2026/1029

6.5.2026

ΑΠΟΦΑΣΗ (ΕΕ) 2026/1029 ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

της 27ης Απριλίου 2026

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 την 84η σύνοδό της σχετικά με την έγκριση τροποποιήσεων της Διεθνούς σύμβασης για την πρόληψη της ρύπανσης από πλοία (MARPOL) και στο πλαίσιο της Επιτροπής Ναυτικής Ασφάλειας του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού κατά την 111η σύνοδό της σχετικά με την έγκριση τροποποιήσεων της Διεθνούς σύμβασης για την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα (SOLAS) του 1974, του Διεθνούς Κώδικα Ασφάλειας Ταχύπλοων Σκαφών του 1994 (κώδικας HSC του 1994), του Διεθνούς Κώδικα Ασφάλειας 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 δράση της Ένωσης στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών θα πρέπει να αποσκοπεί στη βελτίωση της ναυτικής ασφάλειας και στην προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος και της ανθρώπινης υγείας.

(2) Η Επιτροπή Προστασίας Θαλάσσιου Περιβάλλοντος (MEPC) του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (ΔΝΟ), κατά την 84η σύνοδό της που θα πραγματοποιηθεί από τις 27 Απριλίου έως την 1η Μαΐου 2026 (MEPC 84), αναμένεται να εγκρίνει τροποποιήσεις του παραρτήματος VI της Διεθνούς σύμβασης για την πρόληψη της ρύπανσης από πλοία (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 Πλοίων 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»).

(3) Η Επιτροπή Ναυτικής Ασφάλειας (MSC) του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού, κατά την 111η σύνοδό της που θα πραγματοποιηθεί από τις 13 έως τις 22 Μαΐου 2026 (MSC 111), αναμένεται να εγκρίνει τροποποιήσεις των κεφαλαίων IV και V και του προσαρτήματος (Πιστοποιητικά) της Διεθνούς σύμβασης για την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα (SOLAS) του 1974, του Διεθνούς Κώδικα Ασφάλειας Ταχύπλοων Σκαφών του 1994 («κώδικας HSC του 1994»), του Διεθνούς Κώδικα Ασφάλειας 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 παραρτήματος Β του Πρωτοκόλλου του 1988 που αναφέρεται στη Διεθνή σύμβαση περί γραμμών φορτώσεως του 1966 («πρωτόκολλο του 1988 για τις γραμμές φορτώσεως»).

(4) Ενδείκνυται να καθοριστεί η θέση που πρέπει να ληφθεί εξ ονόματος της Ένωσης κατά τη σύνοδο MEPC 84, δεδομένου ότι οι προβλεπόμενες τροποποιήσεις της MARPOL μπορούν να επηρεάσουν καθοριστικά το περιεχόμενο του δικαίου της Ένωσης και, συγκεκριμένα, της οδηγίας (ΕΕ) 2016/802 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου [1], του κανονισμού (ΕΕ) 2015/757 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου [2], της οδηγίας (ΕΕ) 2023/959 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου [3] και του κανονισμού (ΕΕ) 2023/1805 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου [4].

[1] 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, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2016/802/oj).

[2] 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, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2015/757/oj).

[3] 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, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2023/959/oj).

[4] 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, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2023/1805/oj).

(5) Η Ένωση θα πρέπει να υποστηρίξει τις τροποποιήσεις των κανονισμών 13 και 14 του παραρτήματος VI της MARPOL και του προσαρτήματος VII του παραρτήματος VI της MARPOL, διότι οι εν λόγω τροποποιήσεις θα συμβάλουν στην πρόληψη, τη μείωση και τον έλεγχο των εκπομπών αέριων ρύπων από πλοία, πράγμα το οποίο θα πρέπει να έχει ως αποτέλεσμα συναφή οφέλη για την υγεία και το περιβάλλον και οικονομικά οφέλη.

(6) Η Ένωση θα πρέπει επίσης να υποστηρίξει τις τροποποιήσεις του κανονισμού 27 του παραρτήματος VI της MARPOL, διότι οι εν λόγω τροποποιήσεις θα βελτιώσουν περαιτέρω την προσβασιμότητα του συστήματος συλλογής δεδομένων του ΔΝΟ.

(7) Η Ένωση θα πρέπει να υποστηρίξει 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 τη μείωση των εκπομπών αερίου από τα πλοία και της οριστικοποίησης της επανεξέτασης των βραχυπρόθεσμων μέτρων του ΔΝΟ και παρέχουν τη δυνατότητα περαιτέρω επανεξέτασης των εν λόγω κανονισμών.

(8) Ενδείκνυται να καθοριστεί η θέση που πρέπει να ληφθεί εξ ονόματος της Ένωσης κατά τη σύνοδο MSC 111, δεδομένου ότι οι προβλεπόμενες τροποποιήσεις της SOLAS, του κώδικα HSC του 1994, του κώδικα HSC του 2000, του κώδικα ESP του 2011, του κώδικα LSA και του πρωτοκόλλου του 1988 για τις γραμμές φορτώσεως μπορούν να επηρεάσουν καθοριστικά το περιεχόμενο του δικαίου της Ένωσης, και συγκεκριμένα της οδηγίας 2009/45/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ([5]), της οδηγίας 2002/59/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ([6]), του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 530/2012 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ([7]) και της οδηγίας 2014/90/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ([8]).

(9) Η Ένωση θα πρέπει να υποστηρίξει τις τροποποιήσεις των κεφαλαίων IV και V και του προσαρτήματος (Πιστοποιητικά) της SOLAS, του κώδικα HSC του 1994 και του κώδικα HSC του 2000, διότι είναι αποδοτικότερο να χρησιμοποιούνται ειδικοί δίαυλοι για ειδικά για την εκάστοτε εφαρμογή μηνύματα (ASM) του συστήματος ανταλλαγής δεδομένων πολύ υψηλής συχνότητας (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 (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. Ως εκ τούτου, η Ένωση θα πρέπει επίσης να υποστηρίξει αυτές τις τροποποιήσεις, διότι με την εισαγωγή νέων αναγνωρισμένων κινητών δορυφορικών υπηρεσιών, οι κανόνες του ΔΝΟ πρέπει να δηλώνουν σαφώς την απαίτηση διάδοσης πληροφοριών για την ασφάλεια στη θάλασσα και πληροφοριών σχετικών με δραστηριότητες έρευνας και διάσωσης μέσω όλων των επιχειρησιακών αναγνωρισμένων κινητών δορυφορικών υπηρεσιών.

(10) Η Ένωση θα πρέπει να υποστηρίξει τις τροποποιήσεις του κώδικα ESP του 2011, διότι οι τεχνικές εξ αποστάσεως επιθεώρησης προσφέρουν μεγαλύτερη αποδοτικότητα, μεγαλύτερη ευελιξία και αυξημένη αξιοπιστία στις καθημερινές δραστηριότητες πραγματογνωμοσύνης και επιθεώρησης, χωρίς να θίγονται τα αποτελέσματα των εν λόγω δραστηριοτήτων.

(11) Η Ένωση θα πρέπει να υποστηρίξει τις τροποποιήσεις του κώδικα LSA, διότι 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.

(12) 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.

([5]) Οδηγία 2009/45/ΕΚ 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. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2009/45/oj).

([6]) Οδηγία 2002/59/ΕΚ 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, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2002/59/oj).

([7]) 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, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2012/530/oj).

([8]) 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, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2014/90/oj).

(13) Η Ένωση δεν είναι ούτε μέλος του ΔΝΟ ούτε συμβαλλόμενο μέρος της MARPOL, της SOLAS, του κώδικα HSC του 1994, του κώδικα HSC του 2000, του κώδικα ESP του 2011, του κώδικα LSA ή του πρωτοκόλλου του 1988 για τις γραμμές φορτώσεως. Συνεπώς, το Συμβούλιο θα πρέπει να εξουσιοδοτήσει τα κράτη μέλη να εκφράσουν τη θέση της Ένωσης στις συνόδους MEPC 84 και MSC 111.

(14) Το πεδίο εφαρμογής της παρούσας απόφασης θα πρέπει να περιορίζεται στο περιεχόμενο των προτεινόμενων τροποποιήσεων, στον βαθμό που αυτές μπορούν να επηρεάσουν κοινούς κανόνες της Ένωσης και εμπίπτουν στην αποκλειστική αρμοδιότητα της Ένωσης. Η παρούσα απόφαση δεν θα πρέπει να θίγει την κατανομή των αρμοδιοτήτων μεταξύ της Ένωσης και των κρατών μελών,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΑΠΟΦΑΣΗ:

Άρθρο 1

Η θέση που πρέπει να ληφθεί εξ ονόματος της Ένωσης στο πλαίσιο της Επιτροπής Προστασίας Θαλάσσιου Περιβάλλοντος του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (ΔΝΟ) κατά την 84η σύνοδό της είναι ότι συμφωνεί με την έγκριση:

α) των τροποποιήσεων των κανονισμών 13 και 14 του παραρτήματος VI της MARPOL 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 τη ρήτρα επανεξέτασης του βραχυπρόθεσμου μέτρου μείωσης των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου,

ως έχουν στο παράρτημα του εγγράφου MEPC 84/3 του ΔΝΟ.

Άρθρο 2

Η θέση που πρέπει να ληφθεί εξ ονόματος της Ένωσης στο πλαίσιο της Επιτροπής Ναυτικής Ασφάλειας του ΔΝΟ κατά την 111η σύνοδό της είναι ότι συμφωνεί με την έγκριση:

α) των τροποποιήσεων των κεφαλαίων IV και V και του προσαρτήματος (Πιστοποιητικά) της Διεθνούς σύμβασης του 1974 για την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα (SOLAS)·

β) των τροποποιήσεων του Διεθνούς Κώδικα Ασφάλειας Ταχύπλοων Σκαφών του 1994 (κώδικας HSC του 1994)·

γ) των τροποποιήσεων του Διεθνούς Κώδικα Ασφάλειας Ταχύπλοων Σκαφών του 2000 (κώδικας HSC του 2000)·

δ) των τροποποιήσεων 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)·

ε) των τροποποιήσεων του διεθνούς κώδικα σωστικών μέσων (κώδικας LSA)· και

στ) των τροποποιήσεων του παραρτήματος Β του Πρωτοκόλλου του 1988 που αναφέρεται στη Διεθνή σύμβαση περί γραμμών φορτώσεως του 1966 (πρωτόκολλο του 1988 για τις γραμμές φορτώσεως),

ως έχουν στο παράρτημα των εγγράφων MSC 111/3 και MSC 111/3/1 του ΔΝΟ.

Άρθρο 3

Η θέση που πρέπει να ληφθεί εξ ονόματος της Ένωσης όπως καθορίζεται στο άρθρο 1 και η θέση που πρέπει να ληφθεί εξ ονόματος της Ένωσης όπως καθορίζεται στο άρθρο 2 καλύπτουν η καθεμία τις προτεινόμενες τροποποιήσεις στον βαθμό που οι εν λόγω τροποποιήσεις εμπίπτουν στην αποκλειστική αρμοδιότητα της Ένωσης και μπορούν να επηρεάσουν τους κοινούς κανόνες της Ένωσης. Η κάθε θέση διατυπώνεται από τα κράτη μέλη, τα οποία αποτελούν στο σύνολό τους μέλη του ΔΝΟ, και ενεργούν από κοινού προς το συμφέρον της Ένωσης.

Ελάσσονος σημασίας αλλαγές στη θέση όπως καθορίζεται στο άρθρο 1 και στη θέση όπως καθορίζεται στο άρθρο 2 μπορούν να συμφωνηθούν χωρίς περαιτέρω απόφαση του Συμβουλίου.

Άρθρο 4

Εξουσιοδοτούνται τα κράτη μέλη να δώσουν τη συγκατάθεσή τους να δεσμευτούν, προς το συμφέρον της Ένωσης, από τις προτεινόμενες τροποποιήσεις, στον βαθμό που οι εν λόγω τροποποιήσεις εμπίπτουν στην αποκλειστική αρμοδιότητα της Ένωσης.

Άρθρο 5

Η παρούσα απόφαση αρχίζει να ισχύει την ημερομηνία της έκδοσής της.

Λουξεμβούργο, 27 Απριλίου 2026.

Για το Συμβούλιο

Η Πρόεδρος

Μ. ΠΑΝΑΓΙΩΤΟΥ