa energieffektivitet per fartyg.

Varje IMO-åtgärd som rör växthusgaser och som kommer att kräva övervakning, verifiering och rapportering av växthusgasutsläpp från sjötransporter, skulle kunna påverka EU:s förordning om övervakning, rapportering och verifiering av koldioxidutsläpp från sjötransporter liksom direktivet om EU:s utsläppshandelssystem och FuelEU Maritime-förordningen.

Ändringarna av reglerna 20, 25, 27 och 28 i bilaga VI till Marpol om tillgängligheten till IMO:s databas över fartygsförbrukning av eldningsolja och översynsklausulen för åtgärden på kort sikt för att minska utsläppen av växthusgaser kan därför på ett avgörande sätt påverka de krav som är tillämpliga enligt förordning (EU) 2015/757, förordning (EU) 2023/1805 och direktiv (EU) 2023/959.

5.1.3. *Ändringar av kapitlen IV och V i och tillägget (om certifikat) till Solas samt ändringar av 1994 års HSC-kod och 2000 års HSC-kod*

I artikel 6 i direktiv 2002/59/EG om säkerhetsbestämmelser och säkerhetsnormer för passagerarfartyg¹⁴ föreskrivs att varje fartyg som anlöper en hamn i en medlemsstat ska vara utrustat med en AIS som uppfyller de prestandanormer som tagits fram av IMO.

Genom förordning (EU) 2019/1239 inrättas en europeisk kontaktpunkt för sjöfart¹⁵. Det finns möjlighet att använda VDES för överföring av de rapporteringsformaliteter som krävs enligt förordningen.

Radiokommunikationsutrustning förtecknas i avsnitt 5 i kommissionens genomförandeförordning (EU) 2025/1533¹⁶. Genomförandeförordningen innehåller utformnings-, konstruktions- och prestandakrav samt provningsstandarder för marin

¹³ 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>.

¹⁴ 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>.

¹⁵ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2019/1239 av den 20 juni 2019 om inrättande av en europeisk kontaktpunkt för sjöfart och om upphävande av direktiv 2010/65/EU (EUT L 198, 25.7.2019, s. 64, <http://data.europa.eu/eli/reg/2019/1239/oj>).

¹⁶ Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2025/1533 av den 23 juli 2025 om tillämpningsföreskrifter för Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/90/EU vad gäller utformnings-, konstruktions- och prestandakrav samt provningsstandarder för marin utrustning och om upphävande av kommissionens genomförandeförordning (EU) 2024/1975. EUT L, 2025/1533, 23.7.2025, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2025/1533/oj.

utrustning. Den baserar sig på kommissionens befogenhet att genom genomförandeakter ange utformnings-, konstruktions- och prestandakrav samt provningsstandarder för marin utrustning som omfattas av direktiv 2014/90/EU om marin utrustning¹⁷, i enlighet med artikel 35.2 i det direktivet.

Enligt artikel 6.2 a i i direktiv 2009/45/EG om säkerhetsbestämmelser och säkerhetsnormer för passagerarfartyg¹⁸ ska nya passagerarfartyg av klass A som används på inrikes resor inom EU till fullo uppfylla kraven i 1974 års Solas-konvention, i dess ändrade lydelse. Alla eventuella ändringar av reglerna i Solas skulle därför påverka de gemensamma unionsreglerna i direktivet.

Därför kan ändringarna av kapitlen IV och V i och tillägget (om certifikat) till Solas samt ändringarna av 1994 års HSC-kod och 2000 års HSC-kod på ett avgörande sätt påverka de krav som är tillämpliga enligt direktiv 2002/59/EG, direktiv 2014/90/EU och direktiv 2009/45/EG.

5.1.4. *Ändringar av 2011 års ESP-kod*

Genom förordning (EU) nr 530/2012 om ett påskyndat införande av krav på dubbelskrov eller likvärdig konstruktion för oljetankfartyg med enkelskrov¹⁹ är det obligatoriskt att tillämpa IMO:s system för bedömning av fartygets skick (CAS) på oljetankfartyg med enkelskrov som är äldre än 15 år. I det utökade programmet för inspektioner vid besiktning av bulkfartyg och oljetankfartyg (ESP) anges hur denna mer omfattande bedömning ska göras. Eftersom man i systemet för bedömning av fartygets skick använder det utökade inspektionsprogrammet för att uppnå målet för det systemet kommer alla ändringar av inspektionerna inom ramen för det programmet, t.ex. de aktuella ändringarna för att fokusera inspektionerna enbart på misstänkta områden när tjockleken mäts vid den första förnyelsebesiktningen av oljetankfartyg med dubbelskrov, automatiskt att bli tillämpliga genom förordning (EU) nr 530/2012.

Ändringarna av den internationella koden för det utökade programmet för inspektioner vid besiktning av bulkfartyg och oljetankfartyg från 2011 (2011 års ESP-kod) kommer därför på ett avgörande sätt att kunna påverka tillämpningen av förordning (EU) nr 530/2012.

5.1.5. *Ändringar av LSA-koden*

Standarderna för livbåtar och livflottor samt sjösättningsredskap och vinschar regleras av genomförandeförordning (EU) 2025/1533, där det görs hänvisningar till LSA-koden. Genomförandeförordningen innehåller utformnings-, konstruktions- och prestandakrav samt provningsstandarder för marin utrustning. Den baserar sig på kommissionens befogenhet att genom genomförandeakter ange utformnings-, konstruktions- och prestandakrav samt provningsstandarder för marin utrustning som omfattas av direktiv 2014/90/EU om marin utrustning, i enlighet med artikel 35.2 i det direktivet.

I direktiv 2009/45/EG om säkerhetsbestämmelser och säkerhetsnormer för passagerarfartyg tillämpas i artikel 6.2 a i Solas i dess ändrade lydelse, liksom även de relevanta koderna, däribland LSA-koden, på passagerarfartyg av klass A, medan det i bilaga I kapitel III Livräddningsredskap fastställs olika omfattande krav för passagerarfartyg av klass B, C och D

¹⁷ 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>.

¹⁸ 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>.

¹⁹ 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>.

när de används på inrikes resor, vilket också gäller livflottar och livbåtar genom tillämpningen av LSA-koden.

Ändringarna av den internationella koden för livräddningsutrustning (LSA-koden) kommer därför på ett avgörande sätt att kunna påverka tillämpningen av direktiv 2014/90/EU och direktiv 2009/45/EG.

5.1.6. *Ändringar av 1988 års lastlinjeprotokoll*

Termen ”internationella konventioner” som definieras i direktiv 2009/45/EG om säkerhetsbestämmelser och säkerhetsnormer för passagerarfartyg (artikel 2 a) innefattar lastlinjekonventionen, tillsammans med dess protokoll och ändringar, och de tillhörande koderna med obligatorisk tillämpning, i deras uppdaterade version. Dessutom anges i artikel 6.2 b i det direktivet att ”alla nya passagerarfartyg med en längd av 24 m och däröver ska uppfylla bestämmelserna i 1966 års internationella lastlinjekonvention”.

Därför kan ändringarna av 1988 års lastlinjeprotokoll på ett avgörande sätt påverka tillämpningen av direktiv 2009/45/EG.

5.2. EU-befogenhet

Det som behandlas i de planerade akterna berör områden som till stor del omfattas av sekundär unionslagstiftning enligt förklaringen i avsnitt 5.1. Det som behandlas i de planerade akterna berör ett område inom vilket unionen har exklusiv extern befogenhet med stöd av den sista delen av artikel 3.2 i EUF-fördraget, då de planerade akterna sannolikt ”kan påverka gemensamma regler eller ändra räckvidden för dessa”. De planerade akterna kan på ett avgörande sätt komma att påverka innehållet i framför allt följande EU-lagstiftning:

- Direktiv (EU) 2016/802. Detta beror på att inrättandet av ett utsläppskontrollområde i EU- medlemsstaterna skulle påverka tillämpningen av detta direktiv, eftersom det i dess artikel 6, artikel 13 och bilaga I hänvisas till de regler som fastställs i bilaga VI till Marpol om maximal svavelhalt i fartygsbränslen och svaveloxidutsläpp från fartyg i EU:s vatten.
- Förordning (EU) 2015/757. Detta beror på att där fastställs den rättsliga ramen för ett EU-system för övervakning, rapportering och verifiering av växthusgasutsläpp. Efterlevnad av de nya skyldigheter som följer av utvidgningen av EU:s utsläppshandelssystem till att omfatta sjöfartstransporter och FuelEU Maritime-förordningen kommer att bygga på det system för övervakning, rapportering och verifiering som inrättats genom EU:s förordning om övervakning, rapportering och verifiering av koldioxidutsläpp från sjötransporter.
- Direktiv 2003/87/EG reviderat genom direktiv (EU) 2023/959 så att EU:s utsläppshandelssystem utökades till sjötransportsektorn. Detta beror på att det är starkt kopplat till IMO:s åtgärder för växthusgaser, t.ex. IMO:s datainsamlingssystem, fartygs uppnådda energieffektivitetsindex (EEXI) och koldioxidintensitetsindikatorn, och syftar till att samla in och offentliggöra information om fartygs tekniska och operativa energieffektivitet per fartyg.
- Förordning (EU) 2023/1805. Detta beror på att det är starkt kopplat till IMO:s åtgärder för växthusgaser, t.ex. IMO:s datainsamlingssystem, fartygs uppnådda energieffektivitetsindex (EEXI) och koldioxidintensitetsindikatorn, och syftar till att samla in och offentliggöra information om fartygs tekniska och operativa energieffektivitet per fartyg.

- Direktiv 2002/59/EG. Detta beror på att det i artikel 6 föreskrivs att varje fartyg som anlöper en hamn i en medlemsstat ska vara utrustat med en AIS som uppfyller de prestandanormer som tagits fram av IMO.
- Förordning (EU) 2019/1239. Detta beror på att det finns möjlighet att använda VDES för att översända de rapporteringsformaliteter som krävs enligt förordningen.
- Direktiv 2014/90/EU och kommissionens genomförandeförordning (EU) 2025/1533. Detta beror på att radiokommunikationsutrustning förtecknas i avsnitt 5 i genomförandeförordningen. Standarderna för livbåtar och livflottar samt sjösättningsredskap och vinschar regleras dessutom av genomförandeförordningen, där det görs hänvisningar till LSA-koden.
- Direktiv 2009/45/EG. Detta beror på att det föreskrivs i artikel 6.2 a i att nya passagerarfartyg av klass A till fullo ska uppfylla kraven i 1974 års Solas-konvention, i dess ändrade lydelse, och även de relevanta koderna, däribland LSA-koden för passagerarfartyg av klass A. I artikel 6.4 föreskrivs att höghastighetspassagerarfartyg som används på inrikes resor och som byggs eller undergår reparationer, ombyggnader eller ändringar i väsentligt avseende den 1 januari 1996 eller efter detta datum ska uppfylla kraven i reglerna X/2 och X/3 i 1974 års Solas-konvention, som föreskriver tillämpning av koden för höghastighetsfartyg. I bilaga I kapitel III Livräddningsredskap fastställs olika omfattande krav för passagerarfartyg av klass B, C och D när de används på inrikes resor, vilket också berör livflottar och livbåtar genom tillämpningen av LSA-koden. Termen ”internationella konventioner” som definieras i artikel 2 a innefattar dessutom lastlinjekonventionen, tillsammans med dess protokoll och ändringar, och de tillhörande koderna med obligatorisk tillämpning, i deras uppdaterade version. Dessutom anges i artikel 6.2 b i det direktivet att ”alla nya passagerarfartyg med en längd av 24 m och däröver ska uppfylla bestämmelserna i 1966 års internationella lastlinjekonvention”.
- Förordning (EU) nr 530/2012. Detta beror på att det enligt förordningen är obligatoriskt att tillämpa IMO:s system för bedömning av fartygets skick (CAS) på oljetankfartyg med enkelskrov som är äldre än 15 år. I det utökade programmet för inspektioner vid besiktning av bulkfartyg och oljetankfartyg (ESP) anges hur denna mer omfattande bedömning ska göras. Eftersom man i systemet för bedömning av fartygets skick använder det utökade inspektionsprogrammet för att uppnå målet för det systemet kommer alla ändringar av inspektionerna inom ramen för det programmet, t.ex. de aktuella ändringarna för att fokusera inspektionerna enbart på misstänkta områden när tjockleken mäts vid den första förnyelsebesiktningen av oljetankfartyg med dubbelskrov, automatiskt att bli tillämpliga genom förordning (EU) nr 530/2012.

6. RÄTTLIG GRUND

6.1. Förfarandemässig rättslig grund

6.1.1. Principer

I artikel 218.9 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt (*EUF-fördraget*) föreskrivs att beslut ska antas ”om fastställande av vilka ståndpunkter som på unionens vägnar ska intas i ett organ som inrättas genom ett avtal, om detta organ ska anta akter med rättslig verkan, med undantag av sådana akter som kompletterar eller ändrar avtalets institutionella ram”.

Artikel 218.9 i EUF-fördraget är tillämplig oberoende av om unionen är medlem i organet eller part i avtalet²⁰.

Begreppet ”akter med rättslig verkan” omfattar akter som har rättslig verkan med stöd av de regler i internationell rätt som tillämpas på organet i fråga. Det handlar särskilt om en situation där det i det internationella avtal genom vilket organet inrättas föreskrivs att dess beslut ska vara bindande för parterna. Detta är till exempel fallet när det internationella avtalet ger organet befogenhet att ändra vissa delar av avtalet eller dess bilagor.

6.1.2. Tillämpning i det aktuella fallet

IMO:s kommitté för skydd av den marina miljön och IMO:s sjösäkerhetskommitté är organ som inrättats genom ett avtal (konventionen om upprättande av Internationella sjöfartsorganisationen).

De planerade akter som IMO:s MPEC 84 uppmanas att anta utgör akter med rättslig verkan, eftersom de på ett avgörande sätt kan påverka innehållet i EU-lagstiftningen enligt beskrivningen i avsnitt 5.1 och 5.2 ovan.

De planerade akter som IMO:s MSC 111 uppmanas att anta utgör akter med rättslig verkan, eftersom de på ett avgörande sätt kan påverka innehållet i EU-lagstiftningen enligt beskrivningen i avsnitt 5.1 ovan.

De planerade akterna varken kompletterar eller ändrar överenskommelsens institutionella ram.

Den förfarandemässiga rättsliga grunden för det föreslagna beslutet är därför artikel 218.9 i EUF-fördraget.

6.2. Materiell rättslig grund

6.2.1. Principer

Den materiella rättsliga grunden för ett beslut enligt artikel 218.9 i EUF-fördraget är främst beroende av syftet med och innehållet i den planerade akt avseende vilken en ståndpunkt intas på unionens vägnar. Om den planerade akten har två syften eller två beståndsdelar av vilka det ena syftet eller den ena beståndsdelan kan identifieras som det eller den huvudsakliga, medan det eller den andra endast är av underordnad betydelse, måste det beslut som antas enligt artikel 218.9 i EUF-fördraget ha en enda materiell rättslig grund, nämligen den som krävs med hänsyn till det huvudsakliga eller avgörande syftet eller den huvudsakliga eller avgörande beståndsdelan.

6.2.2. Tillämpning i det aktuella fallet

Det huvudsakliga syftet med och innehållet i den planerade akten rör sjöfart, även om några av de planerade ändringarna rör miljöaspekter. Den materiella rättsliga grunden för det föreslagna beslutet är därför artikel 100.2 i EUF-fördraget.

6.3. Slutsats

Den rättsliga grunden för det föreslagna beslutet bör vara artikel 100.2 i EUF-fördraget, jämförd med artikel 218.9 i EUF-fördraget.

²⁰ Mål C-399/12, Tyskland/rådet (OIV), ECLI:EU:C:2014:2258, punkt 64.

Förslag till

RÅDETS BESLUT

om den ståndpunkt som ska intas på Europeiska unionens vägnar i Internationella sjöfartsorganisationen vid det 84:e mötet i kommittén för skydd av den marina miljön om antagande av ändringar av den internationella konventionen till förhindrande av förorening från fartyg (Marpol) och vid det 111:e mötet i sjösäkerhetskommittén om antagande 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) Konventionen om Internationella sjöfartsorganisationen (IMO) trädde i kraft den 17 mars 1958.
- (2) IMO är ett specialiserat organ inom Förenta nationerna med ansvar för säkerhet och trygghet inom sjöfarten och för att förhindra att fartygen förorenar havet och luften. Alla EU-medlemsstater är medlemmar i IMO. Unionen är inte medlem i IMO.
- (3) Enligt artikel 38 a i IMO-konventionen ska kommittén för skydd av den marina miljön (MEPC) utföra uppgifter som tilldelats eller kan tilldelas IMO genom eller enligt internationella konventioner till förhindrande och bekämpning av havsföroreningar från fartyg, särskilt när det gäller antagande och ändring av bestämmelser eller andra regler. MEPC kommer vid sitt 84:e möte att anta ändringar i enlighet med artikel 16.2 b, c och d i Marpol-konventionen.
- (4) Enligt artikel 28 b i IMO-konventionen ska sjösäkerhetskommittén tillhandahålla resurser för att utföra de uppgifter som den tilldelas genom IMO-konventionen, IMO-församlingen eller IMO:s råd, eller uppgifter inom den artikelns tillämpningsområde som sjösäkerhetskommittén kan tilldelas genom andra internationella instrument och som godkänns av IMO. MSC kommer vid sitt 111:e möte att anta ändringar i enlighet med artikel VIII b iv i Solas-konventionen och artikel VI 2 d i 1988 års lastlinjeprotokoll.
- (5) IMO:s kommitté för skydd av den marina miljön ska vid sitt 84:e möte den 27 april–1 maj 2026 anta ändringar av bilaga VI till den internationella konventionen till förhindrande av förorening från fartyg (Marpol) om 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).

- (6) IMO:s sjösäkerhetskommitté ska vid sitt 111:e möte den 13–22 maj 2026 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 protokollet från 1988 om den internationella lastlinjekonventionen från 1966 (1988 års lastlinjeprotokoll).
- (7) MEPC:s och MSC:s planerade akter kommer att ha rättslig verkan.
- (8) Det är därför lämpligt att fastställa den ståndpunkt som ska intas på unionens vägnar vid MEPC 84, eftersom de planerade ändringarna på ett avgörande sätt kommer att kunna påverka innehållet i unionsrätten, nämligen direktiv (EU) 2016/802 om att minska svavelhalten i vissa flytande bränslen¹, förordning (EU) 2015/757 om övervakning, rapportering och verifiering av växthusgasutsläpp från sjötransporter², direktiv (EU) 2023/959 om ändring av direktiv 2003/87/EG om ett system för handel med utsläppsrätter för växthusgaser inom unionen, beslut (EU) 2015/1814 om upprättande och användning av en reserv för marknadsstabilitet för unionens utsläppshandelssystem³ och förordning (EU) 2023/1805 om användning av förnybara och koldioxidsnåla bränslen för sjötransport⁴.
- (9) Unionen bör därför stödja ändringarna av reglerna 13 och 14 i och tillägg VII till bilaga VI till Marpol, eftersom de kommer att bidra till att förebygga, minska och begränsa luftförorenande utsläpp från fartyg så att därmed sammanhängande hälsomässiga, miljömässiga och ekonomiska fördelar kan uppnås.
- (10) Unionen bör även stödja ändringarna av regel 27 i bilaga VI till Marpol, eftersom de kommer att förbättra tillgängligheten till uppgifter i IMO:s databas ytterligare, vilket säkerställer ett stabilt genomförande av ramen för koldioxidintensitetsindikatorn (CII) och underlättar översynen av ramen.
- (11) Unionen bör stödja ändringarna av reglerna 20, 25, 27 och 28 i bilaga VI till Marpol, eftersom de är en följd av att IMO:s strategi för växthusgaser från 2023 har antagits och att IMO har slutfört översynen av åtgärderna på kort sikt, och gör det möjligt att ytterligare se över dessa regler.
- (12) Det är lämpligt att fastställa den ståndpunkt som ska intas på unionens vägnar under MSC 111, då de planerade akterna på ett avgörande sätt kan påverka innehållet i unionslagstiftningen, nämligen direktiv 2009/45/EG om säkerhetsbestämmelser och säkerhetsnormer för passagerarfartyg⁵, direktiv 2002/59/EG om inrättande av ett

¹ EUT L 132, 21.5.2016, s. 58.

² EUT L 123, 19.5.2015, s. 55.

³ EUT L 130, 16.5.2023, s. 134.

⁴ EUT L 234, 22.9.2023, s. 48.

⁵ EUT L 163, 25.6.2009, s. 1.

övervaknings- och informationssystem för sjötrafik i gemenskapen⁶, förordning (EU) nr 530/2012 om ett påskyndat införande av krav på dubbelskrov eller likvärdig konstruktion för oljetankfartyg med enkelskrov⁷ och direktiv 2014/90/EU om marin utrustning⁸.

- (13) Unionen bör därför 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 VDES, och VDES även har ytterligare kapacitet för utbyte av fler digitala data och därmed kan tillgodose en växande efterfrågan på användning av digitala data i sjöfartens radiokommunikation i framtiden. 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 också stödja dessa ändringar eftersom man då man inför nya erkända mobila satellittjänster tydligt behöver ange kravet för spridning av sjösäkerhetsinformation och sjöräddningsrelaterad information genom alla erkända mobila satellittjänster i drift.
- (14) Unionen bör stödja ändringarna av 2011 års ESP-kod eftersom denna teknik ger bättre effektivitet, högre flexibilitet och mer tillförlitlighet i den dagliga undersöknings- och inspektionsverksamheten utan att resultaten av dessa undersökningar försämras.
- (15) 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.
- (16) 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 skadas samt förbättra säkerheten för fartyg med minimala ekonomiska kostnader.
- (17) Unionens ståndpunkt kommer att uttryckas av de medlemsstater i unionen som är medlemmar i IMO och som agerar gemensamt i Europeiska unionens intresse.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Den ståndpunkt som ska intas på unionens vägnar vid det 84:e mötet, eller något senare möte, i Internationella sjöfartsorganisationens (IMO) kommitté för skydd av den marina miljön ska vara att samtycka till antagandet av ändringarna av

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

⁶ EGT L 208, 5.8.2002, s. 10.

⁷ EUT L 172, 30.6.2012, s. 3.

⁸ EUT L 257, 28.8.2014, s. 146.

- (b) 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.

Artikel 2

Den ståndpunkt som ska intas på unionens vägnar vid det 111:e mötet i Internationella sjöfartsorganisationens (IMO) sjösäkerhetskommitté ska vara att samtycka till antagandet av ändringarna av

- (a) kapitlen IV och V i och tillägget (om certifikat) till den internationella konventionen om säkerheten för människoliv till sjöss (Solas) från 1974,
- (b) den internationella säkerhetskoden för höghastighetsfartyg från 1994 (1994 års HSC-kod),
- (c) den internationella säkerhetskoden för höghastighetsfartyg från 2000 (2000 års HSC-kod),
- (d) den internationella koden för det utökade programmet för inspektioner vid besiktning av bulkfartyg och oljetankfartyg från 2011 (2011 års ESP-kod),
- (e) den internationella koden för livräddningsutrustning (LSA-koden),
- (f) bilaga B till protokollet från 1988 om den internationella lastlinjekonventionen från 1966 (1988 års lastlinjeprotokoll).

Artikel 3

- (g) Den ståndpunkt som avses i artikel 1 ska uttryckas av de EU-medlemsstater som är medlemmar i IMO:s kommitté för skydd av den marina miljön och som agerar samfällt i unionens intresse.
- (h) Den ståndpunkt som avses i artikel 2 ska uttryckas av de EU-medlemsstater som är medlemmar i IMO:s sjösäkerhetskommitté och som agerar samfällt i unionens intresse.

Artikel 4

Detta beslut riktar sig till medlemsstaterna.

Utfärdat i Bryssel den

*På rådets vägnar
Ordförande*