

Βρυξέλλες, 28.3.2019
COM(2019) 159 final

2019/0087 (NLE)

Πρόταση

ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

σχετικά με τη θέση που πρέπει να ληφθεί εξ ονόματος της Ευρωπαϊκής Ένωσης στο πλαίσιο της Επιτροπής Προστασίας του Θαλάσσιου Περιβάλλοντος και της Επιτροπής Ναυτικής Ασφάλειας του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού όσον αφορά την έγκριση τροποποιήσεων στο παράρτημα II της διεθνούς σύμβασης για την πρόληψη της ρύπανσης από τα πλοία, τροποποιήσεων στον διεθνή κώδικα του 2011 για το ενισχυμένο πρόγραμμα επιθεωρήσεων κατά τη διενέργεια πραγματογνωμοσύνης σε φορτηγά πλοία μεταφοράς φορτίου χύδην και σε πετρελαιοφόρα, τροποποιήσεων στον διεθνή κώδικα περί σωστικών μέσων, τροποποιήσεων στα έντυπα C, E και P του προσαρτήματος της Διεθνούς Σύμβασης για την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα και στον διεθνή κώδικα για την ασφάλεια των πλοίων που χρησιμοποιούν αέρια ή άλλα καύσιμα με χαμηλό σημείο 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 74η σύνοδο της Επιτροπής Προστασίας του Θαλάσσιου Περιβάλλοντος (MEPC 74) του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού, η οποία θα πραγματοποιηθεί στο Λονδίνο από τις 13 έως τις 17 Μαΐου 2019, και στην 101η σύνοδο της Επιτροπής Ναυτικής Ασφάλειας (MSC 101) του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού, η οποία θα πραγματοποιηθεί στο Λονδίνο από τις 5 έως τις 14 Ιουνίου 2019, σχετικά με την προτεινόμενη έγκριση τροποποιήσεων στο παράρτημα II της σύμβασης MARPOL όσον αφορά τα κατάλοιπα φορτίου και τα αποπλύματα δεξαμενών που περιέχουν έμμονα επιπλέοντα προϊόντα υψηλού ιξώδους και/ή με υψηλό σημείο τήξης, τροποποιήσεων στον διεθνή κώδικα του 2011 για το ενισχυμένο πρόγραμμα επιθεωρήσεων κατά τη διενέργεια πραγματογνωμοσύνης σε φορτηγά πλοία μεταφοράς φορτίου χύδην και σε πετρελαιοφόρα (κώδικας ESP), τροποποιήσεων στην παράγραφο 6.1.1.3 του διεθνούς κώδικα περί σωστικών μέσων (κώδικας LSA), τροποποιήσεων στην παράγραφο 4.4.8.1 του κώδικα LSA, τροποποιήσεων στον πίνακα εξοπλισμού (έντυπα C, E και P του προσαρτήματος της σύμβασης SOLAS) και τροποποιήσεων στα μέρη A και A-1 του Διεθνούς Κώδικα Ασφάλειας των πλοίων που χρησιμοποιούν αέρια ή άλλα καύσιμα με χαμηλό σημείο 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 οποίου είναι να αποτελέσει ένα φόρουμ διακυβερνητικής συνεργασίας στο πεδίο των κρατικών ρυθμίσεων και πρακτικών σε πάσης φύσεως τεχνικά θέματα της διεθνούς εμπορικής ναυτιλίας, να ενθαρρυνθεί εν γένει η 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, καθώς και να αντιμετωπισθούν συναφή διοικητικά και νομικά θέματα.

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 άρχισε να ισχύει στις 2 Οκτωβρίου 1983. 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 άρχισε να ισχύει στις 25 Μαΐου 1980. Η Ένωση δεν είναι συμβαλλόμενο μέρος της SOLAS.

Ο διεθνής κώδικας του 2011 για το ενισχυμένο πρόγραμμα επιθεωρήσεων κατά τη διενέργεια πραγματογνωμοσύνης σε φορτηγά πλοία μεταφοράς φορτίου χύδην και σε πετρελαιοφόρα (κώδικας ESP) προβλέπει απαιτήσεις για ενισχυμένο πρόγραμμα επιθεωρήσεων κατά τη διενέργεια πραγματογνωμοσύνης σε φορτηγά πλοία μονού και διπλού κύτους μεταφοράς φορτίου χύδην και σε πετρελαιοφόρα μονού και διπλού κύτους σύμφωνα με τις διατάξεις του κανονισμού XI-1/2 της σύμβασης SOLAS.

Ο διεθνής κώδικας περί σωστικών μέσων (κώδικας LSA) καθορίζει απαιτήσεις διεθνών προτύπων για τα σωστικά μέσα που καλύπτει το κεφάλαιο III της σύμβασης SOLAS, μεταξύ των οποίων είναι τα προσωπικά σωστικά μέσα, τα οπτικά βοηθήματα, τα σωστικά σκάφη, οι σωστικές λέμβοι, ο εξοπλισμός καθαίρεσης και επιβίβασης, τα συστήματα εκκένωσης πλοίων, οι συσκευές ρίψης σχοινιού και τα συστήματα αναγγελιών και γενικού συναγερμού.

Σκοπός του Διεθνούς Κώδικα Ασφάλειας των πλοίων που χρησιμοποιούν αέρια ή άλλα καύσιμα με χαμηλό σημείο ανάφλεξης (κώδικας IGF) 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 και 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 πετρελαιοκινούμενα 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. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή έχει την ιδιότητα του παρατηρητή στον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό (ΔΝΟ) από το 1974 βάσει συμφωνίας συνεργασίας και συντονισμού μεταξύ του Διακυβερνητικού Ναυτιλιακού Συμβουλευτικού Οργανισμού (IMCO)¹ και της Επιτροπής των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων σε θέματα αμοιβαίου ενδιαφέροντος για τα συμβαλλόμενα μέρη.

Η Επιτροπή Προστασίας του 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 σχετικά με τον έλεγχο και την πρόληψη της ρύπανσης από πλοία που καλύπτονται από τη σύμβαση MARPOL, καθώς και της ρύπανσης από το πετρέλαιο, χημικά προϊόντα που μεταφέρονται χύδην, λύματα, απορρίμματα και εκπομπές από τα πλοία, 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 του Θαλάσσιου Περιβάλλοντος του ΔΝΟ αποτελεί μηχανισμό εκτέλεσης κάθε καθήκοντος που της ανατίθεται από τη σύμβαση ΔΝΟ, τη Συνέλευση του ΔΝΟ ή το Συμβούλιο του ΔΝΟ, ή κάθε καθήκοντος αποδεκτού από τον ΔΝΟ που εμπίπτει στο ανωτέρω πεδίο εφαρμογής και μπορεί να της ανατεθεί βάσει της σύμβασης ή άλλης διεθνούς πράξης. Οι αποφάσεις της Επιτροπής Προστασίας του Θαλάσσιου Περιβάλλοντος και των επικουρικών οργάνων της εγκρίνονται κατά πλειοψηφία από τα μέλη.

¹ Η ονομασία άλλαξε το 1982 σε Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό (International Maritime Organization IMO/ΔΝΟ).

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 κάθε καθήκοντος που της ανατίθεται με τη σύμβαση ΔΝΟ, από τη Συνέλευση του ΔΝΟ ή το Συμβούλιο του ΔΝΟ, ή κάθε άλλου καθήκοντος που εμπίπτει στο ανωτέρω πεδίο εφαρμογής το οποίο μπορεί να της ανατεθεί στο πλαίσιο ή βάσει άλλης διεθνούς πράξης, αποδεκτής από τον ΔΝΟ. Οι αποφάσεις της Επιτροπής Ναυτικής Ασφάλειας και των επικουρικών οργάνων της εγκρίνονται κατά πλειοψηφία από τα μέλη.

2.3. Η προβλεπόμενη πράξη της Επιτροπής Προστασίας του Θαλάσσιου Περιβάλλοντος του ΔΝΟ

Στις 13-17 Μαΐου 2019, κατά τη διάρκεια της 74ης συνόδου της, η Επιτροπή Προστασίας του Θαλάσσιου Περιβάλλοντος πρόκειται να εγκρίνει τροποποιήσεις στο παράρτημα II της σύμβασης MARPOL όσον αφορά τα κατάλοιπα φορτίου και τα αποπλύματα δεξαμενών που περιέχουν έμμονα επιπλέοντα προϊόντα υψηλού ιξώδους και/ή με υψηλό σημείο τήξης, ώστε να μειωθούν οι επιπτώσεις στο περιβάλλον. Σκοπός των προβλεπόμενων τροποποιήσεων του παραρτήματος II της σύμβασης MARPOL είναι η αντιμετώπιση της σημαντικής ρύπανσης που προκαλείται π.χ. από την απόρριψη παραφίνης στα παράκτια κράτη της Βόρειας Θάλασσας και της Βαλτικής τα τελευταία έτη.

2.4. Η προβλεπόμενη πράξη της Επιτροπής Ναυτικής Ασφάλειας του ΔΝΟ

Από τις 5 έως τις 14 Ιουνίου 2019, η Επιτροπή Ναυτικής Ασφάλειας, στην 101η σύνοδό της, πρόκειται να εγκρίνει τροποποιήσεις στον διεθνή κώδικα του 2011 για το ενισχυμένο πρόγραμμα επιθεωρήσεων κατά τη διενέργεια πραγματογνωμοσύνης σε φορτηγά πλοία μεταφοράς φορτίου χύδην και σε πετρελαιοφόρα (κώδικας ESP), τροποποιήσεις στον διεθνή κώδικα περί σωστικών μέσων (κώδικας LSA), τροποποιήσεις στην παράγραφο 4.4.8.1 του κώδικα LSA, τροποποιήσεις στον πίνακα εξοπλισμού (έντυπα C, E και P του προσαρτήματος της σύμβασης SOLAS) και τροποποιήσεις στα μέρη A και A-1 του Διεθνούς Κώδικα Ασφάλειας των πλοίων που χρησιμοποιούν αέρια ή άλλα καύσιμα με χαμηλό σημείο ανάφλεξης (κώδικας IGF).

2.4.1. Σκοπός των προβλεπόμενων τροποποιήσεων του κώδικα ESP είναι να επέλθουν αλλαγές στη σύνταξή του, ώστε να προσδιορισθούν όλες οι υποχρεωτικές απαιτήσεις και να βελτιωθούν οι πίνακες και τα έντυπα. Με τις τροποποιήσεις θα συγχωνευθούν οι αλλαγές στη σύνταξη με νέες ουσιαστικές απαιτήσεις, ώστε να αποτυπωθούν οι πρόσφατες επικαιροποιήσεις των ενοποιημένων απαιτήσεων σειράς Z10 της Διεθνούς Ένωσης Νηογνομόνων (IACS). Οι ενοποιημένες απαιτήσεις σειράς Z10 αφορούν τις πραγματογνωμοσύνες του κύτους των πετρελαιοφόρων, των πλοίων μεταφοράς φορτίου χύδην, των φορτηγών πλοίων χημικών προϊόντων, των πετρελαιοφόρων διπλού κύτους και των φορτηγών πλοίων μεταφοράς φορτίου χύδην διπλού τοιχώματος. Οι ενοποιημένες απαιτήσεις της Διεθνούς Ένωσης Νηογνομόνων είναι αποφάσεις της Διεθνούς Ένωσης Νηογνομόνων σε θέματα που καλύπτονται ή συνδέονται άμεσα με ειδικές κανονιστικές απαιτήσεις και πρακτικές των νηογνομόνων, καθώς και με τη γενική φιλοσοφία με βάση την οποία καθορίζονται οι κανόνες και οι πρακτικές των νηογνομόνων. Με την επιφύλαξη της κύρωσής τους από

το διοικητικό όργανο κάθε νηογνώμονα μέλους της Διεθνούς Ένωσης Νηογνομόνων, οι ενοποιημένες απαιτήσεις θα ενσωματωθούν στους κανόνες και τις πρακτικές νηογνομόνων μελών, εντός ενός έτους από την έγκριση από την ομάδα γενικής πολιτικής της Διεθνούς Ένωσης Νηογνομόνων. Οι ενοποιημένες απαιτήσεις συνιστούν ελάχιστες απαιτήσεις. Επιπλέον, η γλώσσα που χρησιμοποιείται στα σχέδια τροπολογιών ευθυγραμμίζεται με την ονοματολογία του ΔΝΟ για την αποφυγή ασάφειας και ασυνέπειας.

- 2.4.2. Σκοπός των προβλεπόμενων τροποποιήσεων του κώδικα LSA είναι η διασφάλιση της ομοιόμορφης εφαρμογής της παραγράφου 6.1.1.3 που αφορά τη χειροκίνητη καθαίρεση μικρών λέμβων διάσωσης που δεν αποτελούν μέρος των σωστικών σκαφών του πλοίου.
- 2.4.3. Οι τροποποιήσεις της παραγράφου 4.4.8.1 του κώδικα LSA αποσκοπούν στην εξαίρεση των σωσίβιων λέμβων με δύο ανεξάρτητα συστήματα πρόωσης από την απαίτηση εξοπλισμού με επαρκή επιπλέοντα κουπιά και τα συναφή είδη τους (σκαλμούς, στυλίσκους ή ισοδύναμα μέσα) για πορεία σε ήρεμη θάλασσα. Κατά τη διάρκεια των επιθεωρήσεων διαπιστώθηκε ότι ορισμένες σωσίβιες λέμβοι με δύο ανεξάρτητα συστήματα πρόωσης δεν είχαν εξοπλιστεί με κόπες, κουπιά ή οποιαδήποτε άλλη σχετική διάταξη υποδοχής τους, και συνήχθη το συμπέρασμα ότι στη σχετική απαίτηση του κώδικα LSA και της MSC/Circ.980/Add.1 δεν λαμβάνονται υπόψη οι σωσίβιες λέμβοι που έχουν σχεδιαστεί με δύο ανεξάρτητα συστήματα πρόωσης.
- 2.4.4. Η Επιτροπή Ναυτικής Ασφάλειας, στην 100ή σύνοδό της, ενέκρινε σχέδιο ενοποιημένης ερμηνείας σύμφωνα με την οποία «όσον αφορά σωσίβια λέμβο εξοπλισμένη με δύο ανεξάρτητα συστήματα πρόωσης, εφόσον η διάταξή τους συνίσταται σε δύο ξεχωριστές μηχανές, άξονες, δεξαμενές καυσίμου, συστήματα σωληνώσεων και κάθε άλλο βοηθητικό εξοπλισμό που συνδέεται με το σύστημα, δεν απαιτείται η εφαρμογή της παραγράφου 4.4.8.1 του κώδικα LSA. Ως προς τα υπόλοιπα χαρακτηριστικά της, η σωσίβια λέμβος θα πρέπει να συμμορφώνεται πλήρως με την παράγραφο 4.4.8 του κώδικα LSA».

Η υφιστάμενη παράγραφος 4.4.8.1 του κώδικα LSA αντικαθίσταται ώστε να ευθυγραμμιστεί με το σχέδιο ενοποιημένης ερμηνείας που εγκρίθηκε από την Επιτροπή Ναυτικής Ασφάλειας στην 100ή σύνοδό της.

- 2.4.5. Σκοπός των προβλεπόμενων τροποποιήσεων στον πίνακα εξοπλισμού (έντυπα C, E και P του προσαρτήματος της σύμβασης SOLAS) είναι η τροποποίηση του σημείου 8.1 στα έντυπα C, E και P του προσαρτήματος της σύμβασης SOLAS, με την προσθήκη υποσημείωσης ώστε να επισημαίνεται ότι δεν ισχύουν όλοι οι αναφερόμενοι ενδείκτες για όλα τα πλοία και, ως εκ τούτου, μπορούν να διαγράφονται κατά περίπτωση. Γενικά, δεν εγκαθίστανται σε όλους τους τύπους πλοίων οι εν λόγω ενδείκτες (πηδαλιού, έλικας, ώσης βήματος και κατάστασης λειτουργίας).
- 2.4.6. Οι προβλεπόμενες τροποποιήσεις των μερών A και A-1 του Διεθνούς Κώδικα Ασφάλειας των πλοίων που χρησιμοποιούν αέρια ή άλλα καύσιμα με χαμηλό σημείο ανάφλεξης (κώδικας IGF) αποσκοπούν στην επίτευξη συνέπειας με τον κώδικα IGF, όσον αφορά τις υφιστάμενες απαιτήσεις για τα πλοία που χρησιμοποιούν φυσικό αέριο ως καύσιμο, με την εισαγωγή των αναγκαίων τροποποιήσεων με βάση την πείρα που έχει αποκτηθεί από την εφαρμογή του κώδικα.

3. ΘΕΣΗ ΠΟΥ ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΛΗΦΘΕΙ ΕΞ ΟΝΟΜΑΤΟΣ ΤΗΣ ΕΝΩΣΗΣ

3.1. Τροποποιήσεις στις απαιτήσεις του παραρτήματος II της σύμβασης MARPOL όσον αφορά τις απαιτήσεις απόρριψης για τα αποπλύματα δεξαμενών που περιέχουν έμμονα επιπλέοντα προϊόντα υψηλού ιξώδους

Κατά τη διάρκεια της 68ης συνόδου της Επιτροπής Προστασίας του Θαλάσσιου Περιβάλλοντος, η οποία πραγματοποιήθηκε στο Λονδίνο από τις 11 έως τις 15 Μαΐου 2015, εγκρίθηκαν «η επανεξέταση των απαιτήσεων του παραρτήματος II της σύμβασης MARPOL που έχουν αντίκτυπο στα κατάλοιπα φορτίου και τα αποπλύματα δεξαμενών που περιέχουν έμμονα επιπλέοντα και στερεοποιούμενα προϊόντα υψηλού ιξώδους, καθώς και των συναφών ορισμών, και η σύνταξη των τροποποιήσεων», ώστε να ενταχθούν στο διετές πρόγραμμα της υποεπιτροπής πρόληψης και αντιμετώπισης της ρύπανσης, με στόχο να ολοκληρωθούν το 2018.

Τα σχέδια τροπολογιών του παραρτήματος II της σύμβασης MARPOL οριστικοποιήθηκαν στην 5η συνεδρίαση της υποεπιτροπής πρόληψης και αντιμετώπισης της ρύπανσης (PPR 5), η οποία πραγματοποιήθηκε στο Λονδίνο από τις 5 έως τις 9 Φεβρουαρίου 2018. Η Επιτροπή Προστασίας του Θαλάσσιου Περιβάλλοντος, στην 73η σύνοδό της, που πραγματοποιήθηκε στο Λονδίνο από τις 22 έως τις 26 Οκτωβρίου 2018, ενέκρινε τα σχέδια τροπολογιών στο παράρτημα VI της σύμβασης MARPOL, με σκοπό την έγκρισή τους στην 74η σύνοδό της.

Τα σχέδια τροπολογιών του παραρτήματος II της σύμβασης MARPOL παρατίθενται στο παράρτημα 13 του εγγράφου MEPC 73/19 του ΔΝΟ. Στην παράγραφο 11.12 της έκθεσης της 73ης συνόδου της Επιτροπής Προστασίας του Θαλάσσιου Περιβάλλοντος (MEPC 73/19) επισημαίνεται ότι οι τροποποιήσεις προβλέπεται να εγκριθούν στην 74η σύνοδό της.

3.2. Τροποποιήσεις στον διεθνή κώδικα του 2011 για το ενισχυμένο πρόγραμμα επιθεωρήσεων κατά τη διενέργεια πραγματογνωμοσύνης σε φορτηγά πλοία μεταφοράς φορτίου χύδην και σε πετρελαιοφόρα (κώδικας ESP)

Στην 5η σύνοδό της, η οποία πραγματοποιήθηκε στο Λονδίνο στις 22-26 Ιανουαρίου 2018, υπενθυμίστηκε ότι η 4η σύνοδος της υποεπιτροπής σχεδιασμού και κατασκευής πλοίων, η οποία πραγματοποιήθηκε στο Λονδίνο στις 13-17 Φεβρουαρίου 2017, εξουσιοδότησε τη Διεθνή Ένωση Νηογνομόνων και τη Γραμματεία να αναλύσουν τον κώδικα ESP του 2011, με σκοπό να προτείνουν αλλαγές στη σύνταξή του για να προσδιορισθούν όλες οι υποχρεωτικές απαιτήσεις, να βελτιωθεί η μορφή των πινάκων και των εντύπων και να υποβληθεί έκθεση σχετικά με την πρόοδο που έχει σημειωθεί, η οποία θα εξεταζόταν στην 5η σύνοδο της υποεπιτροπής σχεδιασμού και κατασκευής πλοίων.

Η υποεπιτροπή σχεδιασμού και κατασκευής πλοίων συμφώνησε στην 5η σύνοδό της ότι όλες οι ουσιαστικές διατάξεις που προς το παρόν περιέχουν οι υποσημειώσεις του κώδικα ESP του 2011 θα πρέπει να περιληφθούν στο κύριο σώμα του νέου ενοποιημένου κειμένου. Η υποεπιτροπή σχεδιασμού και κατασκευής πλοίων συμφώνησε επίσης στην 5η σύνοδό της όσον αφορά τη βελτίωση της μορφής των πινάκων και των εντύπων στον κώδικα ESP. Τέλος, η υποεπιτροπή σχεδιασμού και κατασκευής πλοίων συμφώνησε επίσης στην 5η σύνοδό της να συγχωνευθούν οι αλλαγές σύνταξης με νέες ουσιώδους σημασίας τροποποιήσεις στον κώδικα ESP του 2011, τις οποίες πρότείνει η Διεθνής Ένωση Νηογνομόνων και αφορούν τις πρόσφατες επικαιροποιήσεις των ενοποιημένων απαιτήσεων (UR) σειράς Z10 της Διεθνούς Ένωσης Νηογνομόνων.

Η υποεπιτροπή σχεδιασμού και κατασκευής πλοίων ενέκρινε στην 5η σύνοδό της την πρόταση να υποβληθούν τα σχέδια τροπολογιών στον κώδικα ESP του 2011 προς έγκριση στην 99η σύνοδο της Επιτροπής Ναυτικής Ασφάλειας, η οποία πραγματοποιήθηκε στο Λονδίνο στις 16-25 Μαΐου 2018, με σκοπό να εγκριθούν οι τροποποιήσεις κατόπιν στην 100ή σύνοδο της Επιτροπής Ναυτικής Ασφάλειας και να τεθούν σε ισχύ την 1η Ιουλίου 2020.

Η Επιτροπή Ναυτικής Ασφάλειας εξέτασε στην 99η σύνοδό της τα σχέδια τροπολογιών στον κώδικα ESP του 2011 που είχε συντάξει η υποεπιτροπή σχεδιασμού και κατασκευής πλοίων στην 5η σύνοδό της σύμφωνα με τη διαδικασία τακτικής επικαιροποίησης του κώδικα, και ενέκρινε τα σχέδια τροπολογιών στον κώδικα ESP του 2011 με σκοπό την έγκρισή τους στην 100ή σύνοδο της Επιτροπής Ναυτικής Ασφάλειας.

Η Επιτροπή Ναυτικής Ασφάλειας, στην 100ή σύνοδό της, η οποία πραγματοποιήθηκε στο Λονδίνο στις 3-7 Δεκεμβρίου 2018, εξέτασε τα σχέδια τροπολογιών και τις προτεινόμενες τροποποιήσεις, και σημείωσε ότι η διατύπωση που χρησιμοποιείται στα σχέδια τροπολογιών δεν είναι σύμφωνη με την ονοματολογία του ΔΝΟ, δηλαδή «πρόκειται» αντί «πρέπει», κάτι που θα μπορούσε να είναι επιζήμιο για τη μελλοντική εκπόνηση κανονισμών του ΔΝΟ, δεδομένου ότι θα οδηγούσε σε ασάφεια και ασυνέπεια. Επιπλέον, σημειώθηκε ότι στα σχέδια τροπολογιών στον κώδικα ESP του 2011 θα πρέπει να ληφθεί υπόψη το σχέδιο ενοποιημένης έκδοσης του κώδικα ESP που εκπονείται επί του παρόντος από την υποεπιτροπή σχεδιασμού και κατασκευής πλοίων.

Μετά από συζήτηση, η Επιτροπή Ναυτικής Ασφάλειας, στην 100ή σύνοδό της, αποφάσισε να αναστείλει την έγκριση των σχεδίων τροπολογιών στον κώδικα ESP του 2011 με σκοπό τη σύνταξη δέσμης αναθεωρημένων σχεδίων τροπολογιών στον κώδικα ESP του 2011, στα οποία θα χρησιμοποιείται η διατύπωση «πρέπει» αντί «πρόκειται», όπως αρμόζει, και τα οποία θα υποβληθούν προς έγκριση στην 101η σύνοδο της Επιτροπής Ναυτικής Ασφάλειας.

Το σημείο αυτό περιλήφθηκε στην απόφαση 2018/1601² του Συμβουλίου. Σύμφωνα με το άρθρο 3 παράγραφος 3 της εν λόγω απόφασης του Συμβουλίου, ελάχιστος σημασίας αλλαγές στη θέση που πρόκειται να ληφθεί εξ ονόματος της Ένωσης όσον αφορά τις εν λόγω τροπολογίες στον κώδικα ESP του 2011 επιτρέπεται να συμφωνηθούν χωρίς περαιτέρω απόφαση του Συμβουλίου. Ωστόσο, επειδή οι αλλαγές στις τροποποιήσεις στον κώδικα ESP δεν είναι δυνατόν να θεωρηθούν ελάχιστος σημασίας, το σημείο αυτό περιλαμβάνεται εκ

² Απόφαση (ΕΕ) 2018/1601 του Συμβουλίου, της 15ης Οκτωβρίου 2018, σχετικά με τη θέση που πρέπει να ληφθεί εξ ονόματος της Ευρωπαϊκής Ένωσης κατά την 73η σύνοδο της Επιτροπής Προστασίας του Θαλάσσιου Περιβάλλοντος και κατά την 100ή σύνοδο της Επιτροπής Ναυτικής Ασφάλειας του Διεθνούς Ναυτικού Οργανισμού, για την έγκριση τροποποιήσεων στον κανονισμό 14 του παραρτήματος VI της Διεθνούς σύμβασης για την Πρόληψη της Ρύπανσης από τα Πλοία και στον Διεθνή Κώδικα του 2011 για το ενισχυμένο πρόγραμμα επιθεωρήσεων κατά τη διενέργεια πραγματογνωμοσύνης σε φορτηγά πλοία μεταφοράς φορτίου χύδην και σε πετρελαιοφόρα, ΕΕ L 267 της 25.10.2018, σ. 6.

νέου στην παρούσα πρόταση απόφασης του Συμβουλίου σχετικά με τη θέση που πρέπει να ληφθεί εξ ονόματος της Ευρωπαϊκής Ένωσης στον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό στην 101η σύνοδο της Επιτροπής Ναυτικής Ασφάλειας.

Το σχέδιο απόφασης της Επιτροπής Ναυτικής Ασφάλειας για τις τροποποιήσεις στον κώδικα ESP του 2011 παρατίθεται στο παράρτημα [X] της έκθεσης της 100ής συνόδου της Επιτροπής Ναυτικής Ασφάλειας (MSC 100/XX/Add.X). Στην παράγραφο [10.20] της έκθεσης της 100ής συνόδου της Επιτροπής Ναυτικής Ασφάλειας [(MSC 100/XX)] επισημαίνεται ότι οι τροποποιήσεις προβλέπεται να εγκριθούν στην 101η σύνοδο της Επιτροπής Ναυτικής Ασφάλειας.

3.3. Τροποποιήσεις στην παράγραφο 6.1.1.3 του διεθνούς κώδικα περί σωστικών μέσων (κώδικας LSA)

Η Επιτροπή Ναυτικής Ασφάλειας, στην 96η σύνοδό της, η οποία πραγματοποιήθηκε στο Λονδίνο στις 11-20 Μαΐου 2016, συμφώνησε να περιληφθεί νέο έγγραφο σχετικά με την «ενιαία εφαρμογή της παραγράφου 6.1.1.3 του κώδικα LSA» στο διετές πρόγραμμα της υποεπιτροπής για το 2016-2017 και στην προσωρινή ημερήσια διάταξη για την 4η σύνοδο της υποεπιτροπής συστημάτων και εξοπλισμού πλοίων (SSE 4) με στόχο να ολοκληρωθεί το 2017. Σκοπός του εγγράφου είναι η εκπόνηση τροπολογιών στην παράγραφο 6.1.1.3 του κώδικα LSA, προκειμένου να διευκολυνθεί η ενιαία εφαρμογή του και, ιδίως, να καταστεί δυνατή η χρήση χειροκίνητων μηχανισμών καθαίρεσης λέμβων διάσωσης, οι οποίες δεν συγκαταλέγονται στα σωστικά σκάφη του πλοίου.

Ο προβληματισμός σχετικά με τους κινδύνους που θα εισήγαγαν τα σχέδια τροπολογιών στον κώδικα LSA εάν η καθαίρεση μιας λέμβου διάσωσης από τη θέση στοιβασίας στη θέση έξω από το πλοίο επιτρεπόταν χωρίς τον αριθμό των ατόμων που έχουν οριστεί να την επανδρώσουν, καθώς και οι απόψεις σχετικά με το πεδίο εφαρμογής της τροποποίησης, συζητήθηκαν στην 4η σύνοδο της υποεπιτροπής συστημάτων και εξοπλισμού πλοίων, η οποία πραγματοποιήθηκε στο Λονδίνο στις 20-24 Μαρτίου 2017, και στην 5η συνεδρίαση της υποεπιτροπής συστημάτων και εξοπλισμού πλοίων (SSE 5), η οποία πραγματοποιήθηκε στο Λονδίνο στις 12-16 Μαρτίου 2018.

Η Επιτροπή Ναυτικής Ασφάλειας, στην 100ή σύνοδό της που πραγματοποιήθηκε στο Λονδίνο από τις 3 έως τις 7 Δεκεμβρίου 2018, ενέκρινε τα σχέδια τροπολογιών στον κώδικα LSA, με σκοπό την έγκρισή τους στην 101η σύνοδό της. Παρά την εν λόγω απόφαση, η Επιτροπή Ναυτικής Ασφάλειας κάλεσε την υποεπιτροπή συστημάτων και εξοπλισμού πλοίων να εξετάσει τον συνεχιζόμενο προβληματισμό σχετικά με τα σχέδια τροπολογιών στην 6η σύνοδό της στο Λονδίνο στις 4-8 Μαρτίου 2019, με σκοπό να συμβουλευσει την Επιτροπή Ναυτικής Ασφάλειας πριν από την 101η σύνοδό της και την έγκριση των τροποποιήσεων.

Τα σχέδια τροπολογιών στην παράγραφο 6.1.1.3 του κώδικα LSA παρατίθενται στο παράρτημα [x] της έκθεσης της 100ής συνόδου της Επιτροπής Ναυτικής Ασφάλειας [(MSC 100xx/Add.x)]. Στην παράγραφο [9.6] της έκθεσης της 100ής συνόδου της Επιτροπής Ναυτικής Ασφάλειας [(MSC 100/xx)] επισημαίνεται ότι οι τροποποιήσεις προβλέπεται να εγκριθούν στην 101η σύνοδο της Επιτροπής Ναυτικής Ασφάλειας.

3.4. Τροποποιήσεις στην παράγραφο 4.4.8.1 του διεθνούς κώδικα περί σωστικών μέσων

Στην πέμπτη συνεδρίαση της υποεπιτροπής συστημάτων και εξοπλισμού πλοίων, που πραγματοποιήθηκε στο Λονδίνο στις 12-16 Μαρτίου 2018, η Ένωση πρότεινε επιτυχώς ενιαία ερμηνεία της παραγράφου 4.4.8.1 του κώδικα περί σωστικών μέσων (κώδικας LSA) και των τυποποιημένων εντύπων αναφοράς της αξιολόγησης και της δοκιμής σωστικών μέσων (MSC/Circ.980/Add.1, τμήμα 4.4.1.2). Η Επιτροπή Ναυτικής Ασφάλειας, στην 100ή

σύνοδό της, ενέκρινε το σχέδιο ενιαίας ερμηνείας, καθώς και περαιτέρω τροποποιήσεις στην παράγραφο 4.4.8.1 του κώδικα LSA, με στόχο την επίτευξη συνέπειας μεταξύ της απαίτησης του κώδικα και της ενιαίας ερμηνείας.

Οι τροποποιήσεις στην παράγραφο 4.4.8.1 του διεθνούς κώδικα περί σωστικών μέσων (κώδικας LSA) παρατίθενται στο παράρτημα [x] της έκθεσης της 100ής συνόδου της Επιτροπής Ναυτικής Ασφάλειας [(MSC 100xx/Add.x)]. Στην παράγραφο [9.23] της έκθεσης της 100ής συνόδου της Επιτροπής Ναυτικής Ασφάλειας [(MSC 100/xx)] επισημαίνεται ότι η έγκριση των τροποποιήσεων του κώδικα προβλέπεται στην 101η σύνοδο της Επιτροπής Ναυτικής Ασφάλειας.

3.5. Τροποποιήσεις στον πίνακα εξοπλισμού (έντυπα C, E και P του προσαρτήματος της σύμβασης SOLAS)

Η Επιτροπή Ναυτικής Ασφάλειας, στην 100ή σύνοδό της, που πραγματοποιήθηκε στο Λονδίνο στις 3-7 Δεκεμβρίου 2018, συμφώνησε να εξετάσει τις τροποποιήσεις στον πίνακα εξοπλισμού (έντυπα C, E και P του προσαρτήματος της σύμβασης SOLAS), λαμβανομένου υπόψη του γεγονότος ότι ήσσονος σημασίας διορθώσεις/ζητήματα μπορούν να εξεταστούν από τις επιτροπές υπό το σημείο «Διάφορα» της ημερήσιας διάταξης. Μετά από εξέταση, η Επιτροπή Ναυτικής Ασφάλειας, στην 100ή σύνοδό της, ενέκρινε τα προτεινόμενα σχέδια τροπολογιών με σκοπό να εκδοθούν στην 101η σύνοδό της.

Τα σχέδια τροπολογιών στον πίνακα εξοπλισμού (έντυπα C, E και P του προσαρτήματος της σύμβασης SOLAS) παρατίθενται στο παράρτημα [x] της έκθεσης της 100ής συνόδου της Επιτροπής Ναυτικής Ασφάλειας [(MSC 100xx/Add.x)]. Στην παράγραφο [9.30] της έκθεσης της 100ής συνόδου της Επιτροπής Ναυτικής Ασφάλειας [(MSC 100/xx)] επισημαίνεται ότι οι τροποποιήσεις προβλέπεται να εγκριθούν στην 101η σύνοδο της Επιτροπής Ναυτικής Ασφάλειας.

3.6. Τροποποιήσεις στα μέρη A και A-1 του Διεθνούς Κώδικα Ασφάλειας των πλοίων που χρησιμοποιούν αέρια ή άλλα καύσιμα με χαμηλό σημείο ανάφλεξης (κώδικας IGF)

Η υποεπιτροπή για τη μεταφορά φορτίων και εμπορευματοκιβωτίων (CCC 4), στην 4η σύνοδό της, η οποία πραγματοποιήθηκε στο Λονδίνο στις 11-15 Σεπτεμβρίου 2017, συνέστησε εκ νέου την ομάδα εργασίας για την κατάρτιση τεχνικών διατάξεων για την ασφάλεια των πλοίων που χρησιμοποιούν καύσιμα με χαμηλό σημείο ανάφλεξης, προκειμένου να συνεχίσει τις εργασίες επί των σχεδίων τροπολογιών στον κώδικα IGF σχετικά με τις κυψέλες καυσίμου και την κατάρτιση σχεδίων τεχνικών διατάξεων για την ασφάλεια των πλοίων που χρησιμοποιούν μεθανόλη ή αιθανόλη ως καύσιμο. Η υποεπιτροπή για τη μεταφορά φορτίων και εμπορευματοκιβωτίων, στην 4η σύνοδό της, υποστήριξε τα σχέδια τροπολογιών στα μέρη A και A-1 του κώδικα IGF σχετικά με τις ειδικές απαιτήσεις για το φυσικό αέριο που προετοίμασε η ομάδα εργασίας και κάλεσε την 99η σύνοδο της Επιτροπής Ναυτικής Ασφάλειας, η οποία πραγματοποιήθηκε στο Λονδίνο από τις 16 έως τις 25 Μαΐου 2018, να εγκρίνει τις τροποποιήσεις με σκοπό να εγκριθούν στην 100ή σύνοδο της Επιτροπής Ναυτικής Ασφάλειας.

Η Επιτροπή Ναυτικής Ασφάλειας, στην 99η σύνοδό της, εξέτασε τα σχέδια τροπολογιών στα μέρη A και A-1 του Διεθνούς Κώδικα Ασφάλειας των Πλοίων που χρησιμοποιούν αέρια ή άλλα καύσιμα με χαμηλό σημείο ανάφλεξης (κώδικας IGF), καθώς και πρόσθετες παρατηρήσεις σχετικά με τα σχέδια τροπολογιών, μεταξύ άλλων και την πρόταση να περιληφθεί εναλλακτική λύση για την προστασία από τη διαρροή από σωλήνες υγροποιημένου καυσίμου έξω από το μηχανοστάσιο. Μετά τη συζήτηση, η Επιτροπή Ναυτικής Ασφάλειας, στην 99η σύνοδό της, συμφώνησε να αναστείλει την έγκριση των

σχεδίων τροπολογιών στα μέρη Α και Α-1 του κώδικα IGF και ανέθεσε στην υποεπιτροπή για τη μεταφορά φορτίου και εμπορευματοκιβωτίων να επανεξετάσει επειγόντως τα σχέδια τροπολογιών στον κανονισμό 9.5.6 στην πέμπτη σύνοδό της, στις 10-14 Σεπτεμβρίου 2018 στο Λονδίνο, και να υποβάλει έκθεση σχετικά με το αποτέλεσμα στην 100ή σύνοδο της Επιτροπής Ναυτικής Ασφάλειας.

Η υποεπιτροπή για τη μεταφορά φορτίου και εμπορευματοκιβωτίων, στην 5η σύνοδό της, εξέτασε τα σχέδια τροπολογιών του κανονισμού 9.5.6 του κώδικα IGF και συμφώνησε ότι δεν ήταν αναγκαίες περαιτέρω αλλαγές στον κανονισμό 9.5.6. Ως εκ τούτου, η υποεπιτροπή για τη μεταφορά φορτίου και εμπορευματοκιβωτίων συμφώνησε στην 5η σύνοδό της να καλέσει την Επιτροπή Ναυτικής Ασφάλειας να εγκρίνει επειγόντως τα σχέδια τροπολογιών στα μέρη Α και Α-1 του κώδικα IGF, όπως παρατίθενται στο παράρτημα 1 του εγγράφου CCC 4/12, στην 100ή σύνοδό της, η οποία πραγματοποιήθηκε στο Λονδίνο στις 3-7 Δεκεμβρίου 2018, με σκοπό την έγκρισή τους στη συνέχεια στην 101η σύνοδο της Επιτροπής Ναυτικής Ασφάλειας.

Η Επιτροπή Ναυτικής Ασφάλειας, στην 100ή σύνοδό της, συμφώνησε με την υποεπιτροπή για τη μεταφορά φορτίου και εμπορευματοκιβωτίων ότι δεν απαιτούνται περαιτέρω τροποποιήσεις του κανονισμού 9.5.6 όσον αφορά την εναλλακτική λύση για την προστασία από διαρροή. Ωστόσο, υπήρχε διάσταση απόψεων όσον αφορά την ανάγκη να περιληφθεί πρόσθετο κείμενο για να εξασφαλιστεί η εφαρμογή των απαιτήσεων ανίχνευσης διαρροής από σωλήνες που μεταφέρουν υδροποιημένο καύσιμο. Η Επιτροπή Ναυτικής Ασφάλειας, στην 100ή σύνοδό της, συμφώνησε με το κείμενο που συντάχθηκε στην 4η σύνοδο της υποεπιτροπής για τη μεταφορά φορτίου και εμπορευματοκιβωτίων και ενέκρινε τις τροποποιήσεις των μερών Α και Α-1 του κώδικα IGF, με σκοπό την έγκρισή τους στην 101η σύνοδο της Επιτροπής Ναυτικής Ασφάλειας, σημειώνοντας παράλληλα ότι περαιτέρω προτάσεις θα μπορούσαν ακόμη να υποβληθούν στο στάδιο της έγκρισης.

Τα σχέδια τροπολογιών στα μέρη Α και Α-1 του διεθνούς κώδικα για την ασφάλεια των πλοίων που χρησιμοποιούν αέρια ή άλλα καύσιμα με χαμηλό σημείο ανάφλεξης (κώδικας IGF) παρατίθενται στο παράρτημα [x] της έκθεσης της 100ής συνόδου της Επιτροπής Ναυτικής Ασφάλειας [(MSC 100/xx/Add.x)]. Στην παράγραφο [11.5] της έκθεσης της 100ής συνόδου της Επιτροπής Ναυτικής Ασφάλειας [(MSC 100/xx)] επισημαίνεται ότι οι τροποποιήσεις προβλέπεται να εγκριθούν στην 101η σύνοδο της Επιτροπής Ναυτικής Ασφάλειας.

3.7. Σχετική νομοθεσία της ΕΕ και αρμοδιότητα της ΕΕ

3.7.1. Τροποποιήσεις στο παράρτημα II του κανονισμού MARPOL

Η οδηγία 2005/35/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με τη ρύπανση από τα πλοία και τη θέσπιση κυρώσεων για παραβάσεις ενσωματώνει στο δίκαιο της ΕΕ διεθνή πρότυπα για τη ρύπανση από τα πλοία και επιδιώκει να εξασφαλίσει την επιβολή ενδεδειγμένων κυρώσεων στα πρόσωπα που ευθύνονται για παράνομες απορρίψεις. Στην εν λόγω οδηγία, ως ρυπογόνες ορίζονται οι ουσίες που καλύπτονται από τα παραρτήματα I και II της σύμβασης MARPOL. Επιπλέον, δυνάμει της οδηγίας 2000/59/ΕΚ σχετικά με τις λιμενικές εγκαταστάσεις παραλαβής αποβλήτων πλοίου και καταλοίπων φορτίου, απαιτείται από τα κράτη μέλη να εξασφαλίζουν τη διάθεση λιμενικών εγκαταστάσεων παραλαβής καταλλήλων να καλύπτουν τις ανάγκες των πλοίων που χρησιμοποιούν συνήθως τον λιμένα και από τα πλοία να παραδίδουν τα απόβλητά τους, συμπεριλαμβανομένων των καταλοίπων φορτίου, στις εγκαταστάσεις αυτές πριν αποπλεύσουν από τον λιμένα, με αώτερο σκοπό τη μείωση των απορρίψεων αποβλήτων πλοίων στη θάλασσα. Σύμφωνα με την εν λόγω οδηγία, τα αποπλύματα δεξαμενών που αναφέρονται στο παράρτημα II χαρακτηρίζονται ως κατάλοιπα φορτίου. Δυνάμει της οδηγίας

2000/59/EK, απαιτείται επίσης από τα πλοία να ενημερώνουν εκ των προτέρων τον επόμενο λιμένα για τυχόν απόβλητα και κατάλοιπα φορτίου που επιθυμούν να παραδώσουν, την ποσότητα αποβλήτων που παραμένουν στο πλοίο, καθώς και τη διαθέσιμη χωρητικότητα αποθήκευσης.

Ως εκ τούτου, οι τροποποιήσεις που πρόκειται να εγκριθούν στην 101η σύνοδο της Επιτροπής Ναυτικής Ασφάλειας, με τις οποίες θα εισαχθούν αλλαγές στο παράρτημα II της σύμβασης MARPOL όσον αφορά τα κατάλοιπα φορτίου και τα αποπλύματα δεξαμενών που περιέχουν έμμονα επιπλέοντα προϊόντα υψηλού ιξώδους και/ή με υψηλό σημείο τήξης, θα επηρεάσουν το δίκαιο της ΕΕ, μέσω της εφαρμογής της οδηγίας 2005/35/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με τη ρύπανση από τα πλοία και τη θέσπιση κυρώσεων για παραβάσεις και την οδηγία 2000/59/EK σχετικά με τις λιμενικές εγκαταστάσεις παραλαβής αποβλήτων πλοίου και καταλοίπων φορτίου.

3.7.2. Τροποποιήσεις στον διεθνή κώδικα του 2011 για το ενισχυμένο πρόγραμμα επιθεωρήσεων κατά τη διενέργεια πραγματογνωμοσύνης σε φορτηγά πλοία μεταφοράς φορτίου χύδην και σε πετρελαιοφόρα (κώδικας ESP)

Σκοπός του κανονισμού (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 είναι η θέσπιση προγράμματος εσπευσμένης σταδιακής εφαρμογής των απαιτήσεων διπλού κύτους ή ισοδύναμου σχεδιασμού της σύμβασης MARPOL 73/78, όπως ορίζεται στο άρθρο 3 του εν λόγω κανονισμού, στα πετρελαιοφόρα μονού κύτους, και η απαγόρευση της μεταφοράς βαρέων κλασμάτων πετρελαίου από πετρελαιοφόρα μονού κύτους με προορισμό ή αφετηρία λιμένες των κρατών μελών.

Με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 530/2012 καθίσταται υποχρεωτική η εφαρμογή του προγράμματος εκτίμησης της κατάστασης των πλοίων (Condition Assessment Scheme/CAS) του ΔΝΟ για τα πετρελαιοφόρα μονού κύτους, ηλικίας άνω των 15 ετών. Το άρθρο 5 προβλέπει ότι αυτά τα πετρελαιοφόρα πρέπει να συμμορφώνονται με το CAS, το οποίο στη συνέχεια ορίζεται στο άρθρο 6 ως το πρόγραμμα εκτίμησης της κατάστασης των πλοίων που εκδόθηκε με την απόφαση MEPC 94(46) της 27ης Απριλίου 2001, όπως τροποποιήθηκε με την απόφαση MEPC 99(48) της 11ης Οκτωβρίου 2002 και με την απόφαση MEPC 112(50) της 4ης Δεκεμβρίου 2003. Το ενισχυμένο πρόγραμμα επιθεωρήσεων κατά τη διενέργεια πραγματογνωμοσύνης σε πλοία μεταφοράς φορτίου χύδην και σε πετρελαιοφόρα ή ενισχυμένο πρόγραμμα επιθεωρήσεων (ESP) καθορίζει τον τρόπο διενέργειας της εν λόγω εντατικότερης αξιολόγησης. Επειδή για την επίτευξη του στόχου του προγράμματος εκτίμησης της κατάστασης των πλοίων (CAS) χρησιμοποιούνται οι επιθεωρήσεις ESP, ενδεχόμενη αλλαγή στις επιθεωρήσεις ESP θα καταστεί αμέσως και αυτόματα εφαρμοστέα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 530/2012.

Ως εκ τούτου, οι τροποποιήσεις στον κώδικα ESP που πρόκειται να εγκριθούν στην 101η σύνοδο της Επιτροπής Ναυτικής Ασφάλειας, με τις οποίες εισάγονται αλλαγές στον κώδικα ESP, θα επηρεάσουν το δίκαιο της ΕΕ, μέσω της εφαρμογής του κανονισμού (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.

3.7.3. Τροποποιήσεις στην παράγραφο 6.1.1.3 του κώδικα LSA

Τα μέσα καθαίρεσης και τα βαρούλκα περιλαμβάνονται στον εκτελεστικό κανονισμό (ΕΕ) 2018/773 της Επιτροπής, της 15ης Μαΐου 2018, σχετικά με τις απαιτήσεις σχεδιασμού, κατασκευής και επιδόσεων και των προτύπων δοκιμών για τον εξοπλισμό πλοίων και για την

κατάργηση του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2017/306. Στον εν λόγω εκτελεστικό κανονισμό γίνεται αναφορά στον κώδικα LSA και στην απόφαση MSC.81(70) σχετικά με τα σημεία MED/1.21, 1.23, 1.24 και 1.25 όσον αφορά τα μέσα καθαίρεσης. Ο εξοπλισμός αυτός εμπίπτει, επομένως, στο πεδίο εφαρμογής της οδηγίας 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.

Ως εκ τούτου, οι τροποποιήσεις που πρόκειται να εγκριθούν στην 101η σύνοδο της Επιτροπής Ναυτικής Ασφάλειας, με τις οποίες επέρχονται αλλαγές στον κώδικα LSA, θα επηρεάσουν το δίκαιο της ΕΕ, μέσω της εφαρμογής της οδηγίας 2014/90/ΕΕ και του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2018/778.

3.7.4. Τροποποιήσεις στην παράγραφο 4.4.8.1 του κώδικα LSA

Οι σωσίβιες λέμβοι περιλαμβάνονται στον εκτελεστικό κανονισμό (ΕΕ) 2018/773 της Επιτροπής, της 15ης Μαΐου 2018, σχετικά με τις απαιτήσεις σχεδιασμού, κατασκευής και επιδόσεων και των προτύπων δοκιμών για τον εξοπλισμό πλοίων και για την κατάργηση του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2017/306. Στον εν λόγω εκτελεστικό κανονισμό γίνεται αναφορά στον κώδικα LSA και στην απόφαση MSC/Circular 980 σχετικά με το σημείο MED/1.7. Ο εξοπλισμός αυτός εμπίπτει, επομένως, στο πεδίο εφαρμογής της οδηγίας 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.

Ως εκ τούτου, οι τροποποιήσεις που πρόκειται να εγκριθούν στην 101η σύνοδο της Επιτροπής Ναυτικής Ασφάλειας, με τις οποίες επέρχονται αλλαγές στον κώδικα LSA, θα επηρεάσουν το δίκαιο της ΕΕ, μέσω της εφαρμογής της οδηγίας 2014/90/ΕΕ και του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2018/778.

3.7.5. Τροποποιήσεις στον πίνακα εξοπλισμού (έντυπα C, E και P του προσαρτήματος της σύμβασης 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 εγκριθούν στην 101η σύνοδο της Επιτροπής Ναυτικής Ασφάλειας, με τις οποίες επέρχονται αλλαγές στον πίνακα εξοπλισμού, θα επηρεάσουν το δίκαιο της ΕΕ, μέσω της εφαρμογής της οδηγίας 2009/45/ΕΚ.

3.7.6. Τροποποιήσεις στα μέρη Α και Α-1 του διεθνούς κώδικα για την ασφάλεια των πλοίων που χρησιμοποιούν αέρια ή άλλα καύσιμα με χαμηλό σημείο 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. Επιπλέον, σύμφωνα με την οδηγία 2014/94/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 22ας Οκτωβρίου 2014, για την ανάπτυξη υποδομών εναλλακτικών καυσίμων, απαιτείται από τα κράτη μέλη να διασφαλίσουν ότι από τα τέλη του 2025 θα διατίθεται υδροποιημένο φυσικό αέριο (LNG) στους κεντρικούς λιμένες της ΕΕ για τα ποντοπόρα πλοία. Τα εθνικά πλαίσια πολιτικής για την ανάπτυξη της αγοράς και των υποδομών εναλλακτικών καυσίμων έχουν οριστικοποιηθεί από τα κράτη μέλη της ΕΕ, με ιδιαίτερη έμφαση στα διάφορα μέτρα στήριξης και τις πρωτοβουλίες για την προώθηση και την ανάπτυξη σημείων ανεφοδιασμού των ποντοπόρων πλοίων με LNG.

Ως εκ τούτου, οι τροποποιήσεις που πρόκειται να εγκριθούν στην 101η σύνοδο της Επιτροπής Ναυτικής Ασφάλειας, με τις οποίες επέρχονται αλλαγές στον κώδικα LSA, θα επηρεάσουν το δίκαιο της ΕΕ, μέσω της εφαρμογής της οδηγίας 2009/45/ΕΚ και της οδηγίας 2014/94/ΕΕ.

3.7.7. Αρμοδιότητα της ΕΕ

Οι τροποποιήσεις του παραρτήματος II της σύμβασης MARPOL όσον αφορά τα κατάλοιπα φορτίου και τα αποπλύματα δεξαμενών που περιέχουν έμμονα επιπλέοντα προϊόντα υψηλού ιξώδους και/ή με υψηλό σημείο τήξης θα επηρεάσουν την εφαρμογή του δικαίου της ΕΕ μέσω της εφαρμογής της οδηγίας 2005/35/ΕΚ και της οδηγίας 2000/59/ΕΚ.

Οι τροποποιήσεις στον κώδικα ESP του 2011 θα επηρεάσουν το δίκαιο της ΕΕ μέσω της εφαρμογής του κανονισμού (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.

Οι τροποποιήσεις στην παράγραφο 6.1.1.3 του διεθνούς κώδικα περί σωστικών μέσων (κώδικας LSA) θα επηρεάσουν την εφαρμογή του δικαίου της ΕΕ μέσω της εφαρμογής της οδηγίας 2014/90/ΕΕ και του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2018/778.

Οι τροποποιήσεις στην ενιαία ερμηνεία της παραγράφου 4.4.8.1 του κώδικα LSA θα επηρεάσουν την εφαρμογή του δικαίου της ΕΕ μέσω της εφαρμογής της οδηγίας 2014/90/ΕΕ και του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2018/778.

Οι τροποποιήσεις στον πίνακα εξοπλισμού (έντυπα C, E και P του προσαρτήματος της σύμβασης SOLAS) θα επηρεάσουν το δίκαιο της ΕΕ μέσω της εφαρμογής της οδηγίας 2009/45/ΕΚ.

Οι τροποποιήσεις στα μέρη A και A-1 του διεθνούς κώδικα για την ασφάλεια των πλοίων που χρησιμοποιούν αέρια ή άλλα καύσιμα με χαμηλό σημείο ανάφλεξης (κώδικας IGF) θα επηρεάσουν το δίκαιο της ΕΕ μέσω της εφαρμογής της οδηγίας 2009/45/ΕΚ και της οδηγίας 2014/94/ΕΕ.

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 ανεξαρτήτως αν η Ένωση είναι μέλος του σχετικού οργάνου ή συμβαλλόμενο μέρος στη σχετική συμφωνία.³

Η έννοια των «πράξεων που παράγουν έννομα αποτελέσματα» περιλαμβάνει πράξεις που παράγουν έννομα αποτελέσματα δυνάμει των κανόνων του διεθνούς δικαίου που διέπουν το εν λόγω όργανο. Περιλαμβάνει, επίσης, κείμενα που δεν έχουν δεσμευτική ισχύ βάσει του

³ Υπόθεση C-399/12, Γερμανία κατά Συμβουλίου (OIV), ECLI:EU:C:2014:2258, σκέψη 64.

διεθνούς δικαίου, αλλά «επηρεάζουν με καθοριστικό τρόπο το περιεχόμενο των ρυθμίσεων που θεσπίζει ο νομοθέτης της Ένωσης».⁴

4.1.2. Εφαρμογή στην προκειμένη περίπτωση

Η Επιτροπή Προστασίας του 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 εγκρίνουν η Επιτροπή Προστασίας του Θαλάσσιου Περιβάλλοντος και η Επιτροπή Ναυτικής Ασφάλειας του ΔΝΟ συνιστούν πράξεις που παράγουν έννομα αποτελέσματα. Οι προβλεπόμενες πράξεις μπορούν να επηρεάσουν με καθοριστικό τρόπο το περιεχόμενο των κάτωθι νομοθετημάτων της ΕΕ:

- Οδηγία 2005/35/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με τη ρύπανση από τα πλοία και τη θέσπιση κυρώσεων για παραβάσεις και οδηγία 2000/59/EK σχετικά με τις λιμενικές εγκαταστάσεις παραλαβής αποβλήτων πλοίου και καταλοίπων φορτίου. Ο λόγος είναι ότι στην οδηγία 2005/35/EK ως ρυπογόνες ορίζονται οι ουσίες που καλύπτονται από τα παραρτήματα I και II της σύμβασης MARPOL. Επιπλέον, σύμφωνα με την οδηγία 2000/59/ΕΕ απαιτείται από τα κράτη μέλη να εξασφαλίζουν τη διάθεση λιμενικών εγκαταστάσεων παραλαβής καταλλήλων για την κάλυψη των αναγκών των πλοίων που χρησιμοποιούν συνήθως τον λιμένα, με απώτερο σκοπό τη μείωση των απορρίψεων αποβλήτων πλοίων στη θάλασσα, ώστε να ενισχυθεί η προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος.
- 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 ο κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 530/2012 θέτει ως απαίτηση την εφαρμογή του προγράμματος εκτίμησης της κατάστασης των πλοίων (CAS) του ΔΝΟ και το CAS χρησιμοποιεί το πρόγραμμα ενισχυμένων επιθεωρήσεων (ESP) ως εργαλείο για την επίτευξη του στόχου του.
- Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2018/773 της Επιτροπής, της 15ης Μαΐου 2018, σχετικά με τις απαιτήσεις σχεδιασμού, κατασκευής και επιδόσεων και των προτύπων δοκιμών για τον εξοπλισμό πλοίων και για την κατάργηση του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2017/306 και 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/EK του Συμβουλίου. Ο λόγος είναι ότι ο εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2018/773 παραπέμπει στον κώδικα LSA όσον αφορά τα μέσα καθαίρεσης και, ως εκ τούτου, ο εν λόγω τύπος εξοπλισμού εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής της οδηγίας 2014/90/ΕΕ.
- Οδηγία 2009/45/EK 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/EK ορίζει ότι τα επιβατηγά πλοία της κατηγορίας Α πρέπει να πληρούν εξ ολοκλήρου τις απαιτήσεις της σύμβασης SOLAS, όπως έχει τροποποιηθεί.
- Οδηγία 2009/45/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για τους κανόνες και τα πρότυπα ασφαλείας για τα επιβατηγά πλοία καθώς και οδηγία 2014/94/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την ανάπτυξη

⁴ Υπόθεση C-399/12, Γερμανία κατά Συμβουλίου (OIV), ECLI:EU:C:2014:2258, σκέψεις 61-64.

υποδομών εναλλακτικών καυσίμων. Ο λόγος είναι ότι η οδηγία 2009/45/EK ορίζει ότι τα επιβατηγά πλοία της κατηγορίας Α πρέπει να πληρούν εξ ολοκλήρου τις απαιτήσεις της σύμβασης SOLAS, όπως έχει τροποποιηθεί, και ότι σύμφωνα με την οδηγία 2014/94/ΕΕ απαιτείται από τα κράτη μέλη να εξασφαλίσουν ότι στα τέλη του 2025 θα διατίθεται υγροποιημένο φυσικό αέριο στους κεντρικούς λιμένες της ΕΕ για τα ποντοπόρα πλοία.

Οι προβλεπόμενες 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.

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 το αντικείμενο και το περιεχόμενο της προβλεπόμενης πράξης για τα οποία εκδίδεται θέση εξ ονόματος της Ένωσης. Αν η προβλεπόμενη πράξη επιδιώκει διττό σκοπό ή έχει δύο συνιστώσες και αν 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, δηλαδή εκείνη που επιβάλλει ο κύριος ή πρωτεύων σκοπός ή συνιστώσα.

4.2.2. Εφαρμογή στην προκειμένη περίπτωση

Το κύριο αντικείμενο και το περιεχόμενο της προτεινόμενης πράξης αφορούν τις θαλάσσιες μεταφορές. Συνεπώς, η ουσιαστική νομική βάση για την προτεινόμενη απόφαση είναι το άρθρο 100 παράγραφος 2 της ΣΛΕΕ.

4.3. Συμπέρασμα

Το άρθρο 100 παράγραφος 2 της ΣΛΕΕ σε συνδυασμό με το άρθρο 218 παράγραφος 9 της ΣΛΕΕ θα πρέπει να αποτελέσουν τη νομική βάση της προτεινόμενης απόφασης.

Πρόταση

ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

σχετικά με τη θέση που πρέπει να ληφθεί εξ ονόματος της Ευρωπαϊκής Ένωσης στο πλαίσιο της Επιτροπής Προστασίας του Θαλάσσιου Περιβάλλοντος και της Επιτροπής Ναυτικής Ασφάλειας του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού όσον αφορά την έγκριση τροποποιήσεων στο παράρτημα II της διεθνούς σύμβασης για την πρόληψη της ρύπανσης από τα πλοία, τροποποιήσεων στον διεθνή κώδικα του 2011 για το ενισχυμένο πρόγραμμα επιθεωρήσεων κατά τη διενέργεια πραγματογνωμοσύνης σε φορτηγά πλοία μεταφοράς φορτίου χύδην και σε πετρελαιοφόρα, τροποποιήσεων στον διεθνή κώδικα περί σωστικών μέσων, τροποποιήσεων στα έντυπα C, E και P του προσαρτήματος της Διεθνούς Σύμβασης για την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα και στον διεθνή κώδικα για την ασφάλεια των πλοίων που χρησιμοποιούν αέρια ή άλλα καύσιμα με χαμηλό σημείο 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 και στη βελτίωση της ασφάλειας στη ναυτιλία.
- (2) Η σύμβαση περί Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού («ΔΝΟ») άρχισε να ισχύει στις 17 Μαρτίου 1958. Ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός (ΔΝΟ) είναι ειδικευμένος οργανισμός των Ηνωμένων Εθνών με αρμοδιότητα στην ασφάλεια και την προστασία της ναυσιπλοΐας και την πρόληψη της θαλάσσιας και της ατμοσφαιρικής ρύπανσης από πλοία.
- (3) Σύμφωνα με το άρθρο 38 στοιχείο α) της σύμβασης του ΔΝΟ, η Επιτροπή Προστασίας του 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 τα πλοία, ιδίως όσον αφορά την έγκριση και την τροποποίηση κανονισμών ή άλλων διατάξεων.
- (4) Σύμφωνα με το άρθρο 28 στοιχείο β) της σύμβασης του ΔΝΟ, η Επιτροπή Ναυτικής Ασφάλειας είναι ο μηχανισμός εκτέλεσης των καθηκόντων που της ανατίθεται 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 δυνάμει οποιασδήποτε άλλης διεθνούς πράξης.
- (5) Η Διεθνής Σύμβαση για την Πρόληψη της Ρύπανσης από τα Πλοία («σύμβαση MARPOL») άρχισε να ισχύει στις 2 Οκτωβρίου 1983.

- (6) Σύμφωνα με το άρθρο 16 παράγραφος 2 στοιχείο γ) της σύμβασης MARPOL, οι τροποποιήσεις μπορούν να εγκρίνονται από το κατάλληλο όργανο, εν προκειμένω από την Επιτροπή Προστασίας του Θαλάσσιου Περιβάλλοντος.
- (7) Η Διεθνής Σύμβαση για την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα («σύμβαση SOLAS») άρχισε να ισχύει στις 25 Μαΐου 1980.
- (8) Σύμφωνα με το άρθρο VIII στοιχείο β) περίπτωση iii) της σύμβασης SOLAS, η Επιτροπή Ναυτικής Ασφάλειας του ΔΝΟ μπορεί να εγκρίνει τροποποιήσεις στη σύμβαση SOLAS.
- (9) Η Επιτροπή Προστασίας του Θαλάσσιου Περιβάλλοντος, στην 74η σύνοδό της από τις 13 έως τις 17 Μαΐου 2019 («MEPC 74») πρόκειται να εγκρίνει τις τροποποιήσεις στο παράρτημα II της σύμβασης MARPOL.
- (10) Η Επιτροπή Ναυτικής Ασφάλειας, στην 101η σύνοδό της στις 5-14 Ιουνίου 2019, πρόκειται να εγκρίνει τροποποιήσεις στον διεθνή 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»), στον διεθνή κώδικα περί σωστικών μέσων («κώδικας LSA»), στον πίνακα εξοπλισμού (έντυπα C, E και P του προσαρτήματος της σύμβασης SOLAS) και τροποποιήσεις στα μέρη A και A-1 του διεθνούς κώδικα για την ασφάλεια των πλοίων που χρησιμοποιούν αέρια ή άλλα καύσιμα με χαμηλό σημείο ανάφλεξης («κώδικας IGF»).
- (11) Είναι σκόπιμο να καθοριστεί η θέση που πρέπει να ληφθεί εξ ονόματος της Ένωσης στην 74η σύνοδο της Επιτροπής Προστασίας του Θαλάσσιου Περιβάλλοντος, διότι οι τροποποιήσεις στο παράρτημα II της σύμβασης MARPOL θα είναι δυνατόν να επηρεάσουν καθοριστικά το περιεχόμενο του δικαίου της Ένωσης, και συγκεκριμένα της οδηγίας 2005/35/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου⁵ και της οδηγίας 2000/59/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου⁶.
- (12) Είναι σκόπιμο να καθοριστεί η θέση που πρέπει να ληφθεί εξ ονόματος της Ένωσης στην 101η σύνοδο της Επιτροπής Ναυτικής Ασφάλειας, διότι οι τροποποιήσεις στον κώδικα ESP του 2011 θα είναι δυνατόν να επηρεάσουν καθοριστικά το περιεχόμενο του δικαίου της Ένωσης, και συγκεκριμένα του κανονισμού (ΕΕ) 530/2012 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου⁷, οι τροποποιήσεις στον κώδικα LSA θα είναι δυνατόν να επηρεάσουν καθοριστικά το περιεχόμενο του δικαίου της Ένωσης, και συγκεκριμένα του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2018/773⁸ και της οδηγίας 2014/90/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου⁹, οι τροποποιήσεις στη σύμβαση SOLAS θα είναι δυνατόν να επηρεάσουν καθοριστικά το

⁵ Οδηγία 2005/36/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 7ης Σεπτεμβρίου 2005, σχετικά με την αναγνώριση των επαγγελματικών προσόντων (ΕΕ L 255 της 30.9.2005, σ. 22).

⁶ Οδηγία 2000/59/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 27ης Νοεμβρίου 2000, σχετικά με τις λιμενικές εγκαταστάσεις παραλαβής αποβλήτων πλοίου και καταλοίπων φορτίου (ΕΕ L 332 της 28.12.2000, σ. 81).

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).

⁸ Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2018/773 της Επιτροπής, της 15ης Μαΐου 2018, σχετικά με τις απαιτήσεις σχεδιασμού, κατασκευής και επιδόσεων και των προτύπων δοκιμών για τον εξοπλισμό πλοίων και για την κατάργηση του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2017/306 (ΕΕ L 133, της 30.5.2018, σ. 1).

⁹ 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/EK του Συμβουλίου (ΕΕ L 257 της 28.8.2014, σ. 146).

περιεχόμενο του δικαίου της Ένωσης και συγκεκριμένα της οδηγίας 2009/45/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου¹⁰ και οι τροποποιήσεις στον κώδικα IGF θα είναι δυνατόν να επηρεάσουν καθοριστικά το περιεχόμενο του δικαίου της Ένωσης και συγκεκριμένα της οδηγίας 2009/45/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για τους κανόνες και τα πρότυπα ασφαλείας για τα επιβατηγά πλοία καθώς και της οδηγίας 2014/94/EE του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου¹¹.

- (13) Οι τροποποιήσεις στο παράρτημα II της σύμβασης MARPOL θα πρέπει να εξασφαλίζουν τη μείωση των επιπτώσεων στο περιβάλλον από τα κατάλοιπα φορτίου και τα αποπλύματα δεξαμενών που περιέχουν έμμονα επιπλέοντα προϊόντα υψηλού ιξώδους και/ή με υψηλό σημείο τήξης.
- (14) Οι τροποποιήσεις στον κώδικα ESP του 2011 θα πρέπει να περιλαμβάνουν αλλαγές στη σύνταξη του κώδικα, με τις οποίες να προσδιορίζονται όλες οι υποχρεωτικές απαιτήσεις και να βελτιώνονται οι πίνακες και τα έντυπα, καθώς και συγχώνευση νέων σημαντικών απαιτήσεων στις αλλαγές σύνταξης, ώστε να αποτυπωθούν οι πρόσφατες επικαιροποιήσεις των ενοποιημένων απαιτήσεων σειράς Z10 της Διεθνούς Ένωσης Νηογνομόνων.
- (15) Οι τροποποιήσεις στην παράγραφο 6.1.1.3 του κώδικα LSA θα πρέπει να εξασφαλίζουν ενιαία εφαρμογή όσον αφορά τη χειροκίνητη καθαίρεση μικρών λέμβων διάσωσης που δεν αποτελούν μέρος των σωστικών σκαφών του πλοίου.
- (16) Οι τροποποιήσεις στην παράγραφο 4.4.8.1 του κώδικα LSA αποσκοπούν στην εξαίρεση των σωσίβιων λέμβων με δύο ανεξάρτητα συστήματα πρόωσης από την απαίτηση εξοπλισμού με επαρκή επιπλέοντα κουπιά και τα συναφή είδη τους για πορεία σε ήρεμη θάλασσα.
- (17) Με τις τροποποιήσεις στο σημείο 8.1. στα έντυπα C, E και P του πίνακα εξοπλισμού του προσαρτήματος της σύμβασης SOLAS θα πρέπει να διασφαλίζεται η σαφήνεια όσον αφορά το γεγονός ότι δεν ισχύουν όλοι οι αναφερόμενοι ενδείκτες για όλα τα πλοία και, ως εκ τούτου, μπορούν να διαγράφονται κατά περίπτωση.
- (18) Με τις τροποποιήσεις στα μέρη A και A-1 του κώδικα IGF πρέπει να εξασφαλίζεται η συνοχή όσον αφορά τις ισχύουσες απαιτήσεις για τα πλοία που χρησιμοποιούν φυσικό αέριο ως καύσιμο και να εισαχθούν οι απαραίτητες τροποποιήσεις με βάση την πείρα που έχει αποκτηθεί από την εφαρμογή του κώδικα.
- (19) Η θέση της Ένωσης πρόκειται να εκφρασθεί από τα κράτη μέλη της Ένωσης που είναι μέλη της Επιτροπής Προστασίας του Θαλάσσιου Περιβάλλοντος και της Επιτροπής Ναυτικής Ασφάλειας του ΔΝΟ, τα οποία ενεργούν από κοινού, προς το συμφέρον της Ένωσης,

¹⁰ Οδηγία 2009/45/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 6ης Μαΐου 2009, για τους κανόνες και τα πρότυπα ασφαλείας για τα επιβατηγά πλοία (EE L 163 της 25.6.2009, σ. 1).

¹¹ Οδηγία 2014/94/EE του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 22ας Οκτωβρίου 2014, για την ανάπτυξη υποδομών εναλλακτικών καυσίμων (EE L 307 της 28.10.2014, σ. 1).

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΑΠΟΦΑΣΗ:

Άρθρο 1

Η θέση που πρέπει να ληφθεί εξ ονόματος της Ένωσης στην 74η σύνοδο της Επιτροπής Προστασίας του Θαλάσσιου Περιβάλλοντος του ΔΝΟ είναι ότι συμφωνεί με την έγκριση των τροποποιήσεων στο παράρτημα II της διεθνούς σύμβασης για την πρόληψη της ρύπανσης από τα πλοία, σχετικά με τα κατάλοιπα φορτίου και τα αποπλύματα δεξαμενών που περιέχουν έμμονα επιπλέοντα προϊόντα υψηλού ιξώδους και/ή με υψηλό σημείο τήξης, όπως καθορίζονται στο παράρτημα 13 του εγγράφου MEPC 73/19/add.1 του ΔΝΟ.

Άρθρο 2

Η θέση που πρέπει να ληφθεί εξ ονόματος της Ένωσης στην 101η σύνοδο της Επιτροπής Ναυτικής Ασφάλειας του ΔΝΟ είναι ότι συμφωνεί με τα εξής:

- α) την έγκριση τροποποιήσεων στον διεθνή κώδικα του 2011 για το ενισχυμένο πρόγραμμα επιθεωρήσεων κατά τη διενέργεια πραγματογνωμοσύνης σε φορτηγά πλοία μεταφοράς φορτίου χύδην και σε πετρελαιοφόρα, όπως καθορίζονται στο παράρτημα [X] του εγγράφου [MSC 100/XX/Add.X] του ΔΝΟ·
- β) την έγκριση τροποποιήσεων στην παράγραφο 6.1.1.3 του κώδικα LSA, όπως καθορίζονται στο παράρτημα [X] του εγγράφου [MSC 100XX/Add.X] του ΔΝΟ·
- γ) την έγκριση τροποποιήσεων στην παράγραφο 4.4.8.1 του κώδικα LSA, όπως καθορίζονται στο παράρτημα [X] του εγγράφου [MSC 100XX/Add.X] του ΔΝΟ·
- δ) την έγκριση τροποποιήσεων στο σημείο 8.1. των εντύπων C, E και P του πίνακα εξοπλισμού του προσαρτήματος της σύμβασης SOLAS, όπως καθορίζονται στο παράρτημα [X] του εγγράφου [MSC 100/XX/Add.X] του ΔΝΟ·
- ε) την έγκριση τροποποιήσεων στα μέρη A και A-1 του κώδικα IGF, όπως καθορίζονται στο παράρτημα [X] του εγγράφου [MSC 100XX/Add.X] του ΔΝΟ·

Άρθρο 3

1. Η θέση που πρόκειται να ληφθεί εξ ονόματος της Ένωσης, όπως καθορίζεται στο άρθρο 1, θα εκφραστεί από τα κράτη μέλη που είναι όλα μέλη του ΔΝΟ, τα οποία ενεργούν από κοινού προς το συμφέρον της Ένωσης.
2. Η θέση που πρόκειται να ληφθεί εξ ονόματος της Ένωσης, όπως καθορίζεται στο άρθρο 2, θα εκφραστεί από τα κράτη μέλη που είναι όλα μέλη του ΔΝΟ, τα οποία ενεργούν από κοινού προς το συμφέρον της Ένωσης.
3. Ελάχιστος σημασίας αλλαγές στις θέσεις που αναφέρονται στα άρθρα 1 και 2 επιτρέπεται να συμφωνηθούν χωρίς περαιτέρω απόφαση του Συμβουλίου.

Άρθρο 4

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

Βρυξέλλες,

*Για το Συμβούλιο
Ο Πρόεδρος*