ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ
ΕΠΙΤΡΟΠΗ

Βρυξέλλες, 30.7.2025
COM(2025) 431 final

2025/0242 (NLE)

Πρόταση

ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

σχετικά με τη θέση που πρέπει να ληφθεί εξ ονόματος της Ευρωπαϊκής Ένωσης στον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό κατά τη δεύτερη έκτακτη σύνοδο της Επιτροπής Προστασίας Θαλάσσιου Περιβάλλοντος σχετικά με την έγκριση τροποποιήσεων της διεθνούς σύμβασης για την πρόληψη της ρύπανσης από πλοία (MARPOL)

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 τη δεύτερη έκτακτη σύνοδο της Επιτροπής Προστασίας Θαλάσσιου Περιβάλλοντος του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (στο εξής: MEPC/ES.2), η οποία έχει προγραμματιστεί να διεξαχθεί από τις 14 έως τις 17 Οκτωβρίου 2025.

Κατά τη διάρκεια της εν λόγω 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).

2. ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΗΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ

2.1. Η Σύμβαση περί Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού

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[1], το οποίο άρχισε να ισχύει στις 18 Μαΐου 2005. Η Ένωση δεν είναι συμβαλλόμενο μέρος της MARPOL.

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. 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.

[1] Η Αυστρία και η Ουγγαρία δεν έχουν ακόμη επικυρώσει το παράρτημα VI της MARPOL.

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 θαλασσέρματος, 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.

Κατά την MEPC/ES. 2 θα εγκριθούν τροποποιήσεις της MARPOL σύμφωνα με το άρθρο 16 παράγραφος 2 υποπαράγραφοι (β), (γ) και (δ) της σύμβασης. Οι διατάξεις αυτές ορίζουν ότι:

(β) οιαδήποτε τροποποίηση προταθείσα και κοινοποιηθείσα κατά τα ανωτέρω θα τίθεται από τον Οργανισμό υπ' όψιν του αρμοδίου Οργάνου προς εξέταση·

(γ) τα μέλη της Συμβάσεως, ανεξαρτήτως εάν είναι Μέλη ή όχι του Οργανισμού θα δικαιούνται να λαμβάνουν μέρος στις εργασίες του αρμοδίου Οργάνου·

(δ) τροποποιήσεις θα γίνονται παραδεκτές από τα δύο τρίτα της πλειοψηφίας μόνον των Μελών της Συμβάσεως που είναι παρόντα και ψηφίζουν.

Σύμφωνα με το άρθρο 16 παράγραφος 2 υποπαράγραφος (στ), τροποποίηση θα θεωρείται ότι έχει γίνει αποδεκτή στις ακόλουθες περιπτώσεις:

(ιι) Τροποποίηση Παραρτήματος της Συμβάσεως θα θεωρείται ότι έχει γίνει αποδεκτή σύμφωνα με την διαδικασία που καθορίζεται στην υποπαράγραφο (στ) (ιιι) εκτός εάν το αρμόδιο Όργανο κατά τον χρόνο της αποδοχής ορίζει ότι η τροποποίηση θα θεωρείται ότι έχει γίνει αποδεκτή την ημερομηνία που θα γίνει αποδεκτή από τα δύο τρίτα των Μελών, των οποίων ο συνολικός εμπορικός στόλος καλύπτει όχι λιγότερο από το πενήντα τοις εκατό της ολικής χωρητικότητας της παγκόσμιας εμπορικής ναυτιλίας. Εν τούτοις, οποτεδήποτε πριν να τεθεί σε ισχύ η τροποποίηση ενός Παραρτήματος της Συμβάσεως, ένα Μέλος μπορεί ν' ανακοινώσει στον Γενικό Γραμματέα ότι είναι αναγκαία η άμεση έγκρισή της γι' αυτό το Μέλος πριν τεθεί σε ισχύ η τροποποίηση. Ο Γενικός Γραμματέας θα κοινοποιεί την ως άνω ανακοίνωση μαζί με την ημερομηνία λήψεώς τους στα Μέλη της Συμβάσεως προς πληροφορία τους.

(ιιι) Τροποποίηση Προσαρτήματος σε Παράρτημα της Συμβάσεως θα θεωρείται ότι έχει γίνει αποδεκτή στο τέλος της χρονικής περιόδου που έχει καθορισθεί από το αρμόδιο Όργανο κατά τον χρόνο της υιοθετήσεως, η οποία περίοδος δεν θα πρέπει να είναι λιγότερη από δέκα μήνες εκτός εάν εντός αυτής της περιόδου γνωστοποιηθούν αντιρρήσεις στον Οργανισμό από όχι λιγότερα από το ένα τρίτο των Μελών ή από τα Μέλη των οποίων ο συνολικός εμπορικός στόλος καλύπτει όχι λιγότερο από το πενήντα τοις εκατό της ολικής χωρητικότητας της παγκόσμιας εμπορικής ναυτιλίας, οποιαδήποτε από τις προϋποθέσεις πληρούται.

Βάσει των κατωτέρω διατάξεων του άρθρου 16 παράγραφος 2 υποπαράγραφος (ζ), η τροποποίηση θα τίθεται σε ισχύ υπό τις ακόλουθες προϋποθέσεις:

(ι) Όταν πρόκειται για τροποποίηση Άρθρου της Συμβάσεως ή του Πρωτοκόλλου ΙΙ ή του Πρωτοκόλλου Ι ή Παραρτήματος της Συμβάσεως μη τηρηθείσης της διαδικασίας που περιγράφεται στην υποπαράγραφο (στ) (ιιι) η τροποποίηση που έγινε αποδεκτή σύμφωνα προς τις προηγούμενες διατάξεις θα τεθεί σε ισχύ, έξι μήνες μετά την ημερομηνία της αποδοχής της για τα Μέλη που έχουν δηλώσει ότι την αποδέχονται.

(ιι) Όταν πρόκειται για τροποποίηση στο Πρωτόκολλο Ι, Προσαρτήματος ενός Παραρτήματος ή Παραρτήματος της Συμβάσεως τηρηθείσης της διαδικασίας που περιγράφεται στην υποπαράγραφο (στ) (ιιι), η τροποποίηση που θεωρείται ότι έχει γίνει αποδεκτή σύμφωνα με τις προηγούμενες προϋποθέσεις θα τεθεί σε ισχύ έξι μήνες μετά την αποδοχή της για όλα τα Μέλη με την εξαίρεση αυτών που προ της ημερομηνίας αυτής έχουν κάνει δήλωση, ότι δεν την αποδέχονται ή δήλωση σύμφωνα με την υποπαράγραφο (στ) (ι), ότι είναι αναγκαία η επείγουσα αποδοχή τους.

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

Από τις 14 έως τις 17 Οκτωβρίου 2025, κατά τη δεύτερη έκτακτη 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)· και

το πλαίσιο του ΔΝΟ για μηδενικές καθαρές εκπομπές (νέο κεφάλαιο 5).

3. ΘΕΣΗ ΠΟΥ ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΛΗΦΘΕΙ ΕΞ ΟΝΟΜΑΤΟΣ ΤΗΣ ΈΝΩΣΗΣ ΣΤΗΝ ΕΚΤΑΚΤΗ ΣΥΝΟΔΟ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ

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, στο πλαίσιο της MEPC 83 εγκρίθηκε ο καθορισμός ECA για τον έλεγχο των οξειδίων του θείου (στο εξής: SOx), των αιωρούμενων σωματιδίων και των οξειδίων του αζώτου (στο εξής: NOx) για τον Βορειοανατολικό Ατλαντικό Ωκεανό, με σκοπό την υιοθέτησή της κατά την έκτακτη σύνοδο της MEPC τον Οκτώβριο του 2025 (MEPC/ES.2). Οι τροποποιήσεις αυτές διαβιβάστηκαν μέσω της εγκυκλίου αριθ. 5005 του ΔΝΟ, της 11ης Απριλίου 2025.

Η Ένωση θα πρέπει να υποστηρίξει 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_x, SO_x 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 εν λόγω 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 έκτακτη σύνοδο της MEPC τον Οκτώβριο του 2025 (MEPC/ES.2). 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 υιοθέτησή του κατά την έκτακτη σύνοδο της MEPC τον Οκτώβριο του 2025 (MEPC/ES.2). Οι τροποποιήσεις αυτές διαβιβάστηκαν από τη γραμματεία του ΔΝΟ μέσω της εγκυκλίου αριθ. 5005 του ΔΝΟ, της 11ης Απριλίου 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.

3.3. Εισαγωγή του νέου κεφαλαίου 5 στο παράρτημα VI της MARPOL

Στην 76η σύνοδο της MEPC (MEPC 76) το 2021 η επιτροπή ενέκρινε πρόγραμμα εργασιών για μεσοπρόθεσμα και μακροπρόθεσμα μέτρα. Κατά τη διάρκεια των συζητήσεων στις επακόλουθες συνόδους της MEPC και της ISWG-GHG, οι αποκλίνουσες απόψεις των αντιπροσώπων συνέκλιναν σταδιακά ως προς τα εκκρεμή ζητήματα, όπως το χρονοδιάγραμμα για την επίτευξη μηδενικών εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου από τη διεθνή ναυτιλία, η πιθανή συμπερίληψη των εκπομπών προηγούμενου σταδίου που προέρχονται από την παραγωγή και τη διανομή καυσίμων, η φύση (οικονομική ή τεχνική) των μέτρων και ο αριθμός και ο πιθανός συνδυασμός των αναγκαίων μέτρων για την επίτευξη οποιουδήποτε πρωταρχικού στόχου.

Στο πλαίσιο της 80ής συνόδου της MEPC (MEPC 80), συμφωνήθηκε να εκκινηθεί η φάση III του προγράμματος εργασιών για την ανάπτυξη μεσοπρόθεσμων μέτρων, με σκοπό να εγκριθούν στην MEPC 83 (άνοιξη 2025). Η έγκριση των μέτρων έχει συμφωνηθεί να πραγματοποιηθεί κατά τη διάρκεια έκτακτης συνόδου της MEPC (έξι μήνες μετά την MEPC 83 — φθινόπωρο του 2025) προκειμένου να αρχίσουν να ισχύουν 16 μήνες μετά την έγκρισή τους (2027).

Στο πλαίσιο της 16ης συνόδου της ISWG-GHG (ISWG-GHG 16) που πραγματοποιήθηκε πριν από την MEPC 81 συζητήθηκαν τρόποι ανάπτυξης της δέσμης υποψήφιων μεσοπρόθεσμων μέτρων για την επίτευξη των στόχων της στρατηγικής του ΔΝΟ του 2023 για τα αέρια του θερμοκηπίου. Στο πλαίσιο της 17ης συνόδου της ISWG-GHG (ISWG-GHG 17) αναπτύχθηκε περαιτέρω η δέσμη των υποψήφιων μεσοπρόθεσμων μέτρων και, ειδικότερα, συμφωνήθηκε να χρησιμοποιηθεί το πιθανό σχέδιο τροποποιήσεων του παραρτήματος VI της MARPOL σχετικά με το πλαίσιο μηδενικών καθαρών εκπομπών ως βάση για περαιτέρω εξέταση. Η πρόοδος αυτή επισημάνθηκε κατά την MEPC 82.

Κατά τη 18η σύνοδο της ISWG-GHG (στο εξής: ISWG-GHG 18), πραγματοποιήθηκαν περαιτέρω συζητήσεις σχετικά με τον τρόπο ανάπτυξης της δέσμης υποψήφιων

μεσοπρόθεσμων μέτρων για την επίτευξη των στόχων της στρατηγικής του ΔΝΟ του 2023 για τα αέρια του θερμοκηπίου, μέσω της περαιτέρω ανάπτυξης του σχεδίου τροποποιήσεων του παραρτήματος VI της MARPOL σχετικά με το πλαίσιο του ΔΝΟ για μηδενικές καθαρές εκπομπές. Μολονότι υπήρχε προθυμία για την επίτευξη συναίνεσης, αρκετά ζητήματα παρέμειναν ανοικτά και εξακολουθούσαν να σημειώνονται έντονες διαφωνίες ως προς τις οικονομικές παραμέτρους. Η πλειονότητα των αντιπροσωπειών, συμπεριλαμβανομένης της Ένωσης, τάχθηκε υπέρ της θέσπισης μηχανισμού εισφοράς, ενώ άλλες αντιπροσωπείες τάχθηκαν υπέρ της θέσπισης ευέλικτου οικονομικού μηχανισμού που θα διαρθρώνεται γύρω από τα επίπεδα έντασης εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου από τα καύσιμα. Κατά την ISWG-GHG 18 και αμέσως μετά, τα συμβαλλόμενα μέρη του ΔΝΟ υπέβαλαν δύο χωριστές προτάσεις για τη διευθέτηση των αποκλίσεων.

Στο πλαίσιο της 19ης συνόδου της ISWG-GHG (στο εξής: ISWG-GHG 19) συνεχίστηκαν οι εργασίες για την ανάπτυξη ενός πλαισίου του ΔΝΟ για μηδενικές καθαρές εκπομπές, οι οποίες στη συνέχεια, κατά τη διάρκεια της MEPC 83, αποτέλεσαν αντικείμενο της ομάδας εργασίας για τη μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου από τα πλοία. Κατόπιν εκτενών συζητήσεων, η ομάδα εργασίας οριστικοποίησε και συμφώνησε με το σχέδιο τροποποιήσεων του παραρτήματος VI της MARPOL σχετικά με το πλαίσιο του ΔΝΟ για μηδενικές καθαρές εκπομπές.

Κατά την εξέταση των εκθέσεων της ISWG-GHG 19 και της ομάδας εργασίας για τη μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου από πλοία, ένα συμβαλλόμενο μέρος του ΔΝΟ ζήτησε να διεξαχθεί ονομαστική ψηφοφορία για την έγκριση του σχεδίου τροποποιήσεων του παραρτήματος VI της MARPOL σχετικά με το πλαίσιο του ΔΝΟ για μηδενικές καθαρές εκπομπές. Το αποτέλεσμα της ονομαστικής ψηφοφορίας ήταν 63 θετικές ψήφοι, 16 αρνητικές ψήφοι, ενώ σημειώθηκαν περίπου 25 αποχές.

Ως εκ τούτου, στο πλαίσιο της MEPC 83 εγκρίθηκε το σχέδιο τροποποιήσεων του παραρτήματος VI της MARPOL σχετικά με το πλαίσιο του ΔΝΟ για μηδενικές καθαρές εκπομπές, με σκοπό να υιοθετηθεί κατά την έκτακτη σύνοδο της MEPC τον Οκτώβριο του 2025 (MEPC/ES.2). Οι τροποποιήσεις αυτές διαβιβάστηκαν μέσω της εγκυκλίου αριθ. 5005 του ΔΝΟ, της 11ης Απριλίου 2025.

Η Ένωση υποστήριξε και υπέβαλε διάφορα έγγραφα στα οποία προτείνεται η ανάπτυξη προτύπου για τις εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου από τα καύσιμα (GFS) και η επιβολή εισφοράς βάσει τιμολόγησης των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου. Η Ένωση έχει διαδραματίσει σημαντικό ρόλο στις διαπραγματεύσεις κατά τη διάρκεια των διαφόρων συνόδων της MEPC και της ISWG-GHG για την ανάπτυξη του πλαισίου μηδενικών καθαρών εκπομπών. Το πλαίσιο του ΔΝΟ για τις μηδενικές καθαρές εκπομπές περιλαμβάνει ένα νέο παγκόσμιο πρότυπο για τα καύσιμα των πλοίων και έναν παγκόσμιο μηχανισμό τιμολόγησης των εκπομπών.

Η Ένωση θα πρέπει να υποστηρίξει το νέο κεφάλαιο 5, διότι περιλαμβάνει διατάξεις που αποσκοπούν στη μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου (GHG) από τη διεθνή ναυτιλία, με στόχο την επίτευξη μηδενικών εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου (GHG) έως το 2050. Θα αποτελέσει επίσης μια ισχυρή βάση για την απαιτούμενη ενεργειακή μετάβαση της ναυτιλίας. Σκοπός του είναι η επίτευξη των στόχων που ορίζονται στη στρατηγική του ΔΝΟ του 2023 για τη μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου από τα πλοία, η επιτάχυνση της εισαγωγής καυσίμων, τεχνολογιών και πηγών ενέργειας μηδενικών και σχεδόν μηδενικών εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου και η στήριξη μιας δίκαιης και ισότιμης μετάβασης.

4. ΣΧΕΤΙΚΗ ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ ΤΗΣ ΕΕ ΚΑΙ ΑΡΜΟΔΙΟΤΗΤΑ ΤΗΣ ΕΕ

4.1. Σχετική νομοθεσία της ΕΕ

4.1.1. 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[2]. 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 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.

Η οδηγία-πλαίσιο για τη θαλάσσια στρατηγική[3] 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 θαλασσίων υδάτων στην οποία τα ύδατα αυτά παρέχουν 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-πλαισίου 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 ΙΙΙ που συνεπάγεται ο καθορισμός του Βορειοανατολικού Ατλαντικού ως περιοχής ελέγχου εκπομπών NOx, 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[4] (αναθεωρηθείσα το 2024) καθορίζει, μεταξύ άλλων, οριακές τιμές NO_2 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[5]) και τις πηγές των μη

[2] ΕΕ L 132 της 21.5.2016, σ. 58.
[3] ΕΕ L 164 της 25.6.2008, σ. 19.
[4] ΕΕ L 152 της 11.6.2008, σ. 1.
[5] Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 715//2007 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 20ής Ιουνίου 2007, που αφορά την έγκριση τύπου μηχανοκινήτων 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) και κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 595/2009 του Ευρωπαϊκού

οδικών κινητών μηχανημάτων (σκάφη εσωτερικής ναυσιπλοΐας και σιδηροδρομικές μηχανές μέσω της οδηγίας για τα μη οδικά κινητά μηχανήματα[6]).

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

4.1.2. 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[7] (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[8] 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.

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 18.7.2009, σ. 1).

[6] ΕΕ L 59 της 27.2.1998, σ. 1.

[7] ΕΕ L 123 της 19.5.2015, σ. 55.

[8] 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).

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)[9] με την οδηγία (ΕΕ) 2023/959[10], 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,[11] 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[12] (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

---

[9] 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 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).

[10] 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).

[11] 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).

[12] ΕΕ L 234 της 22.9.2023, σ. 48.

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.

4.1.3. Εισαγωγή του νέου κεφαλαίου 5 στο παράρτημα VI της MARPOL

Ο κανονισμός (ΕΕ) 2015/757 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[13] θεσπίζει το νομικό πλαίσιο για ένα ενωσιακό σύστημα για την παρακολούθηση, την υποβολή εκθέσεων και επαλήθευση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου και της ενεργειακής απόδοσης από τη ναυτιλία (κανονισμός ΠΥΕ). Ο κανονισμός αποσκοπεί στην παροχή αξιόπιστων και επαληθεύσιμων δεδομένων για τις εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου, 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.

Το νομοθέτημα της ΕΕ για το κλίμα[14] 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)[15] με την οδηγία (ΕΕ) 2023/959[16], 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,[17] για την αναθεώρηση των κανόνων παρακολούθησης και υποβολής εκθέσεων,

[13] ΕΕ L 123 της 19.5.2015, σ. 55.

[14] 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).

[15] 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 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).

[16] 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).

[17] 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).

επίσης μέσω της αναθεώρησης των σχετικών εκτελεστικών και κατ' εξουσιοδότηση πράξεων)·

- τον κανονισμό (ΕΕ) 2023/1805[18] (κανονισμός FuelEU Maritime) που επικεντρώνεται στη χρήση ανανεώσιμων καυσίμων και καυσίμων χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών στον τομέα της ναυτιλίας 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 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·

Τόσο η οδηγία για το ΣΕΔΕ της ΕΕ όσο και ο κανονισμός FuelEU Maritime περιέχουν ρήτρες επανεξέτασης για την περίπτωση που ο ΔΝΟ εγκρίνει ένα παγκόσμιο πρότυπο για τα καύσιμα ή θεσπίσει αγορακεντρικό μέτρο. Ειδικότερα:

- Το άρθρο 30 παράγραφος 5 του κανονισμού FuelEU Maritime ορίζει ότι, σε περίπτωση που ο ΔΝΟ εγκρίνει ένα παγκόσμιο πρότυπο για τα αέρια του θερμοκηπίου από καύσιμα ή παγκόσμια όρια έντασης των αερίων του θερμοκηπίου για την ενέργεια που χρησιμοποιείται επί του σκάφους από πλοία, η Επιτροπή υποβάλλει έκθεση στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο. Στην εν λόγω έκθεση, η Επιτροπή εξετάζει το εν λόγω παγκόσμιο μέτρο όσον αφορά τη φιλοδοξία του υπό το πρίσμα των στόχων της συμφωνίας του Παρισιού και της συνολικής περιβαλλοντικής ακεραιότητάς του. Εξετάζει επίσης κάθε ζήτημα που σχετίζεται με την ενδεχόμενη διάρθρωση ή ευθυγράμμιση του εν λόγω κανονισμού με το εν λόγω παγκόσμιο μέτρο, συμπεριλαμβανομένης της ανάγκης να αποφευχθεί η αλληλεπικάλυψη της ρύθμισης των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου από τις θαλάσσιες μεταφορές σε ενωσιακό καθώς και σε διεθνές επίπεδο. Κατά περίπτωση, η έκθεση μπορεί να συνοδεύεται από νομοθετική πρόταση για την τροποποίηση του παρόντος κανονισμού, σύμφωνα με τις δεσμεύσεις της Ένωσης για τις εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου στο σύνολο της οικονομίας, και με στόχο τη διατήρηση της περιβαλλοντικής ακεραιότητας και της αποτελεσματικότητας της δράσης της Ένωσης για το κλίμα.
- Στο άρθρο 3ζζ παράγραφος 1 της οδηγίας για το ΣΕΔΕ της ΕΕ προβλέπεται ότι εάν ο ΔΝΟ θεσπίσει παγκόσμιο αγορακεντρικό μέτρο για τη μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου από τις θαλάσσιες μεταφορές, η Επιτροπή θα επανεξετάσει την παρούσα οδηγία υπό το πρίσμα του εν λόγω μέτρου που έχει εγκριθεί. Για τον σκοπό αυτό, η Επιτροπή υποβάλλει έκθεση στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο εντός 18 μηνών από την έγκριση του εν λόγω παγκόσμιου αγορακεντρικού μέτρου και προτού τεθεί σε λειτουργία. Στην έκθεση αυτή, η Επιτροπή εξετάζει το παγκόσμιο αγορακεντρικό μέτρο όσον αφορά: α) τη φιλοδοξία του υπό το πρίσμα των στόχων της συμφωνίας του Παρισιού· β) τη συνολική περιβαλλοντική ακεραιότητά του, μεταξύ άλλων σε σύγκριση με τις διατάξεις της παρούσας οδηγίας που καλύπτουν τις θαλάσσιες μεταφορές· και γ) κάθε ζήτημα που

[18] 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).

σχετίζεται με τη συνοχή μεταξύ του ΣΕΔΕ της ΕΕ και του εν λόγω μέτρου. Κατά περίπτωση, η Επιτροπή μπορεί να συνοδεύει την έκθεση με νομοθετική πρόταση για την τροποποίηση της εν λόγω οδηγίας κατά τρόπο που συνάδει με τον κλιματικό στόχο της Ένωσης για το 2030 και τον στόχο της κλιματικής ουδετερότητας που ορίζεται στον κανονισμό (ΕΕ) 2021/1119, και με στόχο τη διατήρηση της περιβαλλοντικής ακεραιότητας και της αποτελεσματικότητας της δράσης της Ένωσης για το κλίμα, προκειμένου να διασφαλίζεται η συνοχή μεταξύ της εφαρμογής του παγκόσμιου αγορακεντρικού μέτρου και του ΣΕΔΕ της ΕΕ, αποφεύγοντας παράλληλα κάθε σημαντική διπλή επιβάρυνση.

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, το νέο κεφάλαιο 5 του παραρτήματος VI της MARPOL σχετικά με το πλαίσιο του ΔΝΟ για μηδενικές καθαρές εκπομπές μπορεί να επηρεάσει αποφασιστικά τις απαιτήσεις που ισχύουν δυνάμει του κανονισμού (ΕΕ) 2015/757, του κανονισμού (ΕΕ) 2023/1805 και της οδηγίας (ΕΕ) 2023/959.

4.2. Αρμοδιότητα της ΕΕ

Το αντικείμενο των προς έκδοση πράξεων αφορά τομέα για τον οποίο η Ένωση έχει αποκλειστική εξωτερική αρμοδιότητα δυνάμει του άρθρου 3 παράγραφος 2 τελευταία φράση της ΣΛΕΕ, δεδομένου ότι οι προς έκδοση πράξεις ενδέχεται να «επηρεάσουν κοινούς κανόνες ή να μεταβάλουν την εμβέλειά τους».

5. ΝΟΜΙΚΗ ΒΑΣΗ

5.1. Διαδικαστική νομική βάση

5.1.1. 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[19].

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.

5.1.2. Εφαρμογή στην προκειμένη περίπτωση

Η Επιτροπή Προστασίας Θαλάσσιου Περιβάλλοντος του ΔΝΟ είναι όργανο που έχει συσταθεί με συμφωνία, τη Σύμβαση περί του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού.

[19] Υπόθεση C-399/12, Γερμανία κατά Συμβουλίου (ΔΟΑΟ), ECLI:EU:C:2014:2258, σκέψη 64.

Οι προς έκδοση πράξεις τις οποίες καλείται να εγκρίνει η εν λόγω επιτροπή του ΔΝΟ αποτελούν τροποποιήσεις του παραρτήματος VI της σύμβασης MARPOL. Οι εν λόγω τροποποιήσεις θα είναι δεσμευτικές βάσει του διεθνούς δικαίου σύμφωνα με το άρθρο 1 της σύμβασης MARPOL.

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.

5.2. Ουσιαστική νομική βάση

5.2.1. 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.

5.2.2. Εφαρμογή στην προκειμένη περίπτωση

Ο ΔΝΟ είναι ο ειδικευμένος οργανισμός των Ηνωμένων Εθνών που έχει ιδρυθεί με σύμβαση, τη σύμβαση του ΔΝΟ, και είναι αρμόδιος για την ασφάλεια και την προστασία της ναυτιλίας και την πρόληψη της θαλάσσιας και ατμοσφαιρικής ρύπανσης από τα πλοία.

Σύμφωνα με τη σύμβαση του ΔΝΟ, σκοπός του οργανισμού είναι η παροχή μηχανισμών διακυβερνητικής συνεργασίας στο πεδίο των κρατικών ρυθμίσεων και πρακτικών σε πάσης φύσεως τεχνικά θέματα που άπτονται της διεθνούς εμπορικής ναυτιλίας· στόχος του είναι επίσης να ενθαρρύνει και να διευκολύνει τη γενική αποδοχή των υψηλότερων κατά το δυνατόν προτύπων όσον αφορά την ασφάλεια της ναυτιλίας, την αποτελεσματικότητα της ναυσιπλοΐας και την πρόληψη και τον έλεγχο της θαλάσσιας ρύπανσης από πλοία.

Η επιτροπή MEPC του ΔΝΟ θα εγκρίνει τροποποιήσεις του παραρτήματος VI της σύμβασης MARPOL, η οποία αποτελεί την κύρια διεθνή σύμβαση που καλύπτει την πρόληψη της ρύπανσης του θαλάσσιου περιβάλλοντος από πλοία για λειτουργικές ή τυχαίες αιτίες.

Οι τροπολογίες αυτές επικεντρώνονται στην πρόληψη, τη μείωση και τον έλεγχο των εκπομπών από τη διεθνή ναυτιλία, προωθώντας παράλληλα την παγκόσμια συνδεσιμότητα μέσω των θαλάσσιων μεταφορών.

Οι προαναφερθείσες τροποποιήσεις του παραρτήματος VI της σύμβασης MARPOL επιδιώκουν διάφορους σκοπούς στους τομείς των θαλάσσιων μεταφορών και του περιβάλλοντος, οι οποίοι συνδέονται άρρηκτα μεταξύ τους, χωρίς ο ένας να είναι δευτερεύων και έμμεσος σε σχέση με τον άλλο. Ως εκ τούτου, η ουσιαστική νομική βάση της απόφασης πρέπει να περιλαμβάνει τις αντίστοιχες ουσιαστικές νομικές βάσεις, δηλαδή το άρθρο 100 παράγραφος 2 και το άρθρο 192 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ.

5.3. Συμπέρασμα

Η νομική βάση της προτεινόμενης απόφασης θα πρέπει να είναι το άρθρο 100 παράγραφος 2 και το άρθρο 192 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ σε συνδυασμό με το άρθρο 218 παράγραφος 9 της ΣΛΕΕ.

2025/0242 (NLE)

Πρόταση

ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

σχετικά με τη θέση που πρέπει να ληφθεί εξ ονόματος της Ευρωπαϊκής Ένωσης στον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό κατά τη δεύτερη έκτακτη σύνοδο της Επιτροπής Προστασίας Θαλάσσιου Περιβάλλοντος σχετικά με την έγκριση τροποποιήσεων της διεθνούς σύμβασης για την πρόληψη της ρύπανσης από πλοία (MARPOL)

ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ,

Έχοντας υπόψη τη Συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, και ιδίως το άρθρο 100 παράγραφος 2 και το άρθρο 192 παράγραφος 1, 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 τη δεύτερη έκτακτη συνεδρίασή της, η MEPC θα εγκρίνει τροποποιήσεις της MARPOL σύμφωνα με το άρθρο 16 παράγραφος (2) υποπαράγραφοι (β), (γ) και (δ).

(4) Η Επιτροπή Προστασίας Θαλάσσιου Περιβάλλοντος του ΔΝΟ, κατά τη δεύτερη έκτακτη σύνοδό της που θα πραγματοποιηθεί από τις 14 έως τις 17 Οκτωβρίου 2025, πρόκειται να εγκρίνει τροποποιήσεις του παραρτήματος VI της διεθνούς σύμβασης για την πρόληψη της ρύπανσης από πλοία (στο εξής: 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), καθώς και σχετικά με το πλαίσιο του ΔΝΟ για μηδενικές καθαρές εκπομπές (νέο κεφάλαιο 5).

(5) Οι προς έκδοση πράξεις της MEPC θα παράγουν έννομα αποτελέσματα.

(6) Ως εκ τούτου, είναι σκόπιμο να καθοριστεί η θέση που πρέπει να ληφθεί εξ ονόματος της Ένωσης κατά την έκτακτη σύνοδο της Επιτροπής Προστασίας Θαλάσσιου Περιβάλλοντος του ΔΝΟ, 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[1], τον κανονισμό (ΕΕ) 2015/757 για την παρακολούθηση, την υποβολή εκθέσεων και επαλήθευση των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα από θαλάσσιες μεταφορές[2], 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[3], καθώς και τον κανονισμό (ΕΕ) 2023/1805 για τη χρήση ανανεώσιμων καυσίμων και καυσίμων χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών στις θαλάσσιες μεταφορές[4].

(7) Ως εκ τούτου, η Ένωση θα πρέπει να υποστηρίξει τις τροποποιήσεις των κανονισμών 13 και 14 και του προσαρτήματος VII του παραρτήματος VI της MARPOL, διότι με τον τρόπο αυτό θα συμβάλει στην πρόληψη, τη μείωση και τον έλεγχο των εκπομπών NO_x, SO_x 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. 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. 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. Η Ένωση θα πρέπει επίσης να υποστηρίξει την εισαγωγή του νέου κεφαλαίου 5 στο παράρτημα VI της MARPOL, διότι περιλαμβάνει διατάξεις που αποσκοπούν στη μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου (GHG) από τη διεθνή ναυτιλία με στόχο την επίτευξη μηδενικών εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου (GHG) έως το 2050. Θα αποτελέσει επίσης μια ισχυρή βάση για την απαιτούμενη ενεργειακή μετάβαση της ναυτιλίας. Σκοπός του είναι η επίτευξη των κλιματικών στόχων που ορίζονται στη στρατηγική του ΔΝΟ του 2023 για τη μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου από τα πλοία, η επιτάχυνση της εισαγωγής καυσίμων, τεχνολογιών και πηγών ενέργειας μηδενικών και σχεδόν μηδενικών εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου και η στήριξη μιας δίκαιης και ισότιμης μετάβασης.

(8) Η θέση της Ένωσης πρέπει να εκφραστεί από τα κράτη μέλη της Ένωσης που είναι μέλη του ΔΝΟ, και από την Επιτροπή, ενεργούντα από κοινού, προς το συμφέρον της Ευρωπαϊκής Ένωσης,

---

1 ΕΕ L 132 της 21.5.2016, σ. 58.
2 ΕΕ L 123 της 19.5.2015, σ. 55.
3 ΕΕ L 130 της 16.5.2023, σ. 134.
4 ΕΕ L 234 της 22.9.2023, σ. 48.

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΑΠΟΦΑΣΗ:

Άρθρο 1

Η θέση που πρέπει να ληφθεί εξ ονόματος της Ένωσης κατά τη δεύτερη έκτακτη σύνοδο της Επιτροπής Προστασίας Θαλάσσιου Περιβάλλοντος του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (στο εξής: ΔΝΟ) είναι ότι συμφωνεί με την έγκριση:

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 Πλοίου του ΔΝΟ (σύστημα συλλογής δεδομένων του ΔΝΟ) και τη ρήτρα επανεξέτασης του βραχυπρόθεσμου μέτρου μείωσης των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου, και

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

Άρθρο 2

Η θέση που αναφέρεται στο άρθρο 1 διατυπώνεται από την Επιτροπή και 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.

Άρθρο 3

Η παρούσα απόφαση απευθύνεται στην Επιτροπή και στα κράτη μέλη.

Βρυξέλλες,

Για το Συμβούλιο
Ο/Η Πρόεδρος