ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ
ΕΠΙΤΡΟΠΗ

Βρυξέλλες, 17.2.2020
COM(2020) 58 final

2020/0026 (NLE)

Πρόταση

ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

σχετικά με τη θέση που πρέπει να ληφθεί εξ ονόματος της Ευρωπαϊκής Ένωσης στον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό κατά την 75η σύνοδο της Επιτροπής Προστασίας Θαλάσσιου Περιβάλλοντος και την 102η σύνοδο της Επιτροπής Ναυτικής Ασφάλειας όσον αφορά την έκδοση τροποποιήσεων στο παράρτημα VI της Διεθνούς Σύμβασης για την πρόληψη της ρύπανσης από πλοία, τροποποιήσεων στο κεφάλαιο II-1 της Διεθνούς Σύμβασης για την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα και τροποποιήσεων του Διεθνούς Κώδικα για την ασφάλεια των πλοίων που χρησιμοποιούν αέρια καύσιμα ή άλλα καύσιμα χαμηλού σημείου ανάφλεξης

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 στην 75η σύνοδο της Επιτροπής Προστασίας Θαλάσσιου Περιβάλλοντος (MEPC 75) του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού, η οποία θα πραγματοποιηθεί στο Λονδίνο από τις 30 Μαρτίου έως τις 3 Απριλίου 2020, και στην 102η σύνοδο της Επιτροπής Ναυτικής Ασφάλειας (MSC 102) του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού, η οποία θα πραγματοποιηθεί στο Λονδίνο από τις 13 έως τις 22 Μαΐου 2020, σε συνάρτηση με την προβλεπόμενη έκδοση τροποποιήσεων στο παράρτημα VI της Σύμβασης MARPOL όσον αφορά τη συνεπή εφαρμογή του ορίου περιεκτικότητας σε θείο 0,50 %, και τροποποιήσεων στη Σύμβαση SOLAS κεφάλαιο II-1: κανονισμός 3-8 του μέρους A-1 σχετικά με τον εξοπλισμό ρυμούλκησης και πρόσδεσης, κανονισμός 7-2 του μέρους B-1 για τον υπολογισμό του συντελεστή s_i και στα μέρη B-2 έως B-4 σχετικά με την υδατοστεγανότητα, και τροποποιήσεων στα μέρη A-1 και B-1 του Διεθνούς Κώδικα για την ασφάλεια των πλοίων που χρησιμοποιούν αέρια καύσιμα ή άλλα καύσιμα χαμηλού σημείου ανάφλεξης (Κώδικας IGF).

2. ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΗΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ

2.1. Η Σύμβαση περί Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (ΔΝΟ)

Με τη Σύμβαση περί Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (ΔΝΟ) ιδρύεται ο 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 εν γένει την υιοθέτηση 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 προώθηση παράλληλα ισότιμων όρων ανταγωνισμού. Ασχολείται επίσης και με τον χειρισμό συναφών διοικητικών και νομικών θεμάτων.

Η Σύμβαση τέθηκε σε ισχύ στις 17 Μαρτίου 1958.

Όλα τα κράτη μέλη είναι συμβαλλόμενα μέρη της Σύμβασης.

Όλα τα κράτη μέλη είναι συμβαλλόμενα μέρη της Διεθνούς Σύμβασης του 1973 για την πρόληψη της ρύπανσης από πλοία («MARPOL»), η οποία τέθηκε σε ισχύ στις 2 Οκτωβρίου 1983, και του παραρτήματος VI, το οποίο τέθηκε σε ισχύ στις 18 Μαΐου 2005. Η Ένωση δεν είναι συμβαλλόμενο μέρος της MARPOL.

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

Ο Διεθνής Κώδικας για την ασφάλεια των πλοίων που χρησιμοποιούν αέρια καύσιμα ή άλλα καύσιμα χαμηλού σημείου ανάφλεξης (Κώδικας IGF) κατέστη υποχρεωτικός βάσει της Σύμβασης SOLAS. Σκοπός του είναι η πρόβλεψη διεθνούς προτύπου για τα πλοία που χρησιμοποιούν ως καύσιμα αέριο ή άλλα υγρά με χαμηλό σημείο ανάφλεξης. Ο Κώδικας καλύπτει όλους τους τομείς που χρήζουν ειδικής εξέτασης ως προς τη χρήση αερίου ή άλλων υγρών με χαμηλό σημείο ανάφλεξης ως καυσίμων. Προβλέπει κριτήρια για τη διάταξη και την εγκατάσταση μηχανημάτων πρόωσης και βοηθητικών σκοπών, που χρησιμοποιούν φυσικό αέριο ως καύσιμο, τα οποία θα έχουν επίπεδο αρτιότητας ως προς την ασφάλεια, την

αξιοπιστία και την ασφαλή λειτουργία ισοδύναμο με αυτό που μπορεί να επιτευχθεί με νέα και συγκρίσιμα συμβατικά κύρια και βοηθητικά πετρελαιοκίνητα μηχανήματα.

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 του ναυτιλιακού κλάδου, το οποίο να υιοθετείται και να εφαρμόζεται παγκοσμίως.

Η συμμετοχή στον Οργανισμό είναι ανοικτή σε όλα τα κράτη, όλα δε τα κράτη μέλη της ΕΕ είναι μέλη του ΔΝΟ. Από το 1974, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή έχει την ιδιότητα του παρατηρητή στον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό (ΔΝΟ). Βασίζεται σε συμφωνία συνεργασίας και συντονισμού μεταξύ του Διακυβερνητικού Ναυτιλιακού Συμβουλευτικού Οργανισμού (IMCO) και της Επιτροπής των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων σε θέματα αμοιβαίου ενδιαφέροντος για τα συμβαλλόμενα μέρη.

Η Επιτροπή Προστασίας Θαλάσσιου Περιβάλλοντος 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.

Η Επιτροπή Προστασίας Θαλάσσιου Περιβάλλοντος 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 Προστασίας Θαλάσσιου Περιβάλλοντος και των επικουρικών οργάνων της εκδίδονται με πλειοψηφία από τα μέλη.

Η Επιτροπή Ναυτικής Ασφάλειας του ΔΝΟ απαρτίζεται επίσης 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 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 απευθείας την ασφάλεια της ναυτιλίας.

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.

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

Από τις 30 Μαρτίου έως τις 3 Απριλίου 2020, στην 75η σύνοδό της (MEPC 75), η Επιτροπή Προστασίας Θαλάσσιου Περιβάλλοντος πρόκειται να εκδώσει τροποποιήσεις στο παράρτημα VI της Σύμβασης MARPOL. Αφορούν την εφαρμογή του ορίου περιεκτικότητας σε θείο 0,50 % που χρησιμοποιείται στα πετρέλαια εξωτερικής καύσης (μαζούτ) στα πλοία. Σκοπός των προβλεπόμενων τροποποιήσεων του παραρτήματος VI της MARPOL είναι να υποστηριχθεί η συνεπής εφαρμογή του ορίου περιεκτικότητας σε θείο 0,50 %.

Το 2008, ο ΔΝΟ εξέδωσε απόφαση για την τροποποίηση του παραρτήματος VI της MARPOL, το οποίο περιέχει κανονισμούς που αφορούν την πρόληψη της ατμοσφαιρικής ρύπανσης από τα πλοία. Το αναθεωρημένο παράρτημα VI της MARPOL άρχισε να ισχύει την 1η Ιουλίου 2010 και προβλέπει, μεταξύ άλλων, αυστηρότερα όρια περιεκτικότητας των καυσίμων πλοίων σε θείο στις περιοχές ελέγχου των εκπομπών SO_x, καθώς και στις θαλάσσιες περιοχές εκτός των περιοχών ελέγχου των εκπομπών SO_x.

Η αυστηρή επιβολή του προτύπου για το πετρέλαιο εξωτερικής καύσης (μαζούτ), όπως καθορίζεται στον κανονισμό 14.1.3 του παραρτήματος VI της Σύμβασης MARPOL, ο οποίος άρχισε να παράγει αποτελέσματα την 1η Ιανουαρίου 2020, θα αποτελέσει σημαντικό στοιχείο για να διευκολυνθεί η συνεπής εφαρμογή και η αποτελεσματική επιβολή του παγκοσμίου ορίου περιεκτικότητας σε θείο 0,50 %. Σκοπός των προβλεπόμενων τροποποιήσεων του παραρτήματος VI της MARPOL είναι να εξασφαλιστεί η αποτελεσματική εφαρμογή του κανονισμού 14.1.3, με σκοπό να μειωθούν σημαντικά οι εκπομπές SO_x που ρυπαίνουν την ατμόσφαιρα και σωματιδίων στην ατμόσφαιρα, που προκύπτουν από την καύση των καυσίμων πλοίων, προκειμένου να προστατευθεί η ανθρώπινη υγεία και το θαλάσσιο περιβάλλον.

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

Από τις 13 έως τις 22 Μαΐου 2020, στην 102η σύνοδό της (MSC 102), η Επιτροπή Ναυτικής Ασφάλειας πρόκειται να εκδώσει τροποποιήσεις της Διεθνούς Σύμβασης για την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα (Σύμβαση SOLAS) και τροποποιήσεις στον κανονισμό 11 του Διεθνούς Κώδικα για την ασφάλεια των πλοίων που χρησιμοποιούν αέρια καύσιμα ή άλλα καύσιμα χαμηλού σημείου ανάφλεξης (Κώδικας IGF).

Ο σκοπός των προβλεπόμενων τροποποιήσεων στον κανονισμό 3-8 του μέρους Α-1 του κεφαλαίου II-1 της Σύμβασης SOLAS αφορά την ασφαλή ρυμούλκηση και πρόσδεση. Σκοπός των τροποποιήσεων στα μέρη Β, Β-1 και Β-2 έως Β-4 του κεφαλαίου II-1 της SOLAS είναι να διασφαλιστεί συνοχή όσον αφορά την υδατοστεγανότητα. Γενικά, δεν εγκαθίστανται σε όλους τους τύπους πλοίων οι εν λόγω ενδείκτες (πηδαλίου, έλικας, ώσης βήματος και κατάστασης λειτουργίας).

Οι προβλεπόμενες τροποποιήσεις στον κανονισμό 11 του Διεθνούς Κώδικα για την ασφάλεια των πλοίων που χρησιμοποιούν αέρια καύσιμα ή άλλα καύσιμα χαμηλού σημείου ανάφλεξης (Κώδικας IGF) αποσκοπούν στην επίτευξη συνοχής στον Κώδικα IGF, όσον αφορά τις υφιστάμενες απαιτήσεις για τα πλοία που χρησιμοποιούν φυσικό αέριο ως καύσιμο, με την εισαγωγή των αναγκαίων τροποποιήσεων βάσει της πείρας που αποκτήθηκε κατά την εφαρμογή του Κώδικα.

3. ΘΕΣΗ ΠΟΥ ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΛΗΦΘΕΙ ΕΞ ΟΝΟΜΑΤΟΣ ΤΗΣ ΈΝΩΣΗΣ

3.1. Τροποποιήσεις στον κανονισμό του παραρτήματος VI της Σύμβασης MARPOL

Στην 71η σύνοδο της Επιτροπής Προστασίας Θαλάσσιου Περιβάλλοντος (MEPC 71), η οποία πραγματοποιήθηκε στο Λονδίνο από τις 3 έως τις 7 Ιουλίου 2017, εγκρίθηκε νέο έγγραφο με θέμα «Συνεπής εφαρμογή του κανονισμού 14.1.3 του παραρτήματος VI της Σύμβασης MARPOL», με σκοπό να ενταχθεί στο διετές πρόγραμμα για το 2018-2019 της υποεπιτροπής πρόληψης και αντιμετώπισης της ρύπανσης και στην προσωρινή ημερήσια διάταξη της 5ης συνόδου της υποεπιτροπής πρόληψης και αντιμετώπισης της ρύπανσης, με στόχο να ολοκληρωθεί το 2019.

Στην 5η σύνοδό της, που πραγματοποιήθηκε στο Λονδίνο από τις 5 έως τις 9 Φεβρουαρίου 2018, η υποεπιτροπή πρόληψης και αντιμετώπισης της ρύπανσης (PPR 5) εκπόνησε σχέδια τροποποιήσεων στον κανονισμό 14 του παραρτήματος VI της Σύμβασης MARPOL όσον αφορά την απαγόρευση της μεταφοράς μη σύμφωνου με το πρότυπο πετρελαίου εξωτερικής καύσης (μαζούτ) για την πρόωση ή τη λειτουργία σε πλοίο. Με τροποποιήσεις ήσσονος σημασίας, η Επιτροπή Προστασίας Θαλάσσιου Περιβάλλοντος, στην 72η σύνοδό της (MEPC 72), που πραγματοποιήθηκε στο Λονδίνο από τις 9 έως τις 13 Απριλίου 2018, ενέκρινε τα σχέδια τροποποιήσεων στο παράρτημα VI της Σύμβασης MARPOL.

Η συνεδρίαση μεταξύ των συνόδων όσον αφορά τη συνεπή εφαρμογή του κανονισμού 14.1.3 του παραρτήματος VI της Σύμβασης MARPOL πραγματοποιήθηκε στο Λονδίνο από τις 9 έως τις 13 Ιουλίου 2018. Η Ευρωπαϊκή Ένωση υπέβαλε το έγγραφο ISWG-AP 1/3/2, με το οποίο πρότεινε τροποποιήσεις του κανονισμού 14 και του κανονισμού 18.

Η MEPC 73 εξέδωσε τις τροποποιήσεις που συμφωνήθηκαν, με την απόφαση MEPC.305 (73). Η MEPC 73 έκρινε ότι οι τροποποιήσεις αυτές θεωρείται ότι έγιναν αποδεκτές την 1η Σεπτεμβρίου 2019 και ότι θα τεθούν σε ισχύ την 1η Μαρτίου 2020.

Η PPR 6, που πραγματοποιήθηκε στο Λονδίνο από τις 18 έως τις 22 Φεβρουαρίου 2019, κατάρτισε σχέδια τροποποιήσεων για:

– τον κανονισμό 1 σχετικά με την εφαρμογή του κανονισμού·

– τον κανονισμό 2, προβλέποντας ορισμούς σχετικά με την «περιεκτικότητα του μαζούτ σε θείο», «καύσιμο χαμηλού σημείου ανάφλεξης», «παραδοθέν δείγμα MARPOL», «δείγμα εν χρήσει» και «δείγμα επί του πλοίου»·

– τον κανονισμό 14 για τη δειγματοληψία και τις δοκιμές του μαζούτ εν χρήσει και επί του πλοίου για ένα δείγμα μαζούτ με βάση το παράρτημα VI της MARPOL·

– τον κανονισμό 18 σχετικά με τη διαδικασία ελέγχου·

– το προσάρτημα I σχετικά με το «Συμπλήρωμα του πιστοποιητικού IAPP», όσον αφορά το σημείο δειγματοληψίας του μαζούτ· και

– το προσάρτημα VI σχετικά με τη διαδικασία ελέγχου καυσίμων για δείγματα μαζούτ με βάση το παράρτημα VI της MARPOL.

Η PPR 6 παρέπεμψε τις εν λόγω τροποποιήσεις στην 74η σύνοδο της MEPC, η οποία τις αποδέχθηκε και τις παρέπεμψε στην MEPC 75 προς έκδοση.

Οι τροποποιήσεις στους κανονισμούς 1, 2, 14, 18, 20, 21 και στα προσαρτήματα I και VI του παραρτήματος VI της Σύμβασης MARPOL παρατίθενται στο έγγραφο MEPC 75/3 του ΔΝΟ. Στην παράγραφο 5.116 της έκθεσης της MEPC 74 (MEPC 74/18) επισημαίνεται ότι οι τροποποιήσεις προβλέπεται να εκδοθούν στην MEPC 75.

Υπό το πρίσμα των ενισχυμένων εκτελεστικών διατάξεων της οδηγίας 2016/802, η Ένωση θα πρέπει να υποστηρίξει τις εν λόγω τροποποιήσεις, διότι αντικατοπτρίζουν την ανάγκη για παγκόσμια επιβολή, με αυστηρό και αδιαμφισβήτητο τρόπο, του ορίου περιεκτικότητας σε θείο 0,50 % στα καύσιμα πλοίων. Με τον τρόπο αυτόν θα εξασφαλιστεί η αποτελεσματική μείωση των εκπομπών οξειδίου του θείου, με αποφυγή των επιζήμιων επιπτώσεών τους στην ανθρώπινη υγεία και στα οικοσυστήματα, ενώ παράλληλα θα αποφεύγεται η στρέβλωση του ανταγωνισμού στον τομέα.

3.2. Τροποποιήσεις στο κεφάλαιο II-1 της Διεθνούς Σύμβασης για την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα (Σύμβαση SOLAS)

3.2.1. Τροποποιήσεις στο κεφάλαιο II-1/A-1/3-8 της Σύμβασης SOLAS σχετικά με τον εξοπλισμό ρυμούλκησης και πρόσδεσης

Το ζήτημα της ασφαλούς πρόσδεσης τέθηκε από την ΕΕ ως νέο μη προγραμματισμένο έγγραφο κατά την 95η σύνοδο της MSC (έγγραφο MSC 95/19/2) και έγινε δεκτό από την MSC. Η ιαπωνική πρόταση να προστεθεί η εξέταση της συντήρησης και της αντικατάστασης κατεστραμμένων ή φθαρμένων γραμμών πρόσδεσης (έγγραφο MSC 95/19/13) έγινε επίσης δεκτή από την MSC. Στη συνέχεια, το ζήτημα εξετάστηκε από την υποεπιτροπή σχεδιασμού και κατασκευής πλοίων (SDC) τόσο στο πλαίσιο ομάδας εργασίας όσο και μέσω ομάδας αλληλογραφίας, υπό τον συντονισμό της Δανίας μαζί με την Ιαπωνία. Στην 6η σύνοδό της, η SDC (SDC 6) οριστικοποίησε τα σχέδια τροποποιήσεων της Σύμβασης SOLAS και τις σχετικές κατευθυντήριες γραμμές και οδηγίες. Στη συνέχεια, στην 101η σύνοδό της, η Επιτροπή Ναυτικής Ασφάλειας (MSC 101) εξέτασε το αποτέλεσμα της SDC, και συγκεκριμένα:

– Τροποποιήσεις στον κανονισμό 3-8 του μέρους Α-1 του κεφαλαίου II-1 της SOLAS,

– Κατευθυντήριες γραμμές για τον σχεδιασμό των ρυθμίσεων πρόσδεσης και την επιλογή κατάλληλου εξοπλισμού πρόσδεσης και εξαρτημάτων για ασφαλή πρόσδεση,

– Κατευθυντήριες γραμμές για την επιθεώρηση και τη συντήρηση του εξοπλισμού πρόσδεσης, συμπεριλαμβανομένων των γραμμών, και

– Αναθεωρημένες κατευθυντήριες οδηγίες για τον εξοπλισμό ρυμούλκησης και πρόσδεσης επί του πλοίου και το συναφές σχέδιο εγκυκλίου της MSC, δηλ. MSC.1/Circ.1175/Rev.1, και

– όλα τα συναφή σχέδια εγκυκλίων της MSC.

Η MSC 101 ενέκρινε τα σχέδια τροποποιήσεων της Σύμβασης SOLAS που παρατίθενται στο παράρτημα 25 της έκθεσης MSC 101/24 Add.1 της MSC. Οι σχετικές κατευθυντήριες γραμμές και οδηγίες εγκρίθηκαν κατ' αρχήν στην 101η σύνοδο της MSC και τελικά θα εγκριθούν σε συνδυασμό με την έκδοση των σχεδίων τροποποιήσεων της SOLAS. Στις παραγράφους 12.2-9 της έκθεσης της MSC 101 (MSC 101/24) επισημαίνεται ότι οι τροποποιήσεις της SOLAS και οι σχετικές κατευθυντήριες γραμμές και οδηγίες προβλέπεται να εκδοθούν και να εγκριθούν, αντιστοίχως, στην MSC 102.

Οι τροποποιήσεις της Σύμβασης SOLAS και οι συναφείς κατευθυντήριες γραμμές, οδηγίες και οι εγκύκλιοι της MSC παρέχουν συνολική αναβάθμιση των υφιστάμενων ρυθμίσεων πρόσδεσης. Ανταποκρίνονται στην πρόθεση της αρχικής πρότασης της Ένωσης και, ως εκ τούτου, η Ένωση θα πρέπει να υποστηρίξει την έκδοση των τροποποιήσεων της Σύμβασης SOLAS και την έγκριση των σχετικών κειμένων.

3.2.2. Υδατοστεγανότητα – συνοχή μεταξύ των κανονισμών στη SOLAS κεφάλαιο II-1 Β, Β-1 και Β-2 έως Β-4

Στην 96η σύνοδό της, η MSC είχε συμφωνήσει να συμπεριλάβει στο διετές πρόγραμμα της επιτροπής για το 2018-2019 ένα έγγραφο σχετικά με την «Επανεξέταση του κεφαλαίου II-1 μέρη Β-2 έως Β-4 της SOLAS, ώστε να διασφαλιστεί συνοχή με τα μέρη Β και Β-1 όσον αφορά την υδατοστεγανότητα», αναθέτοντας στην υποεπιτροπή σχεδιασμού και κατασκευής πλοίων (SDC) τον ρόλο συντονιστικού οργάνου.

Η SDC 6 οριστικοποίησε τα σχέδια τροποποιήσεων της Σύμβασης SOLAS και τα παρέπεμψε στην MSC 101. Οι τροποποιήσεις στα μέρη Β, Β-1 και Β-2 έως Β-4 του κεφαλαίου II-1 της SOLAS παρατίθενται στο παράρτημα 25 του εγγράφου MSC 101/24 Add.1.

Όσον αφορά τον υπολογισμό του συντελεστή s_i στον κανονισμό 7-2 κεφάλαιο II-1 Β-1 της Σύμβασης SOLAS, η SDC κατέληξε στην άποψη ότι, παρότι η κατάρτιση τροποποιήσεων του κανονισμού II-1/7-2.5 της SOLAS δεν ενέπιπτε στο πεδίο εφαρμογής του εγγράφου, μια τροποποίηση στη Σύμβαση SOLAS ήταν ο πλέον αποδοτικός και αποτελεσματικός τρόπος για την αντιμετώπιση των εγγενών ασυνεπειών στον κανονισμό II-1/7-2.5.2.1 της SOLAS όσον αφορά τις πόρτες στα διαφράγματα πάνω από το κατάστρωμα στεγανών διαφραγμάτων, που θεωρούνται υδατοστεγείς στους υπολογισμούς ευστάθειας σε περίπτωση ζημίας. Η SDC 6 συμφώνησε να ζητήσει από την 101η σύνοδο της MSC να συμφωνήσει με την προσέγγιση αυτή για να επιλυθούν οι ασυνέπειες όσον αφορά την υδατοστεγανότητα μεταξύ των διαφόρων μερών Β του κεφαλαίου II-1 της SOLAS. Η MSC 101 όντως συμφώνησε (παράγραφος 12.10 της έκθεσης MSC 101/24 της MSC 101) και οι τροποποιήσεις παρατίθενται επίσης στο παράρτημα 25 του εγγράφου MSC 101/24 Add.1.

Στην παράγραφο 12.12 της έκθεσης της MSC 101 (MSC 101/24) επισημαίνεται ότι οι ανωτέρω τροποποιήσεις προβλέπεται να εκδοθούν στην MSC 102.

Δεδομένου ότι οι τροποποιήσεις στο κεφάλαιο II-1 μέρη Β-2 έως Β-4 της Σύμβασης SOLAS εισάγουν συνοχή σε ολόκληρο το μέρος Β των διατάξεων όσον αφορά την υδατοστεγανότητα, συμπεριλαμβανομένου του βασικού ζητήματος των υπολογισμών ευστάθειας σε περίπτωση ζημίας στο πλοίο, και ότι η έγκρισή τους υποστηρίχθηκε από την Ένωση στην MSC 101, η Ένωση θα πρέπει να υποστηρίξει την έκδοση αυτών των τροποποιήσεων.

3.3. Τροποποιήσεις στα μέρη Α-1 και Β-1 του Διεθνούς Κώδικα για την ασφάλεια των πλοίων που χρησιμοποιούν αέρια καύσιμα ή άλλα καύσιμα χαμηλού σημείου ανάφλεξης (Κώδικας IGF)

Στην 5η σύνοδό της, η υποεπιτροπή για τη μεταφορά φορτίων και εμπορευματοκιβωτίων (CCC 5) συμφώνησε να καταρτίσει σχέδια τροποποιήσεων της παραγράφου 6.7.1.1 (συστήματα εκτόνωσης πίεσης) και του κεφαλαίου 11 (συστήματα πυρόσβεσης στην αίθουσα προετοιμασίας των καυσίμων) του μέρους Α-1 του Κώδικα IGF, όπως παρατίθενται στο παράρτημα 2 της έκθεσης της CCC (CCC 5/13), για υποβολή προς έγκριση στην 101η σύνοδο της Επιτροπής Ναυτικής Ασφάλειας (MSC 101) (παράγραφος 3.31 του εγγράφου CCC 5/13). Στη συνέχεια, η MSC 101 ενέκρινε τα εν λόγω σχέδια τροποποιήσεων, όπως παρατίθενται στο παράρτημα 14 της έκθεσης MSC 101/24 Add.1. Στην παράγραφο 9.2 της έκθεσης της MSC 101 (MSC 101/24) επισημαίνεται ότι οι τροποποιήσεις προβλέπεται να εκδοθούν στην MSC 102.

Η CCC 5 ενέκρινε επίσης σχέδια τροποποιήσεων της παραγράφου 16.3.3.5.1 όσον αφορά τις δοκιμές εφελκυσμού για υλικά πλην των κραμάτων αλουμινίου για το σύστημα συγκράτησης καυσίμου, στο μέρος Β-1 του Κώδικα IGF, όπως παρατίθενται στο παράρτημα 5 του εγγράφου CCC 5/13 για υποβολή προς έγκριση στην MSC 101 (παράγραφος 4.14 του

εγγράφου CCC 5/13). Στη συνέχεια, η MSC 101 ενέκρινε τις τροποποιήσεις αυτές, όπως παρατίθενται στο παράρτημα 14 της έκθεσης MSC 101/24 Add.1. Στην παράγραφο 9.3 της έκθεσης MSC 101/24 επισημαίνεται ότι οι τροποποιήσεις προβλέπεται να εκδοθούν στην MSC 102.

Η τροποποίηση της παραγράφου 6.7.1.1 παρέχει μεγαλύτερη σαφήνεια όσον αφορά τους χώρους που πρέπει να διαθέτουν κατάλληλο σύστημα εκτόνωσης πίεσης. Η τροποποίηση του κεφαλαίου 11, ώστε να περιλαμβάνεται ένα μόνιμο σύστημα πυρόσβεσης στην αίθουσα προετοιμασίας των καυσίμων, παρέχει επιπλέον ασφάλεια. Και οι δύο τροποποιήσεις έχουν υποστηριχθεί στο παρελθόν από την Ένωση προς έγκριση από την MSC 101. Ως εκ τούτου, η Ένωση θα πρέπει να υποστηρίξει την έκδοση αυτών των τροποποιήσεων.

3.4. Σχετική νομοθεσία της ΕΕ και αρμοδιότητα της ΕΕ

3.4.1. Τροποποιήσεις του παραρτήματος VI της Σύμβασης MARPOL

Οι απαιτήσεις του παραρτήματος VI της Σύμβασης MARPOL, οι οποίες αφορούν τον περιορισμό της περιεκτικότητας του πετρελαίου εξωτερικής καύσης (μαζούτ) πλοίων σε θείο με σκοπό τη μείωση των εκπομπών SO_x που ρυπαίνουν την ατμόσφαιρα, εφαρμόζονται στη νομοθεσία της Ένωσης με την 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. Ως εκ τούτου, οι τροποποιήσεις που πρόκειται να εκδοθούν στην 75η σύνοδο της MEPC, με τις οποίες εισάγονται αλλαγές στο παράρτημα VI της MARPOL, θα έχουν άμεση επίπτωση στις απαιτήσεις της οδηγίας.

3.4.2. Τροποποιήσεις στο κεφάλαιο II-1 της Διεθνούς Σύμβασης για την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα (Σύμβαση SOLAS)

Σύμφωνα με το άρθρο 6 παράγραφος 2 στοιχείο α) σημείο i) της οδηγίας 2009/45/ΕΚ για τους κανόνες και τα πρότυπα ασφαλείας για τα επιβατηγά πλοία, εφαρμόζεται η Σύμβαση SOLAS, όπως τροποποιήθηκε, για τα επιβατηγά πλοία της κατηγορίας Α.

Ως εκ τούτου, οι τροποποιήσεις που πρόκειται να εκδοθούν στην 102η σύνοδο της MSC, με τις οποίες εισάγονται αλλαγές στο κεφάλαιο II-1 μέρη Α και Β, θα έχουν άμεση επίπτωση στις απαιτήσεις της οδηγίας.

3.4.3. Τροποποιήσεις στα μέρη Α-1 και Β-1 του Διεθνούς Κώδικα για την ασφάλεια των πλοίων που χρησιμοποιούν αέρια καύσιμα ή άλλα καύσιμα χαμηλού σημείου ανάφλεξης (Κώδικας IGF)

Σύμφωνα με το άρθρο 6 παράγραφος 2 στοιχείο α) σημείο i) της οδηγίας 2009/45/ΕΚ για τους κανόνες και τα πρότυπα ασφαλείας για τα επιβατηγά πλοία, εφαρμόζεται η Σύμβαση SOLAS, όπως τροποποιήθηκε, για τα επιβατηγά πλοία της κατηγορίας Α. Ο Κώδικας IGF καθίσταται υποχρεωτικός για τα επιβατηγά πλοία μέσω της Σύμβασης SOLAS.

Ως εκ τούτου, οι τροποποιήσεις που πρόκειται να εκδοθούν στην 102η σύνοδο της MSC θα έχουν άμεση επίπτωση στις απαιτήσεις, μέσω της εφαρμογής της οδηγίας 2009/45/ΕΚ.

3.4.4. Αρμοδιότητα της ΕΕ

Οι τροποποιήσεις του παραρτήματος VI της Σύμβασης MARPOL θα επηρεάσουν το δίκαιο της ΕΕ, μέσω της εφαρμογής της οδηγίας (ΕΕ) 2016/802 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11ης Μαΐου 2016, σχετικά με τη μείωση της περιεκτικότητας ορισμένων υγρών καυσίμων σε θείο.

Οι τροποποιήσεις στο κεφάλαιο II-1 της Διεθνούς Σύμβασης για την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα (Σύμβαση SOLAS) θα επηρεάσουν το δίκαιο της ΕΕ, μέσω της εφαρμογής της οδηγίας 2009/45/ΕΚ.

Οι τροποποιήσεις στα μέρη Α-1 και Β-1 του Διεθνούς Κώδικα για την ασφάλεια των πλοίων που χρησιμοποιούν αέρια καύσιμα ή άλλα καύσιμα χαμηλού σημείου ανάφλεξης (Κώδικας IGF) θα επηρεάσουν το δίκαιο της ΕΕ, μέσω της εφαρμογής της οδηγίας 2009/45/ΕΚ.

Ως εκ τούτου, η Ένωση έχει αποκλειστική αρμοδιότητα δυνάμει του άρθρου 3 παράγραφος 2 τελευταία φράση της ΣΛΕΕ και, επομένως, είναι αναγκαίο να καθοριστεί η θέση της Ένωσης όσον αφορά τις πράξεις για την έγκριση των προαναφερόμενων τροποποιήσεων.

4. ΝΟΜΙΚΗ ΒΑΣΗ

4.1. Διαδικαστική νομική βάση

4.1.1. 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 ανεξάρτητα από το αν η Ένωση είναι μέλος του σχετικού οργάνου ή μέρος της συμφωνίας[1].

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. Περιλαμβάνει επίσης κείμενα που δεν έχουν μεν δεσμευτική ισχύ βάσει του διεθνούς δικαίου, αλλά «*επηρεάζουν με καθοριστικό τρόπο το περιεχόμενο των ρυθμίσεων που θεσπίζει ο νομοθέτης της Ένωσης*»[2].

4.1.2. 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 του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού.

Οι πράξεις τις οποίες καλούνται να εκδώσουν η Επιτροπή Προστασίας Θαλάσσιου Περιβάλλοντος και η Επιτροπή Ναυτικής Ασφάλειας του ΔΝΟ συνιστούν πράξεις που παράγουν έννομα αποτελέσματα. Οι προς έκδοση πράξεις είναι ικανές να επηρεάσουν με καθοριστικό τρόπο το περιεχόμενο των κάτωθι νομοθετημάτων της ΕΕ:

– 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 και κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 530/2012 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την εσπευσμένη σταδιακή καθιέρωση απαιτήσεων διπλού κύτους ή ισοδύναμου σχεδιασμού για τα πετρελαιοφόρα μονού κύτους. Ο λόγος είναι ότι η 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 αντικατοπτρίζει τις απαιτήσεις

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

[2] Υπόθεση C-399/12, Γερμανία κατά Συμβουλίου (ΔΟΑΟ), ECLI:EU:C:2014:2258, σκέψεις 61 έως 64.

του παραρτήματος VI της Σύμβασης MARPOL που αφορούν το θείο ως εργαλείο για την επίτευξη του στόχου της.

– Οδηγία 2009/45/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για τους κανόνες και τα πρότυπα ασφαλείας για τα επιβατηγά πλοία. Ο λόγος είναι ότι η οδηγία 2009/45/ΕΚ ορίζει ότι τα επιβατηγά πλοία της κατηγορίας Α πρέπει να πληρούν εξ ολοκλήρου τις απαιτήσεις της Σύμβασης SOLAS, όπως έχει τροποποιηθεί.

Επομένως, οι τροποποιήσεις του παραρτήματος VI της Σύμβασης MARPOL, οι τροποποιήσεις της Σύμβασης SOLAS και οι τροποποιήσεις του Κώδικα IGF θα επηρεάσουν το δίκαιο της ΕΕ, μέσω της εφαρμογής της οδηγίας (ΕΕ) 2016/802 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11ης Μαΐου 2016, σχετικά με τη μείωση της περιεκτικότητας ορισμένων υγρών καυσίμων σε θείο[3] και της οδηγίας 2009/45/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 6ης Μαΐου 2009, για τους κανόνες και τα πρότυπα ασφαλείας για τα επιβατηγά πλοία, αντιστοίχως.

Η προς έκδοση πράξη δεν συμπληρώνει ούτε τροποποιεί το θεσμικό πλαίσιο της συμφωνίας.

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

4.2. Ουσιαστική νομική βάση

4.2.1. Αρχές

Η ουσιαστική νομική βάση για την έκδοση απόφασης βάσει 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 μόνον ουσιαστική νομική βάση, ήτοι εκείνη που επιβάλλει ο κύριος ή πρωτεύων σκοπός ή συνιστώσα.

4.2.2. Εφαρμογή στην προκειμένη περίπτωση

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

4.3. 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.

[3] Εκτελεστική απόφαση (ΕΕ) 2015/253 της Επιτροπής, της 16ης Φεβρουαρίου 2015, για τον καθορισμό των κανόνων σχετικά με τη δειγματοληψία και την υποβολή εκθέσεων στο πλαίσιο της οδηγίας (ΕΕ L 41 της 17.2.2015, σ. 55–59).

2020/0026 (NLE)

Πρόταση

ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

σχετικά με τη θέση που πρέπει να ληφθεί εξ ονόματος της Ευρωπαϊκής Ένωσης στον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό κατά την 75η σύνοδο της Επιτροπής Προστασίας Θαλάσσιου Περιβάλλοντος και την 102η σύνοδο της Επιτροπής Ναυτικής Ασφάλειας όσον αφορά την έκδοση τροποποιήσεων στο παράρτημα VI της Διεθνούς Σύμβασης για την πρόληψη της ρύπανσης από πλοία, τροποποιήσεων στο κεφάλαιο II-1 της Διεθνούς Σύμβασης για την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα και τροποποιήσεων του Διεθνούς Κώδικα για την ασφάλεια των πλοίων που χρησιμοποιούν αέρια καύσιμα ή άλλα καύσιμα χαμηλού σημείου ανάφλεξης

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 Ευρωπαϊκής Ένωσης στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών θα πρέπει να αποσκοπεί στην προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος, της ανθρώπινης υγείας και στη βελτίωση της ασφάλειας στη ναυτιλία.

(2) Η Σύμβαση περί Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (ΔΝΟ) τέθηκε σε ισχύ στις 17 Μαρτίου 1958.

(3) Ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός (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.

(4) Σύμφωνα με το άρθρο 38 στοιχείο α) της Σύμβασης του ΔΝΟ, η Επιτροπή Προστασίας Θαλάσσιου Περιβάλλοντος 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.

(5) Σύμφωνα με το άρθρο 28 στοιχείο β) της Σύμβασης του ΔΝΟ, η Επιτροπή Ναυτικής Ασφάλειας 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.

(6) Η Διεθνής Σύμβαση για την πρόληψη της ρύπανσης από πλοία («Σύμβαση MARPOL») τέθηκε σε ισχύ στις 2 Οκτωβρίου 1983.

(7) Σύμφωνα με το άρθρο 16 παράγραφος 2 στοιχείο γ) της Σύμβασης MARPOL, οι τροποποιήσεις μπορούν να εκδίδονται από το κατάλληλο όργανο, εν προκειμένω από την Επιτροπή Προστασίας Θαλάσσιου Περιβάλλοντος.

(8) Η Διεθνής Σύμβαση για την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα («Σύμβαση SOLAS») τέθηκε σε ισχύ στις 25 Μαΐου 1980.

(9) Σύμφωνα με το άρθρο VIII στοιχείο β) σημείο iii) της Σύμβασης SOLAS, η Επιτροπή Ναυτικής Ασφάλειας του ΔΝΟ μπορεί να εκδώσει τροποποιήσεις της Σύμβασης SOLAS.

(10) Η Επιτροπή Προστασίας Θαλάσσιου Περιβάλλοντος, στην 75η σύνοδό της από τις 30 Μαρτίου έως τις 3 Απριλίου («MEPC 75»), πρόκειται να εκδώσει τροποποιήσεις στο παράρτημα VI της Σύμβασης MARPOL.

(11) Η Επιτροπή Ναυτικής Ασφάλειας, στην 102η σύνοδό της από τις 13 έως τις 22 Μαΐου 2020 («MSC 102»), πρόκειται να εκδώσει τροποποιήσεις στο κεφάλαιο II-1 της Σύμβασης SOLAS και τροποποιήσεις στα μέρη Α-1 και Β-1 του Διεθνούς Κώδικα για την ασφάλεια των πλοίων που χρησιμοποιούν αέρια καύσιμα ή άλλα καύσιμα χαμηλού σημείου ανάφλεξης («Κώδικας IGF»).

(12) Είναι σκόπιμο να καθοριστεί η θέση που πρέπει να ληφθεί εξ ονόματος της Ένωσης στο πλαίσιο της 75ης συνόδου της Επιτροπής Προστασίας Θαλάσσιου Περιβάλλοντος, δεδομένου ότι οι τροποποιήσεις στους κανονισμούς 1, 2, 14, 18, 20, 21 και στα προσαρτήματα I και VI του παραρτήματος VI της Σύμβασης MARPOL θα είναι ικανές να επηρεάσουν με καθοριστικό τρόπο το περιεχόμενο της νομοθεσίας της Ένωσης, ήτοι της οδηγίας (ΕΕ) 2016/802 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου[1,2].

(13) Είναι σκόπιμο να καθοριστεί η θέση που πρέπει να ληφθεί εξ ονόματος της Ένωσης στο πλαίσιο της 102ης συνόδου της Επιτροπής Ναυτικής Ασφάλειας, δεδομένου ότι οι τροποποιήσεις στο κεφάλαιο II-1 της Σύμβασης SOLAS θα είναι ικανές να επηρεάσουν με καθοριστικό τρόπο το περιεχόμενο της νομοθεσίας της Ένωσης, ήτοι της οδηγίας 2009/45/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου[3], και δεδομένου ότι οι τροποποιήσεις του Κώδικα IGF θα είναι ικανές να επηρεάσουν με καθοριστικό τρόπο το περιεχόμενο της νομοθεσίας της Ένωσης, ήτοι της οδηγίας 2009/45/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για τους κανόνες και τα πρότυπα ασφαλείας για τα επιβατηγά πλοία.

(14) Οι τροποποιήσεις του παραρτήματος VI της Σύμβασης MARPOL θα διασφαλίσουν τη συνεπή εφαρμογή του ορίου περιεκτικότητας σε θείο 0,50 % στα καύσιμα πλοίων, που καθορίζεται στον κανονισμό 14. Η Ένωση θα πρέπει να υποστηρίξει τις εν λόγω τροποποιήσεις, ώστε να επιτευχθούν τα προβλεπόμενα οφέλη για την υγεία και το περιβάλλον που προκύπτουν από τη μείωση των εκπομπών διοξειδίου του θείου από την καύση επί των πλοίων.

(15) Με τις τροποποιήσεις στο μέρος Α-1 του κεφαλαίου II-1 της Σύμβασης SOLAS θα προβλέπεται ασφαλέστερη πρόσδεση των πλοίων. Η Ένωση θα πρέπει να υποστηρίξει

---

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).

2 Εκτελεστική απόφαση (ΕΕ) 2015/253 της Επιτροπής, της 16ης Φεβρουαρίου 2015, για τον καθορισμό των κανόνων σχετικά με τη δειγματοληψία και την υποβολή εκθέσεων στο πλαίσιο της οδηγίας 1999/32/ΕΚ του Συμβουλίου όσον αφορά την περιεκτικότητα των καυσίμων πλοίων σε θείο (ΕΕ L 41 της 17.2.2015, σ. 55–59).

3 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).

τις εν λόγω τροποποιήσεις, διότι παρέχουν συνολική αναβάθμιση των υφιστάμενων ρυθμίσεων πρόσδεσης.

(16) Οι τροποποιήσεις στα μέρη Β, Β-1, Β-2 έως Β-4 του κεφαλαίου ΙΙ-1 της Σύμβασης SOLAS θα διασφαλίσουν τη συνοχή των διατάξεων όσον αφορά την υδατοστεγανότητα των πλοίων. Η Ένωση θα πρέπει να υποστηρίξει τις εν λόγω τροποποιήσεις, διότι εισάγουν συνοχή σε ολόκληρο το μέρος Β των διατάξεων όσον αφορά την υδατοστεγανότητα, συμπεριλαμβανομένου του βασικού ζητήματος των υπολογισμών ευστάθειας σε περίπτωση ζημίας στο πλοίο.

(17) Οι τροποποιήσεις στα μέρη Α-1 και Β-1 του Κώδικα IGF προβλέπουν βελτιώσεις όσον αφορά τη συγκράτηση καυσίμου, την πυρασφάλεια και τις δοκιμές εφελκυσμού για τη συγκόλληση των μεταλλικών υλικών, και μη καταστρεπτική δοκιμή για το σύστημα συγκράτησης καυσίμου βάσει της πείρας που αποκτήθηκε κατά την εφαρμογή του Κώδικα. Η Ένωση θα πρέπει να υποστηρίξει τις εν λόγω τροποποιήσεις, διότι παρέχουν μεγαλύτερη σαφήνεια όσον αφορά τους χώρους που πρέπει να διαθέτουν κατάλληλο σύστημα εκτόνωσης πίεσης, και προβλέπουν πρόσθετα μέτρα ασφαλείας στις αίθουσες προετοιμασίας των καυσίμων.

(18) Η θέση της Ένωσης πρόκειται να εκφραστεί από τα κράτη μέλη της Ένωσης που είναι μέλη της Επιτροπής Προστασίας Θαλάσσιου Περιβάλλοντος και της Επιτροπής Ναυτικής Ασφάλειας του ΔΝΟ, τα οποία ενεργούν από κοινού,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΑΠΟΦΑΣΗ:

Άρθρο 1

Η θέση που πρέπει να ληφθεί εξ ονόματος της Ένωσης στην 75η σύνοδο της Επιτροπής Προστασίας Θαλάσσιου Περιβάλλοντος του ΔΝΟ είναι ότι συμφωνεί με την έκδοση των τροποποιήσεων στο παράρτημα VI της Διεθνούς Σύμβασης για την πρόληψη της ρύπανσης από πλοία, όπως καθορίζονται στο παράρτημα του εγγράφου MEPC 75/3 του ΔΝΟ.

Άρθρο 2

Οι θέσεις που πρέπει να ληφθούν εξ ονόματος της Ένωσης στην 102η σύνοδο της Επιτροπής Ναυτικής Ασφάλειας του ΔΝΟ είναι ότι συμφωνεί με τα εξής:

α) την έκδοση τροποποιήσεων στο κεφάλαιο ΙΙ-1 της Διεθνούς Σύμβασης για την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα, όπως καθορίζονται στο παράρτημα 1 του εγγράφου MSC 102/3 του ΔΝΟ·

β) την έκδοση των τροποποιήσεων στα μέρη Α-1 και Β-1 του Διεθνούς Κώδικα για την ασφάλεια των πλοίων που χρησιμοποιούν αέρια καύσιμα ή άλλα καύσιμα χαμηλού σημείου ανάφλεξης, όπως καθορίζονται στο παράρτημα 2 του εγγράφου MSC 102/3 του ΔΝΟ.

Άρθρο 3

1. Η θέση που αναφέρεται στο άρθρο 1 εκφράζεται από τα κράτη μέλη της Ένωσης που είναι μέλη της Επιτροπής Προστασίας Θαλάσσιου Περιβάλλοντος του ΔΝΟ, τα οποία ενεργούν από κοινού.

2. Η θέση που αναφέρεται στο άρθρο 2 εκφράζεται από τα κράτη μέλη της Ένωσης που είναι μέλη της Επιτροπής Ναυτικής Ασφάλειας του ΔΝΟ.

Άρθρο 4

Η παρούσα απόφαση απευθύνεται στα κράτη μέλη.

Βρυξέλλες,

Για το Συμβούλιο
Ο/Η Πρόεδρος