

Βρυξέλλες, 19 Μαρτίου 2026  
(OR. en)

7530/26

---

---

**Διοργανικός φάκελος:  
2026/0073 (NLE)**

---

---

**MAR 33  
OMI 10  
ENV 259**

## **ΠΡΟΤΑΣΗ**

Αποστολέας:	Για τη Γενική Γραμματέα της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, η κα Martine DEPREZ, Διευθύντρια
Ημερομηνία Παραλαβής:	19 Μαρτίου 2026
Αποδέκτης:	κα Thérèse BLANCHET, Γενική Γραμματέας του Συμβουλίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης
Αριθ. εγγρ. Επιτρ.:	COM(2026) 127 final
Θέμα:	Πρόταση ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ σχετικά με τη θέση που πρέπει να ληφθεί εξ ονόματος της Ευρωπαϊκής Ένωσης στον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό κατά την 84η σύνοδο της Επιτροπής Προστασίας Θαλάσσιου Περιβάλλοντος σχετικά με την έγκριση τροποποιήσεων της Διεθνούς Σύμβασης για την πρόληψη της ρύπανσης από πλοία (MARPOL) και κατά την 111η σύνοδο της Επιτροπής Ναυτικής Ασφάλειας σχετικά με την έγκριση τροποποιήσεων της Διεθνούς Σύμβασης για την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα (SOLAS) του 1974, του Διεθνούς Κώδικα Ασφαλείας Ταχύπλων Σκαφών του 1994 (κώδικας HSC του 1994), του Διεθνούς Κώδικα Ασφαλείας Ταχύπλων Σκαφών του 2000 (κώδικας HSC του 2000), του διεθνούς κώδικα του 2011 για το ενισχυμένο πρόγραμμα επιθεωρήσεων κατά τη διενέργεια πραγματογνωμοσύνης σε φορητά πλοία μεταφοράς φορτίου χύδην και σε πετρελαιοφόρα (κώδικας ESP του 2011), του διεθνούς κώδικα περί σωστικών μέσων (κώδικας LSA) και του Πρωτοκόλλου του 1988 που αναφέρεται στη Διεθνή Σύμβαση περί γραμμών φορτώσεως του 1966 (πρωτόκολλο του 1988 για τις γραμμές φορτώσεως)

Διαβιβάζεται συνημμένως στις αντιπροσωπίες το έγγραφο - COM(2026) 127 final.

σνημμ.: COM(2026) 127 final



ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ  
ΕΠΙΤΡΟΠΗ

Βρυξέλλες, 19.3.2026  
COM(2026) 127 final

2026/0073 (NLE)

Πρόταση

### ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

**σχετικά με τη θέση που πρέπει να ληφθεί εξ ονόματος της Ευρωπαϊκής Ένωσης στον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό κατά την 84η σύνοδο της Επιτροπής Προστασίας Θαλάσσιου Περιβάλλοντος σχετικά με την έγκριση τροποποιήσεων της Διεθνούς Σύμβασης για την πρόληψη της ρύπανσης από πλοία (MARPOL) και κατά την 111η σύνοδο της Επιτροπής Ναυτικής Ασφάλειας σχετικά με την έγκριση τροποποιήσεων της Διεθνούς Σύμβασης για την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα (SOLAS) του 1974, του Διεθνούς Κώδικα Ασφαλείας Ταχύπλοων Σκαφών του 1994 (κώδικας HSC του 1994), του Διεθνούς Κώδικα Ασφαλείας Ταχύπλοων Σκαφών του 2000 (κώδικας HSC του 2000), του διεθνούς κώδικα του 2011 για το ενισχυμένο πρόγραμμα επιθεωρήσεων κατά τη διενέργεια πραγματογνωμοσύνης σε φορτηγά πλοία μεταφοράς φορτίου χύδην και σε πετρελαιοφόρα (κώδικας ESP του 2011), του διεθνούς κώδικα περί σωστικών μέσων (κώδικας LSA) και του Πρωτοκόλλου του 1988 που αναφέρεται στη Διεθνή Σύμβαση περί γραμμών φορτώσεως του 1966 (πρωτόκολλο του 1988 για τις γραμμές φορτώσεως)**

## ΑΙΤΙΟΛΟΓΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

### 1. ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟ ΤΗΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ

Η παρούσα πρόταση αφορά την απόφαση για τον καθορισμό της θέσης που πρέπει να ληφθεί εξ'ονόματος της Ένωσης κατά την 84η σύνοδο της Επιτροπής Προστασίας Θαλάσσιου Περιβάλλοντος του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (στο εξής: MEPC 84), η οποία έχει προγραμματιστεί να διεξαχθεί από τις 27 Απριλίου έως την 1η Μαΐου 2026, και κατά την 111η σύνοδο της Επιτροπής Ναυτικής Ασφάλειας του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (στο εξής: MSC 111), η οποία έχει προγραμματιστεί να διεξαχθεί από τις 13 έως τις 22 Μαΐου 2026.

Κατά τη διάρκεια της 84ης συνόδου, η Επιτροπή Προστασίας Θαλάσσιου Περιβάλλοντος (στο εξής: MEPC) προβλέπεται να εγκρίνει τροποποιήσεις του παραρτήματος VI της Διεθνούς Σύμβασης για την πρόληψη της ρύπανσης από πλοία (στο εξής: MARPOL).

Κατά τη διάρκεια της 111ης συνόδου, η Επιτροπή Ναυτικής Ασφάλειας (στο εξής: MSC) προβλέπεται να εγκρίνει τροποποιήσεις:

- α) των κεφαλαίων IV και V και του προσαρτήματος (Πιστοποιητικά) της Διεθνούς Σύμβασης του 1974 για την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα (στο εξής: SOLAS)·
- β) του Διεθνούς Κώδικα Ασφαλείας Ταχύπλοων Σκαφών του 1994 (στο εξής: κώδικας HSC του 1994)·
- γ) του Διεθνούς Κώδικα Ασφαλείας Ταχύπλοων Σκαφών του 2000 (στο εξής: κώδικας HSC του 2000)·
- δ) του διεθνούς κώδικα του 2011 για το ενισχυμένο πρόγραμμα επιθεωρήσεων κατά τη διενέργεια πραγματογνωμοσύνης σε φορτηγά πλοία μεταφοράς φορτίου χύδην και σε πετρελαιοφόρα (στο εξής: κώδικας ESP του 2011)·
- ε) του διεθνούς κώδικα σωστικών μέσων (στο εξής: κώδικας LSA)·
- στ) του παραρτήματος Β του πρωτοκόλλου του 1988 που αναφέρεται στη Διεθνή Σύμβαση περί γραμμών φορτώσεως του 1966 (στο εξής: πρωτόκολλο του 1988 για τις γραμμές φορτώσεως).

### 2. ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΗΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ

#### 2.1. Η Σύμβαση περί Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού, η σύμβαση MARPOL και η σύμβαση SOLAS

Με τη Σύμβαση περί Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού ιδρύεται ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός (στο εξής: ΔΝΟ). Σκοπός του ΔΝΟ είναι να αποτελέσει ένα φόρουμ συνεργασίας στο πεδίο των ρυθμίσεων και των πρακτικών σε πάσης φύσεως τεχνικά θέματα που άπτονται της διεθνούς εμπορικής ναυτιλίας. Στόχος του είναι επίσης να ενθαρρύνει τη γενική αποδοχή των υψηλότερων κατά το δυνατόν προτύπων όσον αφορά την ασφάλεια της ναυτιλίας, την αποτελεσματικότητα της ναυσιπλοΐας, την πρόληψη και τον έλεγχο της θαλάσσιας ρύπανσης από πλοία, με την παράλληλη προώθηση ισότιμων όρων ανταγωνισμού. Ασχολείται επίσης με τον χειρισμό συναφών διοικητικών και νομικών θεμάτων.

Η Σύμβαση άρχισε να ισχύει στις 17 Μαρτίου 1958.

Όλα τα κράτη μέλη είναι συμβαλλόμενα μέρη της Σύμβασης. Η Ένωση δεν είναι συμβαλλόμενο μέρος της Σύμβασης.

Η διεθνής σύμβαση για την πρόληψη της ρύπανσης από πλοία συνήφθη το 1973 (σύμβαση MARPOL) και αποτελεί σύμβαση του ΔΝΟ, η οποία άρχισε να ισχύει στις 2 Οκτωβρίου

1983. Όλα τα κράτη μέλη είναι συμβαλλόμενα μέρη της MARPOL και 25 κράτη μέλη είναι επίσης συμβαλλόμενα μέρη του παραρτήματος VI<sup>1</sup>, το οποίο άρχισε να ισχύει στις 18 Μαΐου 2005. Η Ένωση δεν είναι συμβαλλόμενο μέρος της MARPOL.

Όλα τα κράτη μέλη είναι συμβαλλόμενα μέρη της Διεθνούς Σύμβασης για την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα (SOLAS) του 1974, η οποία άρχισε να ισχύει στις 25 Μαΐου 1980. Η Ένωση δεν είναι συμβαλλόμενο μέρος της SOLAS.

## **2.2. Ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός**

Ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός (ΔΝΟ) είναι ο ειδικευμένος οργανισμός των Ηνωμένων Εθνών που είναι αρμόδιος για την ασφάλεια και την προστασία της ναυτιλίας και την πρόληψη της θαλάσσιας ρύπανσης από τα πλοία. Είναι η αρχή που καθορίζει διεθνή πρότυπα για την ασφάλεια, την προστασία και τις περιβαλλοντικές επιδόσεις της διεθνούς ναυτιλίας. Ο κύριος ρόλος του είναι η διαμόρφωση δίκαιου και αποτελεσματικού ρυθμιστικού πλαισίου για τον ναυτιλιακό κλάδο, το οποίο να είναι παγκοσμίως αποδεκτό και εφαρμοστέο.

Η συμμετοχή στον ΔΝΟ είναι ανοικτή μόνο σε κράτη. Όλα τα κράτη μέλη της ΕΕ είναι μέλη του ΔΝΟ. Μολονότι η ΕΕ δεν είναι μέλος, οι σχέσεις της Ευρωπαϊκής Επιτροπής με τον ΔΝΟ βασίζονται σήμερα στο ψήφισμα Α.1168(32) του ΔΝΟ, το οποίο καθορίζει τις διαδικασίες και τους όρους για τη συνεργασία μεταξύ του ΔΝΟ και των διακυβερνητικών οργανισμών. Με βάση το εν λόγω ψήφισμα του ΔΝΟ και περαιτέρω ρυθμίσεις μετά το 1974, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή συμμετέχει ως παρατηρητής σε όλες τις συνεδριάσεις των επιτροπών και των υποεπιτροπών του ΔΝΟ.

Η Επιτροπή Προστασίας Θαλάσσιου Περιβάλλοντος (MEPC) του ΔΝΟ απαρτίζεται από όλα τα μέλη του ΔΝΟ και συνέρχεται τουλάχιστον μία φορά ετησίως. Εξετάζει περιβαλλοντικά θέματα που εμπίπτουν στο αντικείμενο του Οργανισμού όσον αφορά τον έλεγχο και την πρόληψη της ρύπανσης από πλοία που καλύπτονται από τη σύμβαση MARPOL, καθώς και της ρύπανσης από πετρέλαιο, χημικά προϊόντα που μεταφέρονται χύδην, λύματα, απορρίμματα και εκπομπές από τα πλοία στην ατμόσφαιρα, στις οποίες περιλαμβάνονται οι ατμοσφαιρικοί ρύποι και οι εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου. Άλλα θέματα που καλύπτονται είναι η διαχείριση του θαλασσέριματος, συστήματα υφαλοχρωματισμού, η ανακύκλωση των πλοίων, η ετοιμότητα και η αντιμετώπιση της ρύπανσης και ο προσδιορισμός ειδικών περιοχών και ιδιαίτερα ευαίσθητων θαλάσσιων περιοχών.

Σύμφωνα με το άρθρο 38 στοιχείο α) της σύμβασης του ΔΝΟ, η Επιτροπή Προστασίας Θαλάσσιου Περιβάλλοντος εκτελεί τα καθήκοντα που της ανατίθενται από τη Σύμβαση του ΔΝΟ, τη Συνέλευση του ΔΝΟ ή το Συμβούλιο του ΔΝΟ, ή κάθε άλλου καθήκοντος, αποδεκτού από τον ΔΝΟ, το οποίο εμπίπτει στο ανωτέρω πεδίο εφαρμογής και μπορεί να της ανατεθεί στο πλαίσιο ή βάσει άλλης διεθνούς πράξης. Οι αποφάσεις της Επιτροπής Προστασίας Θαλάσσιου Περιβάλλοντος, καθώς και των επικουρικών οργάνων της, εκδίδονται με την πλειοψηφία των μελών τους.

Η MEPC 84 θα εγκρίνει τροποποιήσεις της MARPOL σύμφωνα με το άρθρο 16 παράγραφος 2 στοιχεία β), γ) και δ) της Σύμβασης.

Η Επιτροπή Ναυτικής Ασφάλειας (MSC) του ΔΝΟ απαρτίζεται από όλα τα μέλη του ΔΝΟ και συνέρχεται τουλάχιστον μία φορά ετησίως. Εξετάζει κάθε θέμα που εμπίπτει στο αντικείμενο του Οργανισμού και αφορά τα βοηθήματα ναυσιπλοΐας, τη ναυπήγηση και τον εξοπλισμό πλοίων, την επάνδρωση από άποψη ασφάλειας, τους κανόνες πρόληψης συγκρούσεων, τον χειρισμό επικίνδυνων φορτίων, τις διαδικασίες και τις απαιτήσεις

<sup>1</sup> Η Αυστρία και η Ουγγαρία δεν έχουν ακόμη επικυρώσει το παράρτημα VI της MARPOL.

ασφάλειας της ναυτιλίας, τα υδρογραφικά στοιχεία, τα ημερολόγια πλοίων και τη ναυτοπλοϊκή καταγραφή, τη διερεύνηση θαλάσσιων ατυχημάτων, την περισυλλογή και διάσωση, καθώς και κάθε άλλο θέμα που αφορά άμεσα την ασφάλεια της ναυτιλίας.

Σύμφωνα με το άρθρο 28 στοιχείο β) της σύμβασης του ΔΝΟ, η Επιτροπή Ναυτικής Ασφάλειας του ΔΝΟ αποτελεί μηχανισμό εκτέλεσης των καθηκόντων που της ανατίθενται από τη σύμβαση του ΔΝΟ, τη Συνέλευση του ΔΝΟ ή το Συμβούλιο του ΔΝΟ, ή κάθε άλλου καθήκοντος, αποδεκτού από τον ΔΝΟ, που εμπίπτει στο ανωτέρω πεδίο εφαρμογής το οποίο μπορεί να της ανατεθεί στο πλαίσιο ή βάσει άλλης διεθνούς πράξης. Οι αποφάσεις της Επιτροπής Ναυτικής Ασφάλειας και των επικουρικών οργάνων της εκδίδονται με πλειοψηφία από τα μέλη.

Η 111η σύνοδος της MSC θα εγκρίνει τροποποιήσεις σύμφωνα με το άρθρο VIII στοιχείο β) σημείο iv) της SOLAS και το άρθρο VI παράγραφος 2 στοιχείο δ) του πρωτοκόλλου του 1988 για τις γραμμές φορτώσεως.

### **2.3. Η προς έκδοση πράξη της Επιτροπής Προστασίας Θαλάσσιου Περιβάλλοντος του ΔΝΟ**

Κατά την 84η σύνοδό της, η MEPC πρόκειται να εγκρίνει τροποποιήσεις του παραρτήματος VI της MARPOL σχετικά με τα εξής:

- τον καθορισμό του Βορειοανατολικού Ατλαντικού ως νέας περιοχής ελέγχου εκπομπών (στο εξής: ECA) (κανονισμοί 13 και 14 και προσάρτημα VII του παραρτήματος VI της MARPOL).
- την προσβασιμότητα στη Βάση Δεδομένων Κατανάλωσης Καυσίμου Πετρελαίου Πλοίου του ΔΝΟ (σύστημα συλλογής δεδομένων του ΔΝΟ) και τη ρήτρα επανεξέτασης του βραχυπρόθεσμου μέτρου μείωσης των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου (κανονισμοί 20, 25, 27 και 28).

Οι τροποποιήσεις αυτές αναμενόταν να εγκριθούν κατά τη δεύτερη έκτακτη σύνοδο της MEPC (στο εξής: MEPC/ES.2), η οποία διεξήχθη από τις 14 έως τις 17 Οκτωβρίου 2025.

Στο πλαίσιο της προετοιμασίας για τη MEPC/ES.2, το Συμβούλιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης εξέδωσε την απόφαση (ΕΕ) 2025/2093 του Συμβουλίου, της 10ης Οκτωβρίου 2025, σχετικά με τη θέση που πρέπει να ληφθεί εξ ονόματος της Ευρωπαϊκής Ένωσης στο πλαίσιο της Επιτροπής Προστασίας Θαλάσσιου Περιβάλλοντος του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού κατά τη δεύτερη έκτακτη σύνοδό της όσον αφορά την έγκριση τροποποιήσεων της διεθνούς σύμβασης για την πρόληψη της ρύπανσης από πλοία (MARPOL)<sup>(2)</sup>.

Σύμφωνα με την απόφαση 2025/2093 του Συμβουλίου, η θέση της Ένωσης στην MEPC/ES.2 ήταν να συμφωνήσει με την έκδοση:

- α) των τροποποιήσεων των κανονισμών 13 και 14 και του προσαρτήματος VII του παραρτήματος VI της MARPOL σχετικά με τον καθορισμό του Βορειοανατολικού Ατλαντικού ως νέας περιοχής ελέγχου εκπομπών (ECA),
- β) των τροποποιήσεων των κανονισμών 20, 25, 27 και 28 του παραρτήματος VI της MARPOL σχετικά με την προσβασιμότητα στη Βάση Δεδομένων Κατανάλωσης Καυσίμου Πετρελαίου Πλοίων του ΔΝΟ (σύστημα συλλογής δεδομένων του ΔΝΟ), και

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

- γ) της εισαγωγής του νέου κεφαλαίου 5 του παραρτήματος VI της MARPOL σχετικά με το πλαίσιο του ΔΝΟ για μηδενικές καθαρές εκπομπές.

Δεδομένου ότι η συνεδρίαση της MEPC/ES.2 αναβλήθηκε για ένα έτος, ο ΔΝΟ διαβίβασε τις προαναφερθείσες τροποποιήσεις του παραρτήματος VI της MARPOL στα σημεία α) και β) στην MEPC προς έγκριση κατά την 84η σύνοδό της. Για τον σκοπό αυτό, υποβάλλεται η παρούσα πρόταση.

Παράλληλα, η έγκριση του νέου κεφαλαίου 5 του παραρτήματος VI της MARPOL σχετικά με το πλαίσιο του ΔΝΟ για μηδενικές καθαρές εκπομπές σύμφωνα με το στοιχείο γ) αναβλήθηκε μαζί με την MEPC/ES.2.

#### **2.4. Η προς έκδοση πράξη της Επιτροπής Ναυτικής Ασφάλειας του ΔΝΟ**

Κατά τη διάρκεια της 11ης συνόδου, η MSC προβλέπεται να εγκρίνει τροποποιήσεις:

- α) των κεφαλαίων IV και V και του προσαρτήματος (Πιστοποιητικά) της Διεθνούς Σύμβασης του 1974 για την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα (στο εξής: SOLAS)·
- β) του Διεθνούς Κώδικα Ασφαλείας Ταχύπλοων Σκαφών του 1994 (στο εξής: κώδικας HSC του 1994)·
- γ) του Διεθνούς Κώδικα Ασφαλείας Ταχύπλοων Σκαφών του 2000 (στο εξής: κώδικας HSC του 2000)·
- δ) του διεθνούς κώδικα του 2011 για το ενισχυμένο πρόγραμμα επιθεωρήσεων κατά τη διενέργεια πραγματογνωμοσύνης σε φορτηγά πλοία μεταφοράς φορτίου χύδην και σε πετρελαιοφόρα (στο εξής: κώδικας ESP του 2011)·
- ε) του διεθνούς κώδικα σωστικών μέσων (στο εξής: κώδικας LSA)·
- στ) του παραρτήματος Β του πρωτοκόλλου του 1988 που αναφέρεται στη Διεθνή Σύμβαση περί γραμμών φορτώσεως του 1966 (στο εξής: πρωτόκολλο του 1988 για τις γραμμές φορτώσεως).

### **3. ΘΕΣΗ ΠΟΥ ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΛΗΦΘΕΙ ΕΞ ΟΝΟΜΑΤΟΣ ΤΗΣ ΈΝΩΣΗΣ ΚΑΤΑ ΤΗΝ MEPC 84**

#### **3.1. Τροποποιήσεις των κανονισμών 13 και 14 και του προσαρτήματος VII του παραρτήματος VI της MARPOL**

Τα κράτη μέλη της ΕΕ και η Ευρωπαϊκή Επιτροπή, από κοινού με το Ηνωμένο Βασίλειο, την Ισλανδία, τη Δανία (Γροιλανδία) και τις Φερόες Νήσους, στο πλαίσιο της 83ης συνόδου της MEPC (στο εξής: MEPC 83) υπέβαλαν ένα έγγραφο προτείνοντας τον καθορισμό του Βορειοανατολικού Ατλαντικού Ωκεανού ως περιοχής ελέγχου των εκπομπών οξειδίων του θείου, αιωρούμενων σωματιδίων και οξειδίων του αζώτου, σύμφωνα με το παράρτημα VI της MARPOL. Η Επιτροπή συμμετέχει ενεργά στις προπαρασκευαστικές εργασίες από κοινού με τα παράκτια κράτη υπό τον συντονισμό της αντιπροσωπείας της Πορτογαλίας.

Η τεχνική ομάδα για τον καθορισμό των ιδιαίτερα ευαίσθητων θαλάσσιων περιοχών (PSSA) και των ειδικών περιοχών είχε διαπιστώσει ότι η προτεινόμενη ECA πληρούσε τα κριτήρια που ορίζονται στο τμήμα 3 του προσαρτήματος III του παραρτήματος VI της MARPOL. Λαμβανομένου υπόψη του αποτελέσματος της τεχνικής ομάδας, η MEPC 83 ενέκρινε τον καθορισμό ECA για τον έλεγχο των οξειδίων του θείου (στο εξής: SO<sub>x</sub>), των αιωρούμενων σωματιδίων και των οξειδίων του αζώτου (στο εξής: NO<sub>x</sub>) για τον Βορειοανατολικό Ατλαντικό Ωκεανό, με σκοπό την υιοθέτησή της κατά την επόμενη σύνοδο της MEPC. Οι

τροποποιήσεις αυτές διαβιβάστηκαν από τη γραμματεία του ΔΝΟ μέσω της εγκυκλίου αριθ. 5085 του ΔΝΟ, της 24ης Οκτωβρίου 2025.

Η Ένωση θα πρέπει να υποστηρίζει την πρόταση που παρουσιάζεται στο αναθεωρημένο σχέδιο τροποποιήσεων για τον καθορισμό του Βορειοανατολικού Ατλαντικού Ωκεανού ως περιοχής ελέγχου των εκπομπών οξειδίων του θείου, αιωρούμενων σωματιδίων και οξειδίων του αζώτου, σύμφωνα με το παράρτημα VI της MARPOL, διότι με τον τρόπο αυτό θα συμβάλει στην πρόληψη, τη μείωση και τον έλεγχο των εκπομπών NO<sub>x</sub>, SO<sub>x</sub> και αιωρούμενων σωματιδίων από πλοία, ώστε να επιτευχθούν συναφή οφέλη για την υγεία και το περιβάλλον και παράλληλα να διατηρηθούν διαχειρίσιμες οι οικονομικές επιπτώσεις στον ναυτιλιακό τομέα.

### 3.2. Τροποποιήσεις των κανονισμών 20, 25, 27 και 28 του παραρτήματος VI της MARPOL

Στο πλαίσιο της 82ης συνόδου της MEPC (στο εξής: MEPC 82) συγκροτήθηκε ομάδα αλληλογραφίας για την επανεξέταση του βραχυπρόθεσμου μέτρου μείωσης των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου, υπό τον κοινό συντονισμό της Βραζιλίας, της Ιαπωνίας και της Ευρωπαϊκής Επιτροπής.

Κατά την πρώτη συνεδρίαση της διασυνεδριακής ομάδας εργασίας για την ατμοσφαιρική ρύπανση και την ενεργειακή απόδοση (στο εξής: ISWG-APEE 1) εξετάστηκαν, μεταξύ άλλων θεμάτων, η προσβασιμότητα στα δεδομένα της Βάσης Δεδομένων Κατανάλωσης Καυσίμου Πετρελαίου Πλοίου του ΔΝΟ (σύστημα συλλογής δεδομένων του ΔΝΟ) για σκοπούς ανάλυσης και η ρήτρα επανεξέτασης του βραχυπρόθεσμου μέτρου μείωσης των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου.

Όσον αφορά την προσβασιμότητα στα δεδομένα του συστήματος συλλογής δεδομένων του ΔΝΟ, κατά την ISWG-APEE 1 εξετάστηκε η έκθεση της ομάδας αλληλογραφίας, η οποία είχε συμφωνήσει σχετικά με τη βελτίωση της προσβασιμότητας στα δεδομένα του συστήματος συλλογής δεδομένων του ΔΝΟ κατά τη φάση 1. Κατόπιν εξέτασης, η ομάδα κατάρτισε σχέδιο τροποποιήσεων του κανονισμού 27 του παραρτήματος VI της MARPOL.

Στο πλαίσιο της MEPC 83 ανατέθηκε, μεταξύ άλλων, στην ομάδα εργασίας για την ατμοσφαιρική ρύπανση και την ενεργειακή απόδοση (APEE) να οριστικοποιήσει το σχέδιο τροποποιήσεων του παραρτήματος VI της MARPOL και των συναφών κατευθυντήριων γραμμών σχετικά με την προσβασιμότητα στο σύστημα συλλογής δεδομένων του ΔΝΟ.

Αφού επισημάνθηκε ότι η ομάδα εργασίας εξέτασε περαιτέρω το σχέδιο τροποποιήσεων του κανονισμού 27 του παραρτήματος VI της MARPOL και των συναφών κατευθυντήριων γραμμών σχετικά με την προσβασιμότητα στο σύστημα συλλογής δεδομένων του ΔΝΟ, σχέδιο το οποίο εκπονήθηκε στο πλαίσιο της ISWG-APEE 1, κατά την MEPC 83 εγκρίθηκε το σχέδιο τροποποιήσεων του κανονισμού 27 του παραρτήματος VI της MARPOL σχετικά με την προσβασιμότητα στο σύστημα συλλογής δεδομένων του ΔΝΟ, με σκοπό την υιοθέτησή του κατά την επόμενη σύνοδο της MEPC. Οι τροποποιήσεις αυτές διαβιβάστηκαν από τη γραμματεία του ΔΝΟ μέσω της εγκυκλίου αριθ. 5005 του ΔΝΟ, της 11ης Απριλίου 2025.

Η Ένωση υπέβαλε έγγραφο με πρόταση επί του θέματος στο πλαίσιο της 13ης συνόδου της διασυνεδριακής ομάδας εργασίας σχετικά με τη μείωση των εκπομπών αερίων θερμοκηπίου από πλοία (στο εξής: ISWG-GHG 13/7), ζητώντας την τροποποίηση του συστήματος συλλογής δεδομένων ως προς το επίπεδο ανάλυσης των δεδομένων, τα πρόσθετα δεδομένα και την προσβασιμότητα. Το σχέδιο τροποποιήσεων συνάδει με το έγγραφο ISWG-GHG 13/7 όσον αφορά την αυξημένη προσβασιμότητα.

Η θέση της Ένωσης κατά την ISWG-APEE 1 και την MEPC 83 ήταν να υποστηρίξει το σχέδιο τροποποιήσεων του κανονισμού 27.

Η Ένωση θα πρέπει να υποστηρίξει τις εν λόγω τροποποιήσεις, διότι θα βελτιώσουν περαιτέρω την προσβασιμότητα στα δεδομένα του συστήματος συλλογής δεδομένων του ΔΝΟ, ώστε να διασφαλιστεί η αυστηρή εφαρμογή του πλαισίου δείκτη έντασης άνθρακα (στο εξής: πλαίσιο CII) και να διευκολυνθεί η επανεξέτασή του.

Όσον αφορά τις ρήτρες για την επανεξέταση του βραχυπρόθεσμου μέτρου, στο πλαίσιο της ISWG-APEE 1 καταρτίστηκε σχέδιο τροποποιήσεων των κανονισμών 20, 25 και 28 του παραρτήματος VI της MARPOL, με βάση το παράρτημα του εγγράφου MEPC 83/6/11, το οποίο εκπονήθηκε από την ομάδα αλληλογραφίας και αφορούσε επικαιροποίηση της αναφοράς στη στρατηγική του ΔΝΟ και την επανεξέταση του βραχυπρόθεσμου μέτρου μείωσης των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου.

Στο πλαίσιο της MEPC 83 εγκρίθηκε το σχέδιο τροποποιήσεων των κανονισμών 20, 25 και 28 του παραρτήματος VI της MARPOL, με σκοπό την υιοθέτηση κατά την επόμενη σύνοδο της MEPC. Οι τροποποιήσεις αυτές διαβιβάστηκαν από τη γραμματεία του ΔΝΟ μέσω της εγκυκλίου αριθ. 5085 του ΔΝΟ, της 24ης Οκτωβρίου 2025.

Η θέση της Ένωσης κατά την ISWG-APEE 1 και την MEPC 83 ήταν να υποστηρίξει το σχέδιο τροποποιήσεων όπως παρουσιάζεται στο έγγραφο MEPC 83/6/11.

Η Ένωση θα πρέπει να υποστηρίξει τις εν λόγω τροποποιήσεις, διότι αποτελούν επακόλουθο της έγκρισης της στρατηγικής του ΔΝΟ του 2023 για τα αέρια του θερμοκηπίου και συνέπεια της οριστικοποίησης της επανεξέτασης των βραχυπρόθεσμων μέτρων του ΔΝΟ και παρέχουν τη δυνατότητα περαιτέρω επανεξέτασης των εν λόγω κανονισμών.

#### **4. ΘΕΣΗ ΠΟΥ ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΛΗΦΘΕΙ ΕΞ ΟΝΟΜΑΤΟΣ ΤΗΣ ΈΝΩΣΗΣ ΚΑΤΑ ΤΗΝ 111Η ΣΥΝΟΔΟ ΤΗΣ MSC**

##### **4.1. Τροποποιήσεις των κεφαλαίων IV και V και του προσαρτήματος (Πιστοποιητικά) της SOLAS και τροποποιήσεις του κώδικα HSC του 1994 και του κώδικα HSC του 2000**

Κατά την 103η σύνοδο της MSC ανατέθηκαν στην Υποεπιτροπή Ναυσιπλοΐας, Επικοινωνιών και Έρευνας και Διάσωσης (στο εξής: NCSR) εργασίες για την κατάρτιση τροποποιήσεων των κεφαλαίων IV και V της SOLAS και προτύπων επιδόσεων και κατευθυντήριων γραμμών για την εισαγωγή συστήματος ανταλλαγής δεδομένων πολύ υψηλής συχνότητας (στο εξής: VDES).

Η 10η σύνοδος της NCSR άρχισε τις συζητήσεις σχετικά με τις εργασίες αυτές, εξετάζοντας αν η Υποεπιτροπή θα πρέπει να εξετάσει το ενδεχόμενο εισαγωγής του VDES βάσει του κεφαλαίου IV της SOLAS, πέραν του κεφαλαίου V της SOLAS. Η θέση της Ένωσης ήταν να υποστηριχθεί ότι, παρόλο που η Υποεπιτροπή θα μπορούσε να δώσει προτεραιότητα στην εισαγωγή του VDES βάσει του κεφαλαίου V της SOLAS, ήταν σημαντικό να εξεταστεί επίσης το ενδεχόμενο εισαγωγής του VDES βάσει του κεφαλαίου IV της SOLAS.

Η Υποεπιτροπή συμφώνησε να συγκροτήσει ομάδα αλληλογραφίας, υπό τον συντονισμό της Ιαπωνίας, με σκοπό τη διενέργεια τεχνικής, κανονιστικής και επιχειρησιακής ανάλυσης του VDES, συμπεριλαμβανομένων της οικείας συνιστώσας επικοινωνιών και των συναφών δαπανών, για την κατάρτιση των απαιτούμενων σχεδίων προτύπων επιδόσεων και σχεδίων τροποποιήσεων των κεφαλαίων IV και V της SOLAS, καθώς και τον προσδιορισμό τυχόν επακόλουθων τροποποιήσεων άλλων πράξεων.

Στο πλαίσιο της 11ης συνόδου της NCSR (στο εξής: NCSR 11) συνεχίστηκε η συζήτηση σχετικά με το αν και με ποιον τρόπο θα συμπεριληφθεί το VDES στα κεφάλαια IV και V της SOLAS, λαμβανομένων υπόψη των επιλογών που ανέπτυξε η ομάδα αλληλογραφίας. Κατά την NCSR 11 συγκροτήθηκε εκ νέου η ομάδα αλληλογραφίας για το σύστημα ανταλλαγής δεδομένων πολύ υψηλής συχνότητας (VDES), υπό τον συντονισμό της Ιαπωνίας, με σκοπό την οριστικοποίηση του σχεδίου τροποποιήσεων της SOLAS, συμπεριλαμβανομένων των επακόλουθων τροποποιήσεων. Η θέση της Ένωσης στην NCSR 11 ήταν να υποστηριχθεί η συγκρότηση της ομάδας εργασίας για τη ναυσιπλοΐα, ώστε να συνεχιστεί η συζήτηση των τροποποιήσεων της SOLAS, και να υποστηριχθεί η εκ νέου συγκρότηση της ομάδας αλληλογραφίας για τη συνέχιση των αναγκαίων εργασιών μεταξύ των συνόδων.

Κατά τη 12η σύνοδο της NCSR (στο εξής: NCSR 12) εξετάστηκε η έκθεση της ομάδας αλληλογραφίας σχετικά με το σχέδιο τροποποιήσεων της SOLAS, συμπεριλαμβανομένων επίσης των επακόλουθων τροποποιήσεων υποχρεωτικών και μη υποχρεωτικών πράξεων, και συμφωνήθηκε να διαβιβαστούν οι εργασίες αυτές σε ομάδα εργασίας με σκοπό την ολοκλήρωσή τους. Η Υποεπιτροπή, αφού εξέτασε την έκθεση της ομάδας εργασίας, συμφώνησε με το σχέδιο τροποποιήσεων του κεφαλαίου V και του προσαρτήματος της SOLAS. Η Υποεπιτροπή συμφώνησε επίσης με το σχέδιο επακόλουθων τροποποιήσεων των κωδίκων HSC του 1994 και του 2000. Η Υποεπιτροπή, αφού έλαβε υπόψη την αξιολόγηση της ομάδας εργασίας σχετικά με την έγκριση του προαναφερθέντος σχεδίου τροποποιήσεων της SOLAS, συμφώνησε να καλέσει την 110η σύνοδο της MSC (στο εξής: MSC 110) να τις εγκρίνει, ως επείγον ζήτημα, με σκοπό την υιοθέτηση από την MSC 111 και την έναρξη ισχύος την 1η Ιανουαρίου 2028. Η θέση της Ένωσης στην NCSR 12 ήταν να υποστηρίξει το έργο της ομάδας αλληλογραφίας και να προτείνει τη διαβίβαση της έκθεσής της σε ομάδα εργασίας για περαιτέρω εξέταση.

Στο πλαίσιο της MSC 110 εγκρίθηκε το σχέδιο τροποποιήσεων του κεφαλαίου V και του προσαρτήματος της SOLAS για την εισαγωγή του VDES, με σκοπό την επακόλουθη υιοθέτηση κατά την MSC 111. Η επιτροπή ενέκρινε επίσης το σχετικό σχέδιο επακόλουθων τροποποιήσεων των κωδίκων HSC του 1994 και του 2000, με σκοπό την επακόλουθη υιοθέτηση κατά την MSC 111, σύμφωνα με το προαναφερθέν σχέδιο τροποποιήσεων της SOLAS. Οι τροποποιήσεις αυτές διαβιβάστηκαν από τη γραμματεία του ΔΝΟ μέσω της εγκυκλίου αριθ. 5063 του ΔΝΟ, της 29ης Σεπτεμβρίου 2025.

Η θέση της Ένωσης κατά την MSC 110 ήταν να υποστηρίξει το σχέδιο τροποποιήσεων.

Η Ένωση θα πρέπει να υποστηρίξει τις τροποποιήσεις αυτές, διότι είναι αποδοτικότερο να χρησιμοποιούνται ειδικοί διάλογοι για ειδικά για την εκάστοτε εφαρμογή μηνύματα (στο εξής: ASM) του VDES και το VDES έχει πρόσθετες δυνατότητες για την ανταλλαγή περισσότερων ψηφιακών δεδομένων και, ως εκ τούτου, θα μπορούσε να ανταποκριθεί στη μελλοντική αύξηση της ζήτησης για τη χρήση ψηφιακών δεδομένων στις θαλάσσιες ραδιοεπικοινωνίες. Επιπρόσθετα, η ανταλλαγή ψηφιακών δεδομένων αποφέρει πολυάριθμα οφέλη όχι μόνο για την ασφάλεια και την επίγνωση της κατάστασης, αλλά και για την ασφάλεια, την αποδοτικότητα της ναυσιπλοΐας, την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος και τη μείωση του φόρτου των ναυτικών. Το VDES ενισχύει σημαντικά τα οφέλη που παρέχονται μέσω του συστήματος αυτόματης αναγνώρισης (στο εξής: AIS) και θεωρείται καταλύτης της ηλεκτρονικής πλοήγησης. Η ικανότητα ανταλλαγής ASM και άλλων πληροφοριών μεταξύ πλοίων και αρχών ξηράς βελτιώνεται σημαντικά μέσω της εφαρμογής του VDES.

Όσον αφορά τις τροποποιήσεις των κανονισμών IV/5, V/4 και V/5 της SOLAS, η NCSR 12 σημείωσε τις εκτιμήσεις της κοινής ομάδας εμπειρογνομόνων ΔΝΟ / Διεθνούς Ένωσης Τηλεπικοινωνιών (στο εξής: ΔΕΤ) σχετικά με την εκπόνηση σχεδίου τροποποιήσεων της σύμβασης SOLAS. Εξέτασε επίσης τις επιλογές για την τροποποίηση της SOLAS που

εκπόνησε η κοινή ομάδα εμπειρογνομόνων ΔΝΟ/ΔΕΤ, λαμβάνοντας υπόψη έγγραφα, συμπεριλαμβανομένης της εισήγησης της Ένωσης στη ΝCSR 12, με την οποία υποβλήθηκαν παρατηρήσεις σχετικά με τις επιλογές που παρουσίασε η κοινή ομάδα εμπειρογνομόνων ΔΝΟ/ΔΕΤ. Η ΝCSR 12 παρέπεμψε τα θέματα στην ομάδα εργασίας για περαιτέρω επανεξέταση και οριστικοποίηση των τροποποιήσεων της SOLAS. Η ΝCSR 12 συμφώνησε με το σχέδιο τροποποιήσεων των κανονισμών IV/5, V/4 και V/5 της SOLAS σχετικά με την απαίτηση διάδοσης πληροφοριών για την ασφάλεια στη θάλασσα (MSI) και πληροφοριών σχετικά με δραστηριότητες έρευνας και διάσωσης (SAR) μέσω όλων των επιχειρησιακών αναγνωρισμένων κινητών δορυφορικών υπηρεσιών (RMSS), και ενέκρινε την αιτιολόγηση για την υποβολή του προαναφερθέντος σχεδίου τροποποιήσεων στην MSC 110 προς έγκριση, με σκοπό την υιοθέτηση από την MSC 111 και την έναρξη ισχύος την 1η Ιανουαρίου 2028. Η θέση της Ένωσης στην ΝCSR 12 ήταν να υποστηρίξει την πρόταση της Ένωσης για σχέδιο τροποποιήσεων της SOLAS όσον αφορά τη διάδοση πληροφοριών για την ασφάλεια στη θάλασσα και πληροφοριών σχετικά με δραστηριότητες έρευνας και διάσωσης μέσω όλων των επιχειρησιακών αναγνωρισμένων κινητών δορυφορικών υπηρεσιών.

Η MSC 110 ενέκρινε το σχέδιο τροποποιήσεων των κανονισμών IV/5, V/4 και V/5 της SOLAS σχετικά με την απαίτηση διάδοσης πληροφοριών για την ασφάλεια στη θάλασσα και πληροφοριών σχετικά με δραστηριότητες έρευνας και διάσωσης μέσω όλων των επιχειρησιακών κινητών δορυφορικών υπηρεσιών που αναγνωρίζονται από τον Οργανισμό για χρήση στο παγκόσμιο ναυτιλιακό σύστημα κινδύνου και ασφάλειας (GMDSS), με σκοπό την επακόλουθη υιοθέτηση κατά την MSC 111. Οι τροποποιήσεις αυτές διαβιβάστηκαν από τη γραμματεία του ΔΝΟ μέσω της εγκυκλίου αριθ. 5063 του ΔΝΟ, της 29ης Σεπτεμβρίου 2025.

Η θέση της Ένωσης κατά την MSC 110 ήταν να υποστηρίξει το σχέδιο τροποποιήσεων.

Η Ένωση θα πρέπει να υποστηρίξει αυτές τις τροποποιήσεις, διότι με την εισαγωγή νέων αναγνωρισμένων κινητών δορυφορικών υπηρεσιών, πρέπει να δηλώνεται σαφώς η απαίτηση για τη διάδοση πληροφοριών για την ασφάλεια στη θάλασσα και πληροφοριών σχετικά με δραστηριότητες έρευνας και διάσωσης μέσω όλων των επιχειρησιακών αναγνωρισμένων κινητών δορυφορικών υπηρεσιών.

#### 4.2. Τροποποιήσεις του κώδικα ESP του 2011

Η υποεπιτροπή σχεδιασμού και κατασκευής πλοίων (στο εξής: SDC), κατά τη 10η σύνοδό της (στο εξής: SDC 10), συζήτησε τις εξεταζόμενες τροποποιήσεις του κώδικα ESP του 2011 και συμφώνησε ότι θα πρέπει να πραγματοποιηθούν εργασίες μεταξύ των συνόδων στο πλαίσιο ομάδας αλληλογραφίας, η οποία θα πρέπει να επιφορτιστεί με την εξέταση της πρότασης τροποποιήσεων του κώδικα ESP. Η θέση της Ένωσης στην SDC 10 ήταν να προτείνει οι προτεινόμενες τροποποιήσεις του κώδικα ESP είτε να συζητηθούν από ομάδα αλληλογραφίας είτε να αναβληθούν ώστε να εξεταστούν από ομάδα εργασίας που θα συσταθεί στην 11η σύνοδο της SDC (στο εξής: SDC 11).

Η SDC 11 εξέτασε την έκθεση της ομάδας αλληλογραφίας σχετικά με τροποποιήσεις του κώδικα ESP του 2011 που επιτρέπουν τη χρήση τεχνικών εξ αποστάσεως επιθεώρησης (RIT) και παρέπεμψε το θέμα σε ομάδα εργασίας. Η SDC 11, αφού εξέτασε την έκθεση της ομάδας εργασίας, ενέκρινε το σχέδιο τροποποιήσεων του κώδικα ESP του 2011 για την ενσωμάτωση τεχνικών εξ αποστάσεως επιθεώρησης, προς έγκριση από την MSC 110 και επακόλουθη υιοθέτηση από την MSC 111. Η θέση της Ένωσης στην SDC 11 ήταν να υποστηρίξει την έκθεση της ομάδας αλληλογραφίας σχετικά με τη χρήση τεχνικών εξ αποστάσεως επιθεώρησης και την παραπομπή της σε ομάδα εργασίας.

Η MSC 110 ενέκρινε το σχέδιο τροποποιήσεων του κώδικα ESP του 2011, ώστε να καταστεί δυνατή η χρήση τεχνικών εξ αποστάσεως επιθεώρησης, με σκοπό την υιοθέτηση από την MSC 111 και την έναρξη ισχύος την 1η Ιανουαρίου 2028. Οι τροποποιήσεις αυτές διαβιβάστηκαν από τη γραμματεία του ΔΝΟ μέσω της εγκυκλίου αριθ. 5063 του ΔΝΟ, της 29ης Σεπτεμβρίου 2025.

Η θέση της Ένωσης κατά την MSC 110 ήταν να υποστηρίξει το σχέδιο τροποποιήσεων.

Η Ένωση θα πρέπει να υποστηρίξει αυτές τις τροποποιήσεις, διότι οι τεχνικές αυτές προσφέρουν μεγαλύτερη αποδοτικότητα, μεγαλύτερη ευελιξία και αυξημένη αξιοπιστία στις καθημερινές δραστηριότητες πραγματογνωμοσύνης και επιθεώρησης, χωρίς να θίγεται το αποτέλεσμα των εν λόγω δραστηριοτήτων.

#### 4.3. Τροποποιήσεις του κώδικα LSA

Η υποεπιτροπή συστημάτων και εξοπλισμού πλοίων (στο εξής: SSE), κατά τη 10η σύνοδό της (στο εξής: SSE 10), συμφώνησε, καταρχήν, να καταρτίσει σχέδιο τροποποιήσεων του κώδικα LSA σχετικά με τις απαιτήσεις σχεδιασμού και δοκιμής πρωτοτύπων για τις ρυθμίσεις που χρησιμοποιούνται στις λειτουργικές δοκιμές συστημάτων απελευθέρωσης σωσίβιων λέμβων ελεύθερης πτώσης χωρίς καθαίρεση της σωσίβιας λέμβου, με σκοπό την οριστικοποίησή τους από την 11η σύνοδο της SSE (στο εξής: SSE 11), και ανέθεσε στην ομάδα αλληλογραφίας για τον κώδικα LSA να οριστικοποιήσει το σχέδιο τροποποιήσεων. Η θέση της Ένωσης κατά την SSE 10 ήταν να υποστηρίξει την παραπομπή των συζητήσεων στην ομάδα εργασίας.

Η SSE 11, αφού ενέκρινε τις εργασίες της ομάδας αλληλογραφίας, εξέτασε το σχέδιο τροποποιήσεων και ανέθεσε στην ομάδα εργασίας να το οριστικοποιήσει. Η SSE 10 συμφώνησε με το σχέδιο τροποποιήσεων του κώδικα LSA, με σκοπό την έγκριση κατά την MSC 110 και την επακόλουθη υιοθέτηση από την MSC 111. Η θέση της Ένωσης στην SSE 11 ήταν να υποστηρίξει την έκθεση της ομάδας αλληλογραφίας και τη συγκρότηση ομάδας εργασίας για τα σωστικά μέσα για την οριστικοποίηση, κατά την εν λόγω σύνοδο, του σχεδίου τροποποιήσεων του κώδικα LSA.

Κατά την MSC 110, αφού εξετάστηκε το σχέδιο τροποποιήσεων του κώδικα LSA, εγκρίθηκε το σχέδιο τροποποιήσεων, με σκοπό την υιοθέτηση κατά την MSC 111. Οι τροποποιήσεις αυτές διαβιβάστηκαν από τη γραμματεία του ΔΝΟ μέσω της εγκυκλίου αριθ. 5063 του ΔΝΟ, της 29ης Σεπτεμβρίου 2025.

Η θέση της Ένωσης κατά την MSC 110 ήταν να υποστηρίξει το σχέδιο τροποποιήσεων.

Η Ένωση θα πρέπει να υποστηρίξει τις τροποποιήσεις αυτές, οι οποίες θα διευκολύνουν την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα, αυξάνοντας την εμπιστοσύνη στην αποτελεσματική και αποδοτική λειτουργία των σωσίβιων λέμβων ελεύθερης πτώσης σε περίπτωση εγκατάλειψης του πλοίου.

#### 4.4. Τροποποιήσεις του πρωτοκόλλου του 1988 για τις γραμμές φορτώσεως.

Η 107η σύνοδος της MSC ενέκρινε την προσθήκη νέας εισήγησης για την τροποποίηση του πρωτοκόλλου του 1988 για τις γραμμές φορτώσεως, ώστε να καθοριστεί η απαίτηση για την τοποθέτηση προστατευτικών κιγκλιδωμάτων στη δομή του καταστρώματος με σκοπό την ελαχιστοποίηση των κινδύνων για την ασφάλεια. Η επιτροπή ενέκρινε αυτή τη νέα εισήγηση. Η θέση της Ένωσης κατά την 107η σύνοδο της MSC ήταν να υποστηρίξει αυτή τη νέα εισήγηση.

Η SDC 10, μολονότι συμφώνησε καταρχήν με το σχέδιο τροποποίησης του κανονισμού 25 του πρωτοκόλλου του 1988 για τις γραμμές φορτώσεως, σημείωσε ότι απαιτούνται περαιτέρω εργασίες για την οριστικοποίηση και συμφώνησε να ζητήσει από την επιτροπή να παρατείνει το επιδιωκόμενο έτος ολοκλήρωσης της εισήγησης έως το 2025 και να διατηρήσει το συγκεκριμένο θέμα στην προσωρινή ημερήσια διάταξη της SDC 11. Η θέση της Ένωσης στην SDC 10 ήταν να υποστηρίξει την πρόταση τροποποίησης του κανονισμού 25 του πρωτοκόλλου του 1988 για τις γραμμές φορτώσεως.

Η SDC 11 συμφώνησε με το σχέδιο τροποποιήσεων του κανονισμού 25 του πρωτοκόλλου του 1988 για τις γραμμές φορτώσεως προς έγκριση κατά την MSC 110 και επακόλουθη υιοθέτηση κατά την MSC 111, με αναμενόμενη έναρξη ισχύος την 1η Ιανουαρίου 2028. Η θέση της Ένωσης στην SDC 11 ήταν να υποστηρίξει την πρόταση τροποποίησης του κανονισμού 25 του πρωτοκόλλου του 1988 για τις γραμμές φόρτωσης.

Η MSC 110 ενέκρινε το σχέδιο τροποποιήσεων του κανονισμού 25 του πρωτοκόλλου του 1988 για τις γραμμές φορτώσεως, όσον αφορά την απαίτηση τοποθέτησης προστατευτικών κιγκλιδωμάτων στη δομή του καταστρώματος, με σκοπό την υιοθέτηση κατά την MSC 111. Οι τροποποιήσεις αυτές διαβιβάστηκαν από τη γραμματεία του ΔΝΟ μέσω της εγκυκλίου αριθ. 5063 του ΔΝΟ, της 29ης Σεπτεμβρίου 2025.

Η θέση της Ένωσης κατά την MSC 110 ήταν να υποστηρίξει το σχέδιο τροποποιήσεων.

Η Ένωση θα πρέπει να υποστηρίξει τις τροποποιήσεις αυτές, διότι η τοποθέτηση προστατευτικών κιγκλιδωμάτων με τρεις οριζόντιες δοκούς στη δομή του καταστρώματος μπορεί να ενισχύσει αποτελεσματικά την προστασία του πληρώματος, να μειώσει τον κίνδυνο πτώσης στη θάλασσα και τραυματισμών του πληρώματος και να βελτιώσει την ασφάλεια των πλοίων με ελάχιστο οικονομικό κόστος.

## **5. ΣΧΕΤΙΚΗ ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ ΤΗΣ ΕΕ ΚΑΙ ΑΡΜΟΛΙΟΤΗΤΑ ΤΗΣ ΕΕ**

### **5.1. Σχετική νομοθεσία της ΕΕ**

#### *5.1.1. Τροποποιήσεις των κανονισμών 13 και 14 και του προσαρτήματος VII του παραρτήματος VI της MARPOL*

Η οδηγία (ΕΕ) 2016/802 έχει ως στόχο τη μείωση των εκπομπών διοξειδίου του θείου από ορισμένα υγρά καύσιμα<sup>3</sup>. Αποσκοπεί στην πρόληψη και στον έλεγχο της ατμοσφαιρικής ρύπανσης η οποία προκαλείται από επιβλαβείς εκπομπές που οφείλονται στη χρήση υγρών καυσίμων με υψηλή περιεκτικότητα σε θείο, οι οποίες βλάπτουν την ανθρώπινη υγεία και το περιβάλλον και συμβάλλουν στον σχηματισμό όξινων ιζημάτων. Το άρθρο 6 και το άρθρο 13, καθώς και το παράρτημα I αναφέρονται στους κανόνες που ορίζονται στο παράρτημα VI της MARPOL σχετικά με τη μέγιστη περιεκτικότητα των καυσίμων πλοίων σε θείο και τις εκπομπές SO<sub>x</sub> των πλοίων στα ύδατα της ΕΕ.

Η οδηγία-πλαίσιο για τη θαλάσσια στρατηγική<sup>4</sup> απαιτεί από τα κράτη μέλη να λαμβάνουν τα αναγκαία μέτρα για την επίτευξη ή τη διατήρηση «καλής περιβαλλοντικής κατάστασης» στο θαλάσσιο περιβάλλον έως το 2020. Ως καλή περιβαλλοντική κατάσταση νοείται «η περιβαλλοντική κατάσταση των θαλασσιών υδάτων στην οποία τα ύδατα αυτά παρέχουν

<sup>3</sup> Οδηγία (ΕΕ) 2016/802 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11ης Μαΐου 2016, σχετικά με τη μείωση της περιεκτικότητας ορισμένων υγρών καυσίμων σε θείο (ΕΕ L 132 της 21.5.2016, σ. 58, <http://data.europa.eu/eli/dir/2016/802/oj>).

<sup>4</sup> Οδηγία 2008/56/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 17ης Ιουνίου 2008, περί πλαισίου κοινοτικής δράσης στο πεδίο της πολιτικής για το θαλάσσιο περιβάλλον (οδηγία-πλαίσιο για τη θαλάσσια στρατηγική) (ΕΕ L 164 της 25.6.2008, σ. 19, <http://data.europa.eu/eli/dir/2008/56/oj>).

οικολογικά ποικίλους και δυναμικούς ωκεανούς και θάλασσες που είναι καθαρές, υγιείς και παραγωγικές στα πλαίσια των εγγενών συνθηκών τους, και όπου η χρήση του θαλάσσιου περιβάλλοντος βρίσκεται σε επίπεδο αειφορίας, διασφαλίζοντας έτσι τις δυνατότητες για χρήσεις και δραστηριότητες από τις σημερινές και τις μελλοντικές γενεές» (άρθρο 3 σημείο 5 της οδηγίας-πλαίσιο για τη θαλάσσια στρατηγική). Ο προσδιορισμός της καλής περιβαλλοντικής κατάστασης προϋποθέτει, μεταξύ άλλων, την ελαχιστοποίηση του ανθρωπογενούς ευτροφισμού, ιδίως των δυσμενών επιπτώσεών του, όπως είναι οι απώλειες στη βιοποικιλότητα, η υποβάθμιση του οικοσυστήματος, η εξάπλωση επιβλαβών φυκών και η έλλειψη οξυγόνου στον βυθό των θαλασσών. Η μείωση των εισροών αζώτου που προέρχονται από τη θαλάσσια ναυσιπλοΐα μέσω της εφαρμογής των απαιτήσεων της βαθμίδας III που συνεπάγεται ο καθορισμός του Βορειοανατολικού Ατλαντικού ως περιοχής ελέγχου εκπομπών NO<sub>x</sub>, θα βοηθήσει τα κράτη μέλη της ΕΕ που βρέχονται από τις εν λόγω θάλασσες να επιτύχουν «καλή περιβαλλοντική κατάσταση» σύμφωνα με την οδηγία-πλαίσιο για τη θαλάσσια στρατηγική.

Η οδηγία για την ποιότητα του ατμοσφαιρικού αέρα<sup>5</sup> (αναθεωρηθείσα το 2024) καθορίζει, μεταξύ άλλων, οριακές τιμές NO<sub>2</sub> με σκοπό να αποφεύγονται, να προλαμβάνονται ή να μειώνονται οι επιβλαβείς επιπτώσεις στην ανθρώπινη υγεία και/ή στο περιβάλλον, οι οποίες προκαλούνται από την ατμοσφαιρική ρύπανση. Η οδηγία για την ποιότητα του ατμοσφαιρικού αέρα αναγνωρίζει ότι για την επίτευξη των στόχων που καθορίζονται στην εν λόγω οδηγία είναι ιδιαίτερα σημαντικό να καταπολεμηθούν οι εκπομπές ρύπων στην πηγή, ιδίως με μέτρα που θα περιορίζουν τις εκπομπές καυσαερίων των κινητήρων των διαφόρων κινητών και σταθερών πηγών, μέσω της θέσπισης προτύπων ποιότητας των κινητήρων ή των καυσίμων. Η Ένωση έχει θέσει σε ισχύ διάφορες νομοθετικές πράξεις για τη ρύθμιση των εκπομπών μέσω προτύπων για τους κινητήρες στους διάφορους τρόπους οδικής μεταφοράς (αυτοκίνητα, βαρέα και ελαφρά φορτηγά μέσω των προτύπων Euro<sup>6</sup>) και τις πηγές των μη οδικών κινητών μηχανημάτων (σκάφη εσωτερικής ναυσιπλοΐας και σιδηροδρομικές μηχανές μέσω της οδηγίας για τα μη οδικά κινητά μηχανήματα)<sup>7</sup>.

Ως εκ τούτου, οι τροποποιήσεις των κανονισμών 13 και 14 και του προσαρτήματος VII του παραρτήματος VI της MARPOL σχετικά με την υιοθέτηση περιοχής ελέγχου εκπομπών μπορούν να επηρεάσουν αποφασιστικά το περιεχόμενο της οδηγίας (ΕΕ) 2016/802. Αυτό οφείλεται στο γεγονός ότι ο καθορισμός περιοχής ελέγχου εκπομπών εντός των κρατών μελών της ΕΕ θα επηρεάσει την εφαρμογή της εν λόγω οδηγίας, δεδομένου ότι το άρθρο 6, το άρθρο 13 και το παράρτημα I αναφέρονται στους κανόνες που ορίζονται στο παράρτημα VI

<sup>5</sup> Οδηγία 2008/50/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 21ης Μαΐου 2008, για την ποιότητα του ατμοσφαιρικού αέρα και καθαρότερο αέρα για την Ευρώπη ΕΕ L 152 της 11.6.2008, σ. 1. <http://data.europa.eu/eli/dir/2008/50/oj>.

<sup>6</sup> Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 715/2007 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 20ής Ιουνίου 2007, που αφορά την έγκριση τύπου μηχανοκίνητων οχημάτων όσον αφορά εκπομπές από ελαφρά επιβατηγά και εμπορικά οχήματα (Euro 5 και Euro 6) και σχετικά με την πρόσβαση σε πληροφορίες επισκευής και συντήρησης οχημάτων ΕΕ L 171 της 29.6.2007, σ. 1. <http://data.europa.eu/eli/reg/2007/715/oj>.

Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 595/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 18ης Ιουνίου 2009, σχετικά με την έγκριση τύπου των μηχανοκίνητων οχημάτων και κινητήρων όσον αφορά τις εκπομπές των βαρέων επαγγελματικών οχημάτων (ευρώ VI) και σχετικά με την πρόσβαση σε πληροφορίες επισκευής και συντήρησης οχημάτων ΕΕ L 188 της 8.7.2009, σ. 1. <http://data.europa.eu/eli/reg/2009/595/oj>.

<sup>7</sup> Κανονισμός (ΕΕ) 2016/1628 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 14ης Σεπτεμβρίου 2016, σχετικά με τις απαιτήσεις που αφορούν τα όρια εκπομπών για τους αέριους και σωματιδιακούς ρύπους και την έγκριση τύπου για κινητήρες εσωτερικής καύσης για μη οδικά κινητά μηχανήματα, για την τροποποίηση των κανονισμών (ΕΕ) αριθ. 1024/2012 και (ΕΕ) αριθ. 167/2013 και για την τροποποίηση και κατάργηση της οδηγίας 97/68/ΕΚ ΕΕ L 252 της 16.9.2016, σ. 53. <http://data.europa.eu/eli/reg/2016/1628/oj>.

της MARPOL σχετικά με τη μέγιστη περιεκτικότητα των καυσίμων πλοίων σε θείο και τις εκπομπές SOx των πλοίων στα ύδατα της ΕΕ.

#### 5.1.2. Τροποποιήσεις των κανονισμών 20, 25, 27 και 28 του παραρτήματος VI της MARPOL

Ο κανονισμός (ΕΕ) 2015/757 για την παρακολούθηση, την υποβολή εκθέσεων και την επαλήθευση των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα από θαλάσσιες μεταφορές<sup>8</sup> (στο εξής: κανονισμός ΠΥΕ της ΕΕ) θεσπίζει το νομικό πλαίσιο ενός ενωσιακού συστήματος για την παρακολούθηση, την υποβολή εκθέσεων και την επαλήθευση (ΠΥΕ) των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου. Ο κανονισμός αποσκοπεί στην παροχή αξιόπιστων και επαληθεύσιμων δεδομένων για τις εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου και τους δείκτες ενεργειακής απόδοσης, στην ενημέρωση των υπευθύνων χάραξης πολιτικής και στην τόνωση της υιοθέτησης ενεργειακά αποδοτικών τεχνολογιών και συμπεριφορών από την αγορά. Αυτό επιτυγχάνεται με την αντιμετώπιση των φραγμών της αγοράς, όπως η έλλειψη πληροφοριών. Ο εν λόγω κανονισμός αρχίζει να ισχύει την 1η Ιουλίου 2015. Η βελτίωση της προσβασιμότητας του ευρύτερου κοινού στη Βάση Δεδομένων Κατανάλωσης Καυσίμου Πετρελαίου Πλοίου του ΔΝΟ (σύστημα συλλογής δεδομένων του ΔΝΟ) και η εισαγωγή της ρήτρας επανεξέτασης του βραχυπρόθεσμου μέτρου μείωσης των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου αποσκοπούν στη μείωση της έντασης άνθρακα της διεθνούς ναυτιλίας κατά τρόπο που συνάδει με το επίπεδο φιλοδοξίας που καθορίζεται στη στρατηγική του ΔΝΟ για τη μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου από τα πλοία. Η βελτίωση της συνέπειας / της ποιότητας των δεδομένων που υποβάλλονται στο πλαίσιο του συστήματος συλλογής δεδομένων του ΔΝΟ και η διεύρυνση της πρόσβασης του ευρύτερου κοινού σε δεδομένα έχουν επιπτώσεις στη συλλογή και την υποβολή δεδομένων σχετικά με την κατανάλωση καυσίμου πετρελαίου πλοίου και, ως εκ τούτου, θα μπορούσαν να επηρεάσουν την παρακολούθηση, την επαλήθευση και την υποβολή εκθέσεων σχετικά με τις εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου από τη ναυτιλία στο πλαίσιο του κανονισμού ΠΥΕ της ΕΕ.

Το νομοθέτημα της ΕΕ για το κλίμα<sup>9</sup> καθορίζει δεσμευτικούς ενωσιακούς στόχους για το κλίμα (σε σύγκριση με το 1990) για μείωση των καθαρών εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου —εκπομπές μετά την αφαίρεση των απορροφήσεων— κατά τουλάχιστον 55 % έως το 2030 και κατά 90 % έως το 2040 (πρόταση της Επιτροπής). Περιλαμβάνει επίσης τον στόχο της κλιματικής ουδετερότητας έως το 2050 και έναν φιλόδοξο στόχο για καθαρές αρνητικές εκπομπές μετά από αυτήν την περίοδο.

Με βάση τις προτάσεις της Επιτροπής στη δέσμη μέτρων προσαρμογής στον στόχο του 55 % για τη μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου («Fit for 55»), οι νομοθέτες της ΕΕ ενέκριναν τις ακόλουθες νομικές πράξεις που στοχεύουν ειδικά στις εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου από τον τομέα της ναυτιλίας:

- την αναθεώρηση της οδηγίας 2003/87/ΕΚ για το σύστημα εμπορίας δικαιωμάτων εκπομπής της ΕΕ (στο εξής: ΣΕΔΕ)<sup>10</sup> με την οδηγία (ΕΕ)

<sup>8</sup> Κανονισμός (ΕΕ) 2015/757 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 29ης Απριλίου 2015, για την παρακολούθηση, την υποβολή εκθέσεων και επαλήθευση των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα από θαλάσσιες μεταφορές και για την τροποποίηση της οδηγίας 2009/16/ΕΚ ΕΕ L 123 της 19.5.2015, σ. 55. <http://data.europa.eu/eli/reg/2015/757/oj>.

<sup>9</sup> Κανονισμός (ΕΕ) 2021/1119 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 30ής Ιουνίου 2021, για τη θέσπιση πλαισίου με στόχο την επίτευξη κλιματικής ουδετερότητας και για την τροποποίηση των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 401/2009 και (ΕΕ) 2018/1999 («ευρωπαϊκό νομοθέτημα για το κλίμα»): ΕΕ L 243 της 9.7.2021, σ. 1. <http://data.europa.eu/eli/reg/2021/1119/oj>.

<sup>10</sup> Οδηγία 2003/87/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 13ης Οκτωβρίου 2003, σχετικά με τη θέσπιση συστήματος εμπορίας δικαιωμάτων εκπομπής αερίων θερμοκηπίου εντός της Κοινότητας

2023/959<sup>11</sup>, με σκοπό την επέκταση του ΣΕΔΕ της ΕΕ στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών ώστε να εφαρμοστεί από την 1η Ιανουαρίου 2024 (σε συνδυασμό με τις αναγκαίες τροποποιήσεις του κανονισμού ΠΥΕ της ΕΕ<sup>12</sup>, για την αναθεώρηση των κανόνων παρακολούθησης και υποβολής εκθέσεων, επίσης μέσω της αναθεώρησης των σχετικών εκτελεστικών και κατ' εξουσιοδότηση πράξεων).

- τον κανονισμό (ΕΕ) 2023/1805 που επικεντρώνεται στη χρήση ανανεώσιμων καυσίμων και καυσίμων χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών στον τομέα της ναυτιλίας<sup>13</sup> (στο εξής: κανονισμός FuelEU Maritime) και επιβάλλει τη χρήση τους από τα πλοία που καταπλέουν σε λιμένες της ΕΕ από την 1η Ιανουαρίου 2025.

Η συμμόρφωση με τις νέες υποχρεώσεις που απορρέουν από την επέκταση του συστήματος εμπορίας δικαιωμάτων εκπομπής της ΕΕ (ΣΕΔΕ) στις θαλάσσιες μεταφορές και από τον κανονισμό FuelEU Maritime θα βασιστεί στο σύστημα παρακολούθησης, υποβολής εκθέσεων και επαλήθευσης που θεσπίστηκε με τον κανονισμό ΠΥΕ της ΕΕ.

Με τη σειρά τους, οι εν λόγω πράξεις της ΕΕ συνδέονται άρρηκτα με τα μέτρα του ΔΝΟ για τα αέρια του θερμοκηπίου, όπως το σύστημα συλλογής δεδομένων του ΔΝΟ, ο δείκτης ενεργειακής απόδοσης υφιστάμενων πλοίων (EEXI) και ο δείκτης έντασης άνθρακα (CII), τα οποία έχουν ως στόχο τη συλλογή και τη δημοσίευση πληροφοριών σχετικά με την κατανάλωση καυσίμου και την τεχνική και τη λειτουργική ενεργειακή απόδοση κάθε πλοίου.

Κάθε μέτρο του ΔΝΟ για θέματα αερίων του θερμοκηπίου, το οποίο θα απαιτεί την παρακολούθηση, την επαλήθευση και την υποβολή εκθέσεων σχετικά με τις εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου από τον τομέα της ναυτιλίας, θα μπορούσε να επηρεάσει τον κανονισμό ΠΥΕ της ΕΕ, καθώς και την οδηγία ΣΕΔΕ της ΕΕ και τον κανονισμό FuelEU Maritime.

Ως εκ τούτου, οι τροποποιήσεις των κανονισμών 20, 25, 27 και 28 του παραρτήματος VI της MARPOL σχετικά με την προσβασιμότητα στη Βάση Δεδομένων Κατανάλωσης Καυσίμου Πετρελαίου Πλοίου του ΔΝΟ (σύστημα συλλογής δεδομένων του ΔΝΟ) και τη ρήτρα επανεξέτασης του βραχυπρόθεσμου μέτρου μείωσης των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου μπορούν να επηρεάσουν αποφασιστικά τις απαιτήσεις που ισχύουν δυνάμει του κανονισμού (ΕΕ) 2015/757, του κανονισμού (ΕΕ) 2023/1805 και της οδηγίας (ΕΕ) 2023/959.

---

και την τροποποίηση της οδηγίας 96/61/ΕΚ του Συμβουλίου (Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ) (ΕΕ L 275 της 25.10.2003, σ. 32, <http://data.europa.eu/eli/dir/2003/87/oj>).

<sup>11</sup> Οδηγία (ΕΕ) 2023/959 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 10ης Μαΐου 2023, για την τροποποίηση της οδηγίας 2003/87/ΕΚ σχετικά με τη θέσπιση συστήματος εμπορίας δικαιωμάτων εκπομπής αερίων θερμοκηπίου εντός της Ένωσης και της απόφασης (ΕΕ) 2015/1814 σχετικά με τη θέσπιση και τη λειτουργία αποθεματικού για τη σταθερότητα της αγοράς όσον αφορά το σύστημα εμπορίας δικαιωμάτων εκπομπής αερίων θερμοκηπίου της Ένωσης (ΕΕ L 130 της 16.5.2023, σ. 134, <http://data.europa.eu/eli/dir/2023/959/oj>).

<sup>12</sup> Κανονισμός (ΕΕ) 2023/957 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 10ης Μαΐου 2023, για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) 2015/757 για την εισαγωγή διατάξεων για τη συμπερίληψη των δραστηριοτήτων θαλάσσιων μεταφορών στο σύστημα εμπορίας εκπομπών της ΕΕ και για την παρακολούθηση, την υποβολή εκθέσεων και την επαλήθευση των εκπομπών πρόσθετων αερίων θερμοκηπίου και εκπομπών από πρόσθετους τύπους πλοίων (ΕΕ L 130 της 16.5.2023, σ. 105, <http://data.europa.eu/eli/reg/2023/957/oj>).

<sup>13</sup> Κανονισμός (ΕΕ) 2023/1805 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 13ης Σεπτεμβρίου 2023, για τη χρήση ανανεώσιμων καυσίμων και καυσίμων χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών στις θαλάσσιες μεταφορές και για την τροποποίηση της οδηγίας 2009/16/ΕΚ ΕΕ L 234 της 22.9.2023, σ. 48. <http://data.europa.eu/eli/reg/2023/1805/oj>).

### 5.1.3. Τροποποιήσεις των κεφαλαίων IV και V και του προσαρτήματος (Πιστοποιητικά) της SOLAS και τροποποιήσεις του κώδικα HSC του 1994 και του κώδικα HSC του 2000

Το άρθρο 6 της οδηγίας 2002/59/EK για τη δημιουργία κοινοτικού συστήματος παρακολούθησης της κυκλοφορίας των πλοίων και ενημέρωσης<sup>14</sup> προβλέπει ότι κάθε πλοίο που καταπλέει σε λιμένα κράτους μέλους πρέπει να διαθέτει AIS που συνάδει με τα πρότυπα επιδόσεων που έχει καταρτίσει ο ΔΝΟ.

Ο κανονισμός (ΕΕ) 2019/1239 θεσπίζει ευρωπαϊκό περιβάλλον ναυτιλιακής ενιαίας θυρίδας<sup>15</sup>. Υπάρχει δυνατότητα χρήσης VDES για τη διαβίβαση των διατυπώσεων υποβολής δηλώσεων που απαιτούνται από τον κανονισμό.

Ο εξοπλισμός ραδιοεπικοινωνίας παρατίθεται στο τμήμα 5 του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2025/1533 της Επιτροπής<sup>16</sup>. Ο εκτελεστικός κανονισμός περιλαμβάνει απαιτήσεις σχεδιασμού, κατασκευής και επιδόσεων και πρότυπα δοκιμών για τον εξοπλισμό πλοίων. Βασίζεται στην εξουσιοδότηση της Επιτροπής να υποδεικνύει, μέσω εκτελεστικών πράξεων, τις απαιτήσεις σχεδιασμού, κατασκευής και επιδόσεων, καθώς και τα πρότυπα δοκιμών για τον εξοπλισμό πλοίων που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της οδηγίας 2014/90/ΕΕ σχετικά με τον εξοπλισμό πλοίων<sup>17</sup>, σύμφωνα με το άρθρο 35 παράγραφος 2 της εν λόγω οδηγίας.

Το άρθρο 6 παράγραφος 2 στοιχείο α) σημείο i) της οδηγίας 2009/45/EK για τους κανόνες και τα πρότυπα ασφαλείας για τα επιβατηγά πλοία<sup>18</sup> προβλέπει ότι τα νέα επιβατηγά πλοία της κατηγορίας Α που εκτελούν εσωτερικά δρομολόγια εντός της ΕΕ πληρούν εξ ολοκλήρου τις απαιτήσεις της SOLAS του 1974, όπως έχει τροποποιηθεί. Ως εκ τούτου, τυχόν αλλαγές στους κανονισμούς της SOLAS επηρεάζουν τους κοινούς κανόνες της Ένωσης που καθορίζονται στην οδηγία.

Επομένως, οι τροποποιήσεις των κεφαλαίων IV και V και του προσαρτήματος (Πιστοποιητικά) της SOLAS και οι τροποποιήσεις του κώδικα HSC του 1994 και του κώδικα HSC του 2000 μπορούν να επηρεάσουν με καθοριστικό τρόπο τις απαιτήσεις που ισχύουν βάσει της οδηγίας 2002/59/EK, της οδηγίας 2014/90/ΕΕ και της οδηγίας 2009/45/EK.

---

<sup>14</sup> Οδηγία 2002/59/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 27ης Ιουνίου 2002, για τη δημιουργία κοινοτικού συστήματος παρακολούθησης της κυκλοφορίας των πλοίων και ενημέρωσης και την κατάργηση της οδηγίας 93/75/ΕΟΚ του Συμβουλίου ΕΕ L 208 της 5.8.2002, σ. 10. <http://data.europa.eu/eli/dir/2002/59/oj>.

<sup>15</sup> Κανονισμός (ΕΕ) 2019/1239 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 20ής Ιουνίου 2019, για τη θέσπιση ευρωπαϊκού περιβάλλοντος ναυτιλιακής ενιαίας θυρίδας και για την κατάργηση της οδηγίας 2010/65/ΕΕ (ΕΕ L 198 της 25.7.2019, σ. 64, <http://data.europa.eu/eli/reg/2019/1239/oj>).

<sup>16</sup> Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2025/1533 της Επιτροπής, της 23ης Ιουλίου 2025, για τη θέσπιση κανόνων εφαρμογής της οδηγίας 2014/90/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου όσον αφορά τις απαιτήσεις σχεδιασμού, κατασκευής και επιδόσεων και τα πρότυπα δοκιμών για τον εξοπλισμό πλοίων, καθώς και για την κατάργηση του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2024/1975 της Επιτροπής (ΕΕ L, 2025/1533, 23.7.2025, [http://data.europa.eu/eli/reg\\_impl/2025/1533/oj](http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2025/1533/oj)).

<sup>17</sup> Οδηγία 2014/90/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 23ης Ιουλίου 2014, σχετικά με τον εξοπλισμό πλοίων και για την κατάργηση της οδηγίας 96/98/ΕΚ του Συμβουλίου. (ΕΕ L 257 της 28.8.2014, σ. 146, <http://data.europa.eu/eli/dir/2014/90/oj>).

<sup>18</sup> Οδηγία 2009/45/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 6ης Μαΐου 2009, για τους κανόνες και τα πρότυπα ασφαλείας για τα επιβατηγά πλοία ΕΕ L 163 της 25.6.2009, σ.25.6.20091. <http://data.europa.eu/eli/dir/2009/45/oj>.

#### 5.1.4. Τροποποιήσεις του κώδικα ESP του 2011

Ο κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 530/2012 για την εσπευσμένη σταδιακή καθιέρωση απαιτήσεων διπλού κύτους ή ισοδύναμου σχεδιασμού για τα πετρελαιοφόρα μονού κύτους<sup>19</sup> καθιστά υποχρεωτική την εφαρμογή του προγράμματος εκτίμησης της κατάστασης (στο εξής: CAS) του ΔΝΟ σε πετρελαιοφόρα μονού κύτους ηλικίας άνω των 15 ετών. Το ενισχυμένο πρόγραμμα επιθεωρήσεων κατά τη διενέργεια πραγματογνωμοσύνης σε φορτηγά πλοία μεταφοράς φορτίου χύδην και σε πετρελαιοφόρα ή ενισχυμένο πρόγραμμα επιθεωρήσεων (στο εξής: ESP) καθορίζει τον τρόπο διενέργειας της εν λόγω εντατικότερης εκτίμησης. Δεδομένου ότι το CAS χρησιμοποιεί το ESP ως εργαλείο για την επίτευξη του στόχου του, τυχόν αλλαγές στις επιθεωρήσεις του ESP, όπως οι τρέχουσες τροποποιήσεις για την εστίαση των επιθεωρήσεων μόνο σε ύποπτες περιοχές για μετρήσεις πάχους κατά την πρώτη επιθεώρηση ανανέωσης των πετρελαιοφόρων διπλού κύτους, θα εφαρμόζονται αυτόματα μέσω του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 530/2012.

Ως εκ τούτου, οι τροποποιήσεις του διεθνούς κώδικα του 2011 για το ενισχυμένο πρόγραμμα επιθεωρήσεων κατά τη διενέργεια πραγματογνωμοσύνης σε φορτηγά πλοία μεταφοράς φορτίου χύδην και σε πετρελαιοφόρα (στο εξής: κώδικας ESP του 2011) μπορούν να επηρεάσουν με καθοριστικό τρόπο την εφαρμογή του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 530/2012.

#### 5.1.5. Τροποποιήσεις του κώδικα LSA

Τα πρότυπα για τις σωσίβιες λέμβους και σχεδίες, καθώς και τα μέσα καθαίρεσης και τα βαρούλκα ρυθμίζονται από τον εκτελεστικό κανονισμό (ΕΕ) 2025/1533, ο οποίος κάνει αναφορά στον κώδικα LSA. Ο εκτελεστικός κανονισμός περιλαμβάνει απαιτήσεις σχεδιασμού, κατασκευής και επιδόσεων και πρότυπα δοκιμών για τον εξοπλισμό πλοίων. Βασίζεται στην εξουσιοδότηση της Επιτροπής να υποδεικνύει, μέσω εκτελεστικών πράξεων, τις απαιτήσεις σχεδιασμού, κατασκευής και επιδόσεων, καθώς και τα πρότυπα δοκιμών για τον εξοπλισμό πλοίων που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της οδηγίας 2014/90/ΕΕ σχετικά με τον εξοπλισμό πλοίων, σύμφωνα με το άρθρο 35 παράγραφος 2 της εν λόγω οδηγίας.

Στην οδηγία 2009/45/ΕΚ για τους κανόνες και τα πρότυπα ασφαλείας για τα επιβατηγά πλοία, το άρθρο 6 παράγραφος 2 στοιχείο α) σημείο i) εφαρμόζει τη SOLAS, όπως τροποποιήθηκε, καθώς και τους σχετικούς κώδικες, συμπεριλαμβανομένου του κώδικα LSA, στα επιβατηγά πλοία της κατηγορίας Α, ενώ το παράρτημα Ι κεφάλαιο ΙΙΙ σχετικά με τα σωστικά μέσα καθορίζει διάφορες και εκτενείς απαιτήσεις για τα επιβατηγά πλοία των κατηγοριών Β, Γ και Δ όταν εκτελούν εσωτερικά δρομολόγια, επίσης όσον αφορά τις σωσίβιες σχεδίες και λέμβους μέσω της εφαρμογής του κώδικα LSA.

Ως εκ τούτου, οι τροποποιήσεις του διεθνούς κώδικα σωστικών μέσων (LSA) μπορούν να επηρεάσουν με καθοριστικό τρόπο την εφαρμογή της οδηγίας 2014/90/ΕΕ και της οδηγίας 2009/45/ΕΚ.

#### 5.1.6. Τροποποιήσεις του πρωτοκόλλου του 1988 για τις γραμμές φορτώσεως.

Ο όρος «διεθνείς συμβάσεις» που ορίζεται στην οδηγία 2009/45/ΕΚ για τους κανόνες και τα πρότυπα ασφαλείας για τα επιβατηγά πλοία [άρθρο 2 στοιχείο α)] περιλαμβάνει τη σύμβαση περί γραμμών φορτώσεως, από κοινού με τα πρωτόκολλα και τις τροποποιήσεις αυτής, καθώς και τους συναφείς κώδικες υποχρεωτικής εφαρμογής, στην επικαιροποιημένη μορφή τους. Επιπρόσθετα, το άρθρο 6 παράγραφος 2 στοιχείο β) της εν λόγω οδηγίας ορίζει ότι «όλα τα

<sup>19</sup> Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 530/2012 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 13ης Ιουνίου 2012, για την εσπευσμένη σταδιακή καθιέρωση απαιτήσεων διπλού κύτους ή ισοδύναμου σχεδιασμού για τα πετρελαιοφόρα μονού κύτους, ΕΕ L 172 της 30.6.2012, σ. 3. <http://data.europa.eu/eli/reg/2012/530/oj>.

νέα επιβατηγά πλοία μήκους 24 μέτρων και άνω, πρέπει να είναι σύμφωνα με τη διεθνή σύμβαση του 1966 περί γραμμών φορτώσεως πλοίων».

Ως εκ τούτου, οι τροποποιήσεις του πρωτοκόλλου του 1988 για τις γραμμές φορτώσεως μπορούν να επηρεάσουν με καθοριστικό τρόπο την εφαρμογή της οδηγίας 2009/45/EK.

## 5.2. Αρμοδιότητα της ΕΕ

Το αντικείμενο των προς έκδοση πράξεων αφορά τομείς που καλύπτονται σε μεγάλο βαθμό από παράγωγο δίκαιο της Ένωσης, όπως εξηγείται στο σημείο 5.1. Επομένως, η Ένωση έχει εξωτερική αποκλειστική αρμοδιότητα δυνάμει του άρθρου 3 παράγραφος 2 τελευταία φράση της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης (στο εξής: ΣΛΕΕ), δεδομένου ότι οι προς έκδοση πράξεις ενδέχεται να «επηρεάσουν κοινούς κανόνες ή να μεταβάλουν την εμβέλειά τους». Οι προς έκδοση πράξεις μπορούν να επηρεάσουν με καθοριστικό τρόπο το περιεχόμενο των κάτωθι νομοθετημάτων της ΕΕ, και κυρίως των εξής:

- Οδηγία (ΕΕ) 2016/802. Αυτό οφείλεται στο γεγονός ότι ο καθορισμός περιοχής ελέγχου εκπομπών εντός των κρατών μελών της ΕΕ θα επηρεάσει την εφαρμογή της εν λόγω οδηγίας, δεδομένου ότι το άρθρο 6, το άρθρο 13 και το παράρτημα Ι αναφέρονται στους κανόνες που ορίζονται στο παράρτημα VI της MARPOL σχετικά με τη μέγιστη περιεκτικότητα των καυσίμων πλοίων σε θείο και τις εκπομπές SOx των πλοίων στα ύδατα της ΕΕ.
- Κανονισμός (ΕΕ) 2015/757. Αυτό οφείλεται στο γεγονός ότι θεσπίζει το νομικό πλαίσιο ενός ενωσιακού συστήματος για την παρακολούθηση, την υποβολή εκθέσεων και την επαλήθευση (ΠΥΕ) των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου. Η συμμόρφωση με τις νέες υποχρεώσεις που απορρέουν από την επέκταση του ΣΕΔΕ της ΕΕ στις θαλάσσιες μεταφορές και από τον κανονισμό FuelEU Maritime θα βασιστεί στο σύστημα παρακολούθησης, υποβολής εκθέσεων και επαλήθευσης που θεσπίστηκε με τον κανονισμό ΠΥΕ της ΕΕ.
- Οδηγία 2003/87/EK που αναθεωρήθηκε με την οδηγία (ΕΕ) 2023/959 για την επέκταση του ΣΕΔΕ της ΕΕ στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών. Αυτό οφείλεται στο γεγονός ότι συνδέονται άρρηκτα με τα μέτρα του ΔΝΟ για τα αέρια του θερμοκηπίου, όπως το σύστημα συλλογής δεδομένων του ΔΝΟ, ο δείκτης ενεργειακής απόδοσης υφιστάμενων πλοίων (EEXI) και ο δείκτης έντασης άνθρακα (CII), τα οποία έχουν ως στόχο τη συλλογή και τη δημοσίευση πληροφοριών σχετικά με την τεχνική και λειτουργική ενεργειακή απόδοση κάθε πλοίου.
- Κανονισμός (ΕΕ) 2023/1805. Αυτό οφείλεται στο γεγονός ότι συνδέονται άρρηκτα με τα μέτρα του ΔΝΟ για τα αέρια του θερμοκηπίου, όπως το σύστημα συλλογής δεδομένων του ΔΝΟ, ο δείκτης ενεργειακής απόδοσης υφιστάμενων πλοίων (EEXI) και ο δείκτης έντασης άνθρακα (CII), τα οποία έχουν ως στόχο τη συλλογή και τη δημοσίευση πληροφοριών σχετικά με την τεχνική και λειτουργική ενεργειακή απόδοση κάθε πλοίου.
- Οδηγία 2002/59/EK. Αυτό οφείλεται στο γεγονός ότι το άρθρο 6 της οδηγίας αυτής προβλέπει ότι κάθε πλοίο που καταπλέει σε λιμένα κράτους μέλους πρέπει να διαθέτει AIS που συνάδει με τα πρότυπα επιδόσεων που έχει καταρτίσει ο ΔΝΟ.
- Κανονισμός (ΕΕ) 2019/1239. Αυτό οφείλεται στο γεγονός ότι υπάρχει η δυνατότητα χρήσης VDES για τη διαβίβαση των διατυπώσεων υποβολής δηλώσεων που απαιτούνται από τον κανονισμό.
- Οδηγία 2014/90/ΕΕ και εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2025/1533 της Επιτροπής. Αυτό οφείλεται στο γεγονός ότι ο εξοπλισμός ραδιοεπικοινωνίας παρατίθεται στο

τμήμα 5 του εκτελεστικού κανονισμού. Επίσης, τα πρότυπα για τις σωσίβιες λέμβους και σχεδίες, καθώς και τα μέσα καθαίρεσης και τα βαρούλκα ρυθμίζονται από τον εκτελεστικό κανονισμό, ο οποίος κάνει αναφορά στον κώδικα LSA.

- Οδηγία 2009/45/EK. Αυτό οφείλεται στο γεγονός ότι το άρθρο 6 παράγραφος 2 στοιχείο α) σημείο i) προβλέπει ότι τα νέα επιβατηγά πλοία της κατηγορίας A πληρούν εξ ολοκλήρου τις απαιτήσεις της SOLAS του 1974, όπως έχει τροποποιηθεί, καθώς και των σχετικών κωδίκων, συμπεριλαμβανομένου του κώδικα LSA για τα επιβατηγά πλοία της κατηγορίας A. Το άρθρο 6 παράγραφος 4 προβλέπει ότι τα επιβατηγά ταχύπλοα σκάφη που εκτελούν εσωτερικά δρομολόγια και ναυπηγούνται ή υφίστανται επισκευές, μετασκευές ή μετατροπές μεγάλης κλίμακας από 1ης Ιανουαρίου 1996 και εξής πρέπει να πληρούν τις απαιτήσεις των κανονισμών X/2 και X/3 της SOLAS του 1974, οι οποίες προβλέπουν την εφαρμογή του «κώδικα ταχύπλοων σκαφών». Στο οικείο παράρτημα I κεφάλαιο III για τα σωστικά μέσα καθορίζονται διάφορες και εκτενείς απαιτήσεις για τα επιβατηγά πλοία των κατηγοριών Β, Γ και Δ όταν εκτελούν εσωτερικά δρομολόγια, μεταξύ άλλων όσον αφορά τις σωσίβιες σχεδίες και λέμβους μέσω της εφαρμογής του κώδικα LSA. Επίσης, ο όρος «διεθνείς συμβάσεις» που ορίζεται στο άρθρο 2 στοιχείο α) περιλαμβάνει τη σύμβαση περί γραμμών φορτώσεως, από κοινού με τα πρωτόκολλα και τις τροποποιήσεις αυτής, καθώς και τους συναφείς κώδικες υποχρεωτικής εφαρμογής, στην επικαιροποιημένη μορφή τους. Επιπρόσθετα, το άρθρο 6 παράγραφος 2 στοιχείο β) της εν λόγω οδηγίας ορίζει ότι «όλα τα νέα επιβατηγά πλοία μήκους 24 μέτρων και άνω, πρέπει να είναι σύμφωνα με τη διεθνή σύμβαση του 1966 περί γραμμών φορτώσεως πλοίων».
- Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 530/2012. Αυτό οφείλεται στο γεγονός ότι καθιστά υποχρεωτική την εφαρμογή του προγράμματος εκτίμησης της κατάστασης (CAS) του ΔΝΟ για τα πετρελαιοφόρα μονού κύτους ηλικίας άνω των 15 ετών. Το ενισχυμένο πρόγραμμα επιθεωρήσεων κατά τη διενέργεια πραγματογνωμοσύνης σε φορτηγά πλοία μεταφοράς φορτίου χύδην και σε πετρελαιοφόρα ή ενισχυμένο πρόγραμμα επιθεωρήσεων (ESP) καθορίζει τον τρόπο διενέργειας της εν λόγω εντατικότερης εκτίμησης. Δεδομένου ότι το CAS χρησιμοποιεί το ESP ως εργαλείο για την επίτευξη του στόχου του, τυχόν αλλαγές στις επιθεωρήσεις του ESP, όπως οι τρέχουσες τροποποιήσεις για την εστίαση των επιθεωρήσεων μόνο σε ύποπτες περιοχές για μετρήσεις πάχους κατά την πρώτη επιθεώρηση ανανέωσης των πετρελαιοφόρων διπλού κύτους, θα εφαρμόζονται αυτόματα μέσω του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 530/2012.

## **6. ΝΟΜΙΚΗ ΒΑΣΗ**

### **6.1. Διαδικαστική νομική βάση**

#### *6.1.1. Αρχές*

Το άρθρο 218 παράγραφος 9 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΣΛΕΕ) προβλέπει την έκδοση αποφάσεων για τον καθορισμό «των θέσεων που θα πρέπει να ληφθούν, εξ ονόματος της Ένωσης, σε όργανο που συνιστάται από δεδομένη συμφωνία, όταν το εν λόγω όργανο καλείται να θεσπίσει πράξεις που παράγουν έννομα αποτελέσματα, με εξαίρεση τις πράξεις που συμπληρώνουν ή τροποποιούν το θεσμικό πλαίσιο της συμφωνίας».

Το άρθρο 218 παράγραφος 9 της ΣΛΕΕ εφαρμόζεται ανεξαρτήτως αν η Ένωση είναι μέλος του σχετικού οργάνου ή συμβαλλόμενο μέρος της συμφωνίας.<sup>20</sup>

Η έννοια των «πράξεων που παράγουν έννομα αποτελέσματα» περιλαμβάνει πράξεις που παράγουν έννομα αποτελέσματα δυνάμει των κανόνων του διεθνούς δικαίου που διέπουν το εκάστοτε όργανο. Αφορά, ειδικότερα, την περίπτωση στην οποία η διεθνής συμφωνία για τη σύσταση του οργάνου προβλέπει ότι οι αποφάσεις του είναι δεσμευτικές για τα συμβαλλόμενα μέρη. Αυτό ισχύει, για παράδειγμα, όταν η διεθνής συμφωνία παρέχει στο όργανο την εξουσία να τροποποιεί ορισμένες πτυχές της συμφωνίας ή των παραρτημάτων της.

#### *6.1.2. Εφαρμογή στην προκειμένη περίπτωση*

Η Επιτροπή Προστασίας Θαλάσσιου Περιβάλλοντος και η Επιτροπή Ναυτικής Ασφάλειας του ΔΝΟ είναι όργανα που έχουν συσταθεί με συμφωνία, και συγκεκριμένα με τη Σύμβαση περί Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού.

Οι προς έκδοση πράξεις τις οποίες καλείται να εκδώσει η MEPC 84 του ΔΝΟ συνιστούν πράξεις που παράγουν έννομα αποτελέσματα, δεδομένου ότι μπορούν να επηρεάσουν με καθοριστικό τρόπο το περιεχόμενο της νομοθεσίας της ΕΕ, όπως περιγράφεται στα σημεία 5.1 και 5.2 ανωτέρω.

Οι προς έκδοση πράξεις τις οποίες καλείται να εκδώσει η MSC 111 του ΔΝΟ συνιστούν πράξεις που παράγουν έννομα αποτελέσματα, δεδομένου ότι μπορούν να επηρεάσουν με καθοριστικό τρόπο το περιεχόμενο της νομοθεσίας της ΕΕ, όπως περιγράφεται στο σημείο 5.1 ανωτέρω.

Οι προς έκδοση πράξεις δεν συμπληρώνουν ούτε τροποποιούν το θεσμικό πλαίσιο της συμφωνίας.

Συνεπώς, η διαδικαστική νομική βάση για την προτεινόμενη απόφαση είναι το άρθρο 218 παράγραφος 9 της ΣΛΕΕ.

## **6.2. Ουσιαστική νομική βάση**

### *6.2.1. Αρχές*

Η ουσιαστική νομική βάση για την έκδοση απόφασης δυνάμει του άρθρου 218 παράγραφος 9 της ΣΛΕΕ εξαρτάται πρωτίστως από τον στόχο και το περιεχόμενο της προς έκδοση πράξης σε σχέση με την οποία λαμβάνεται θέση εξ ονόματος της Ένωσης. Εάν η προς έκδοση πράξη επιδιώκει διττό σκοπό ή έχει δύο συνιστώσες και εάν ένας από τους σκοπούς ή μία από τις συνιστώσες μπορεί να χαρακτηριστεί κύριος/-α, ενώ ο/η άλλος/-η έχει απλώς παρεπόμενο χαρακτήρα, η απόφαση δυνάμει του άρθρου 218 παράγραφος 9 της ΣΛΕΕ πρέπει να στηρίζεται σε μία και μόνο ουσιαστική νομική βάση, ήτοι εκείνη που επιβάλλει ο κύριος ή πρωτεύων σκοπός ή συνιστώσα.

### *6.2.2. Εφαρμογή στην προκειμένη περίπτωση*

Ο κύριος στόχος και το περιεχόμενο της προς έκδοση πράξης αφορούν τις θαλάσσιες μεταφορές, ακόμη και αν λίγες από τις προς έκδοση τροποποιήσεις αφορούν περιβαλλοντικές πτυχές. Συνεπώς, η ουσιαστική νομική βάση της προτεινόμενης απόφασης είναι το άρθρο 100 παράγραφος 2 της ΣΛΕΕ.

---

<sup>20</sup> Υπόθεση C-399/12, Γερμανία κατά Συμβουλίου (ΔΟΑΟ), ECLI:EU:C:2014:2258, σκέψη 64.

### **6.3. Συμπέρασμα**

Η νομική βάση της προτεινόμενης απόφασης θα πρέπει να είναι το άρθρο 100 παράγραφος 2 της ΣΛΕΕ, σε συνδυασμό με το άρθρο 218 παράγραφος 9 της ΣΛΕΕ.

## Πρόταση

**ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ**

σχετικά με τη θέση που πρέπει να ληφθεί εξ ονόματος της Ευρωπαϊκής Ένωσης στον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό κατά την 84η σύνοδο της Επιτροπής Προστασίας Θαλάσσιου Περιβάλλοντος σχετικά με την έγκριση τροποποιήσεων της Διεθνούς Σύμβασης για την πρόληψη της ρύπανσης από πλοία (MARPOL) και κατά την 111η σύνοδο της Επιτροπής Ναυτικής Ασφάλειας σχετικά με την έγκριση τροποποιήσεων της Διεθνούς Σύμβασης για την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα (SOLAS) του 1974, του Διεθνούς Κώδικα Ασφαλείας Ταχύπλοων Σκαφών του 1994 (κώδικας HSC του 1994), του Διεθνούς Κώδικα Ασφαλείας Ταχύπλοων Σκαφών του 2000 (κώδικας HSC του 2000), του διεθνούς κώδικα του 2011 για το ενισχυμένο πρόγραμμα επιθεωρήσεων κατά τη διενέργεια πραγματογνωμοσύνης σε φορτηγά πλοία μεταφοράς φορτίου χύδην και σε πετρελαιοφόρα (κώδικας ESP του 2011), του διεθνούς κώδικα περί σωστικών μέσων (κώδικας LSA) και του Πρωτοκόλλου του 1988 που αναφέρεται στη Διεθνή Σύμβαση περί γραμμών φορτώσεως του 1966 (πρωτόκολλο του 1988 για τις γραμμές φορτώσεως)

## ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ,

Έχοντας υπόψη τη Συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, και ιδίως το άρθρο 100 παράγραφος 2, σε συνδυασμό με το άρθρο 218 παράγραφος 9,

Έχοντας υπόψη την πρόταση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Η Σύμβαση περί Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (στο εξής: ΔΝΟ) άρχισε να ισχύει στις 17 Μαρτίου 1958.
- (2) Ο ΔΝΟ είναι ειδικευμένος οργανισμός των Ηνωμένων Εθνών που είναι αρμόδιος για την ασφάλεια και την προστασία της ναυτιλίας και την πρόληψη της θαλάσσιας και της ατμοσφαιρικής ρύπανσης από τα πλοία. Όλα τα κράτη μέλη της Ένωσης είναι μέλη του ΔΝΟ. Η Ένωση δεν είναι μέλος του ΔΝΟ.
- (3) Σύμφωνα με το άρθρο 38 στοιχείο α) της σύμβασης περί ΔΝΟ, η Επιτροπή Προστασίας Θαλάσσιου Περιβάλλοντος (στο εξής: MEPC) εκτελεί καθήκοντα τα οποία της ανατίθενται ή ενδέχεται να της ανατεθούν από τον ΔΝΟ ή με βάση διεθνείς συμβάσεις για την πρόληψη και τον έλεγχο της θαλάσσιας ρύπανσης από πλοία, ιδίως όσον αφορά την έκδοση και την τροποποίηση κανονισμών ή άλλων διατάξεων. Κατά την 84η σύνοδο της, η MEPC θα εγκρίνει τροποποιήσεις της Διεθνούς Σύμβασης για την πρόληψη της ρύπανσης από πλοία (στο εξής; MARPOL) σύμφωνα με το άρθρο 16 παράγραφος 2 στοιχεία β), γ) και δ).
- (4) Σύμφωνα με το άρθρο 28 στοιχείο β) της σύμβασης περί ΔΝΟ, η Επιτροπή Ναυτικής Ασφάλειας (στο εξής: MSC) αποτελεί μηχανισμό εκτέλεσης των καθηκόντων που της ανατίθενται σύμφωνα με την εν λόγω σύμβαση, από τη Συνέλευση του ΔΝΟ ή από το Συμβούλιο του ΔΝΟ, ή κάθε άλλου καθήκοντος, αποδεκτού από τον ΔΝΟ, που εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής του ανωτέρω άρθρου, το οποίο μπορεί να ανατεθεί

στην Επιτροπή Ναυτικής Ασφάλειας βάσει οποιασδήποτε άλλης διεθνούς πράξης. Η MSC, κατά την 111η σύνοδό της, θα εγκρίνει τροποποιήσεις σύμφωνα με το άρθρο VIII στοιχείο β) σημείο iv) της Διεθνούς Σύμβασης για την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα (στο εξής: SOLAS) και το άρθρο VI παράγραφος 2 στοιχείο δ) του πρωτοκόλλου του 1988 για τις γραμμές φορτώσεως.

- (5) Η Επιτροπή Προστασίας Θαλάσσιου Περιβάλλοντος του ΔΝΟ, κατά την 84η σύνοδό της που θα πραγματοποιηθεί από τις 27 Απριλίου έως την 1η Μαΐου 2026, πρόκειται να εγκρίνει τροποποιήσεις του παραρτήματος VI της MARPOL σχετικά με τον καθορισμό του Βορειοανατολικού Ατλαντικού ως νέας περιοχής ελέγχου εκπομπών (κανονισμοί 13 και 14 και προσάρτημα VII), σχετικά με την προσβασιμότητα στη Βάση Δεδομένων Κατανάλωσης Καυσίμου Πετρελαίου Πλοίου του ΔΝΟ (σύστημα συλλογής δεδομένων του ΔΝΟ) και τη ρήτρα επανεξέτασης του βραχυπρόθεσμου μέτρου μείωσης των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου (κανονισμοί 20, 25, 27 και 28).
- (6) Η Επιτροπή Ναυτικής Ασφάλειας του ΔΝΟ, κατά την 111η σύνοδό της που θα πραγματοποιηθεί από τις 13 έως τις 22 Μαΐου 2026, πρόκειται να εγκρίνει τροποποιήσεις των κεφαλαίων IV και V και του προσαρτήματος (Πιστοποιητικά) της SOLAS του 1974, του Διεθνούς Κώδικα Ασφαλείας Ταχύπλοων Σκαφών του 1994 (στο εξής: κώδικας HSC του 1994), του Διεθνούς Κώδικα Ασφαλείας Ταχύπλοων Σκαφών του 2000 (στο εξής: κώδικας HSC του 2000), του διεθνούς κώδικα του 2011 για το ενισχυμένο πρόγραμμα επιθεωρήσεων κατά τη διενέργεια πραγματογνωμοσύνης σε φορτηγά πλοία μεταφοράς φορτίου χύδην και σε πετρελαιοφόρα (στο εξής: κώδικας ESP του 2011), του διεθνούς κώδικα περί σωστικών μέσων (στο εξής: κώδικας LSA) και του παραρτήματος Β του Πρωτοκόλλου του 1988 που αναφέρεται στη Διεθνή Σύμβαση περί γραμμών φορτώσεως του 1966 (στο εξής: πρωτόκολλο του 1988 για τις γραμμές φορτώσεως).
- (7) Οι προς έκδοση πράξεις της MEPC και της MSC θα παράγουν έννομα αποτελέσματα.
- (8) Ως εκ τούτου, είναι σκόπιμο να καθοριστεί η θέση που πρέπει να ληφθεί εξ ονόματος της Ένωσης κατά την 84η σύνοδο της MEPC, δεδομένου ότι οι προβλεπόμενες πράξεις μπορούν να επηρεάσουν με καθοριστικό τρόπο το περιεχόμενο του δικαίου της Ένωσης, και συγκεκριμένα την οδηγία (ΕΕ) 2016/802 σχετικά με τη μείωση της περιεκτικότητας ορισμένων υγρών καυσίμων σε θείο<sup>1</sup>, τον κανονισμό (ΕΕ) 2015/757 για την παρακολούθηση, την υποβολή εκθέσεων και επαλήθευση των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα από θαλάσσιες μεταφορές<sup>2</sup>, την οδηγία (ΕΕ) 2023/959 για την τροποποίηση της οδηγίας 2003/87/ΕΚ σχετικά με τη θέσπιση συστήματος εμπορίας δικαιωμάτων εκπομπής αερίων θερμοκηπίου εντός της Ένωσης και την απόφαση (ΕΕ) 2015/1814 σχετικά με τη θέσπιση και τη λειτουργία αποθεματικού για τη σταθερότητα της αγοράς όσον αφορά το σύστημα εμπορίας δικαιωμάτων εκπομπής αερίων θερμοκηπίου<sup>3</sup>, καθώς και τον κανονισμό (ΕΕ) 2023/1805 για τη χρήση ανανεώσιμων καυσίμων και καυσίμων χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών στις θαλάσσιες μεταφορές<sup>4</sup>.
- (9) Επομένως, η Ένωση θα πρέπει να υποστηρίξει τις τροποποιήσεις των κανονισμών 13 και 14 και του προσαρτήματος VII του παραρτήματος VI της MARPOL, διότι θα

<sup>1</sup> EE L 132 της 21.5.2016, σ. 58.

<sup>2</sup> EE L 123 της 19.5.2015, σ. 55.

<sup>3</sup> EE L 130 της 16.5.2023, σ. 134.

<sup>4</sup> EE L 234 της 22.9.2023, σ. 48.

συμβάλουν στην πρόληψη, τη μείωση και τον έλεγχο των εκπομπών αέριων ρύπων από πλοία, ώστε να επιτευχθούν συναφή οφέλη για την υγεία και το περιβάλλον και οικονομικά οφέλη.

- (10) Η Ένωση υποστηρίζει επίσης τις τροποποιήσεις του κανονισμού 27 του παραρτήματος VI της MARPOL, διότι θα βελτιώσουν περαιτέρω την προσβασιμότητα στα δεδομένα του συστήματος συλλογής δεδομένων του ΔΝΟ, ώστε να διασφαλιστεί η αυστηρή εφαρμογή του πλαισίου CII και να διευκολυνθεί η επανεξέτασή του.
- (11) Η Ένωση υποστηρίζει τις τροποποιήσεις των κανονισμών 20, 25, 27 και 28 του παραρτήματος VI της MARPOL διότι αποτελούν επακόλουθο της έγκρισης της στρατηγικής του ΔΝΟ του 2023 για τα αέρια του θερμοκηπίου και της οριστικοποίησης της επανεξέτασης των βραχυπρόθεσμων μέτρων του ΔΝΟ και παρέχουν τη δυνατότητα περαιτέρω επανεξέτασης των εν λόγω κανονισμών.
- (12) Είναι σκόπιμο να καθοριστεί η θέση που πρέπει να ληφθεί εξ ονόματος της Ένωσης κατά την 111η σύνοδο της MSC, δεδομένου ότι οι προβλεπόμενες πράξεις μπορούν να επηρεάσουν με καθοριστικό τρόπο το περιεχόμενο του δικαίου της Ένωσης, και συγκεκριμένα την οδηγία 2009/45/EK για τους κανόνες και τα πρότυπα ασφαλείας για τα επιβατηγά πλοία<sup>5</sup>, την οδηγία 2002/59/EK για τη δημιουργία κοινοτικού συστήματος παρακολούθησης της κυκλοφορίας των πλοίων και ενημέρωσης<sup>6</sup>, τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 530/2012 για την εσπευσμένη σταδιακή καθιέρωση απαιτήσεων διπλού κύτους ή ισοδύναμου σχεδιασμού για τα πετρελαιοφόρα μονού κύτους<sup>7</sup> και την οδηγία 2014/90/ΕΕ σχετικά με τον εξοπλισμό πλοίων<sup>8</sup>.
- (13) Επομένως, η Ένωση θα πρέπει να υποστηρίξει τις τροποποιήσεις των κεφαλαίων IV και V και του παραρτήματος (Πιστοποιητικά) της SOLAS, του κώδικα HSC του 1994 και του κώδικα HSC του 2000, διότι είναι αποδοτικότερο να χρησιμοποιούνται ειδικοί διάυλοι για ειδικά για την εκάστοτε εφαρμογή μηνύματα (στο εξής: ASM) του συστήματος ανταλλαγής δεδομένων πολύ υψηλής συχνότητας (στο εξής: VDES) και το VDES έχει πρόσθετες δυνατότητες για την ανταλλαγή περισσότερων ψηφιακών δεδομένων και, ως εκ τούτου, θα μπορούσε να ανταποκριθεί στη μελλοντική αύξηση της ζήτησης για τη χρήση ψηφιακών δεδομένων στις θαλάσσιες ραδιοεπικοινωνίες. Επιπρόσθετα, η ανταλλαγή ψηφιακών δεδομένων αποφέρει πολυάριθμα οφέλη όχι μόνο για την ασφάλεια και την επίγνωση της κατάστασης, αλλά και για την ασφάλεια, την αποδοτικότητα της ναυσιπλοΐας, την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος και τη μείωση του φόρτου των ναυτικών. Το VDES ενισχύει σημαντικά τα οφέλη που παρέχονται μέσω του συστήματος αυτόματης αναγνώρισης (στο εξής: AIS) και θεωρείται καταλύτης της ηλεκτρονικής πλοήγησης. Η ικανότητα ανταλλαγής ASM και άλλων πληροφοριών μεταξύ πλοίων και αρχών ξηράς βελτιώνεται σημαντικά μέσω της εφαρμογής του VDES. Η Ένωση θα πρέπει επίσης να υποστηρίξει αυτές τις τροποποιήσεις, διότι με την εισαγωγή νέων αναγνωρισμένων κινητών δορυφορικών υπηρεσιών, πρέπει να δηλώνεται σαφώς η απαίτηση για τη διάδοση πληροφοριών για την ασφάλεια στη θάλασσα και πληροφοριών σχετικών με δραστηριότητες έρευνας και διάσωσης μέσω όλων των επιχειρησιακών αναγνωρισμένων κινητών δορυφορικών υπηρεσιών.

<sup>5</sup> EE L 163 της 25.6.2009, σ. 1.

<sup>6</sup> EE L 208 της 5.8.2002, σ. 10.

<sup>7</sup> EE L 172 της 30.6.2012, σ. 3.

<sup>8</sup> EE L 257 της 28.8.2014, σ. 146.

- (14) Η Ένωση θα πρέπει να υποστηρίξει τις τροποποιήσεις του κώδικα ESP του 2011, διότι οι τεχνικές αυτές προσφέρουν μεγαλύτερη αποδοτικότητα, μεγαλύτερη ευελιξία και αυξημένη αξιοπιστία στις καθημερινές δραστηριότητες πραγματογνωμοσύνης και επιθεώρησης, χωρίς να θίγεται το αποτέλεσμα των εν λόγω δραστηριοτήτων.
- (15) Η Ένωση θα πρέπει να υποστηρίξει τις τροποποιήσεις του κώδικα LSA, οι οποίες θα διευκολύνουν την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα, αυξάνοντας την εμπιστοσύνη στην αποτελεσματική και αποδοτική λειτουργία των σωσίβιων λέμβων ελεύθερης πτώσης σε περίπτωση εγκατάλειψης του πλοίου.
- (16) Η Ένωση θα πρέπει να υποστηρίξει τις τροποποιήσεις του πρωτοκόλλου του 1988 για τις γραμμές φορτώσεως, διότι η τοποθέτηση προστατευτικών κιγκλιδωμάτων με τρεις οριζόντιες δοκούς στη δομή του καταστρώματος μπορεί να ενισχύσει αποτελεσματικά την προστασία του πληρώματος, να μειώσει τον κίνδυνο πτώσης στη θάλασσα και τραυματισμών του πληρώματος και να βελτιώσει την ασφάλεια των πλοίων με ελάχιστο οικονομικό κόστος.
- (17) Η θέση της Ένωσης πρόκειται να εκφραστεί από τα κράτη μέλη της Ένωσης που είναι μέλη του ΔΝΟ, τα οποία ενεργούν από κοινού προς το συμφέρον της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΑΠΟΦΑΣΗ:

#### *Άρθρο 1*

Η θέση που πρέπει να ληφθεί εξ ονόματος της Ένωσης κατά την 84η σύνοδο της Επιτροπής Προστασίας Θαλάσσιου Περιβάλλοντος του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (ΔΝΟ) ή σε οποιαδήποτε μεταγενέστερη σύνοδο είναι ότι συμφωνεί με την έγκριση τροποποιήσεων:

- α) των κανονισμών 13 και 14 και του προσαρτήματος VII του παραρτήματος VI της MARPOL σχετικά με τον καθορισμό του Βορειοανατολικού Ατλαντικού ως νέας περιοχής ελέγχου εκπομπών (ECA)·
- β) των κανονισμών 20, 25, 27 και 28 του παραρτήματος VI της MARPOL σχετικά με την προσβασιμότητα στη Βάση Δεδομένων Κατανάλωσης Καυσίμου Πετρελαίου Πλοίου του ΔΝΟ (σύστημα συλλογής δεδομένων του ΔΝΟ) και τη ρήτρα επανεξέτασης του βραχυπρόθεσμου μέτρου μείωσης των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου.

#### *Άρθρο 2*

Η θέση που πρέπει να ληφθεί εξ ονόματος της Ένωσης κατά την 111η σύνοδο της Επιτροπής Ναυτικής Ασφάλειας του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (ΔΝΟ) ή σε οποιαδήποτε μεταγενέστερη σύνοδο είναι ότι συμφωνεί με την έγκριση τροποποιήσεων:

- α) των κεφαλαίων IV και V και του προσαρτήματος (Πιστοποιητικά) της Διεθνούς Σύμβασης του 1974 για την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα (στο εξής: SOLAS)·
- β) του Διεθνούς Κώδικα Ασφαλείας Ταχύπλοων Σκαφών του 1994 (στο εξής: κώδικας HSC του 1994)·
- γ) του Διεθνούς Κώδικα Ασφαλείας Ταχύπλοων Σκαφών του 2000 (στο εξής: κώδικας HSC του 2000)·

- δ) του διεθνούς κώδικα του 2011 για το ενισχυμένο πρόγραμμα επιθεωρήσεων κατά τη διενέργεια πραγματογνωμοσύνης σε φορτηγά πλοία μεταφοράς φορτίου χύδην και σε πετρελαιοφόρα (στο εξής: κώδικας ESP του 2011)·
- ε) του διεθνούς κώδικα σωστικών μέσων (στο εξής: κώδικας LSA)·
- στ) του παραρτήματος Β του πρωτοκόλλου του 1988 που αναφέρεται στη Διεθνή Σύμβαση περί γραμμών φορτώσεως του 1966 (στο εξής: πρωτόκολλο του 1988 για τις γραμμές φορτώσεως).

*Άρθρο 3*

- ζ) Η θέση που αναφέρεται στο άρθρο 1 διατυπώνεται από τα κράτη μέλη της Ένωσης που είναι μέλη της Επιτροπής Προστασίας Θαλάσσιου Περιβάλλοντος του ΔΝΟ, τα οποία ενεργούν από κοινού προς το συμφέρον της Ένωσης.
- η) Η θέση που αναφέρεται στο άρθρο 2 διατυπώνεται από τα κράτη μέλη της Ένωσης που είναι μέλη της Επιτροπής Ναυτικής Ασφάλειας του ΔΝΟ, τα οποία ενεργούν από κοινού προς το συμφέρον της Ένωσης.

*Άρθρο 4*

Η παρούσα απόφαση απευθύνεται στα κράτη μέλη.

Βρυξέλλες,

*Για το Συμβούλιο  
Ο/Η Πρόεδρος*