

Βρυξέλλες, 6.9.2022  
COM(2022) 439 final

2022/0259 (NLE)

Πρόταση

#### **ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ**

**σχετικά με τη θέση που πρέπει να ληφθεί εξ ονόματος της Ευρωπαϊκής Ένωσης στον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό κατά την 106η σύνοδο της Επιτροπής Ναυτικής Ασφάλειας και την 79η σύνοδο της Επιτροπής Προστασίας Θαλάσσιου Περιβάλλοντος σχετικά με την έγκριση τροποποιήσεων της Διεθνούς Σύμβασης για την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα (SOLAS), του διεθνούς κώδικα του 2011 για το ενισχυμένο πρόγραμμα επιθεωρήσεων κατά τη διενέργεια πραγματογνωμοσύνης σε φορτηγά πλοία μεταφοράς φορτίου χύδην και σε πετρελαιοφόρα (κώδικας ESP του 2011) και του παραρτήματος VI της Διεθνούς Σύμβασης για την πρόληψη της ρύπανσης από πλοία (MARPOL)**

## ΑΙΤΙΟΛΟΓΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

### 1. ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟ ΤΗΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ

Η παρούσα πρόταση αφορά απόφαση για τον καθορισμό της θέσης που πρέπει να ληφθεί εξ ονόματος της Ένωσης κατά την 106η σύνοδο της Επιτροπής Ναυτικής Ασφάλειας του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (MSC 106), η οποία θα πραγματοποιηθεί από τις 2 έως τις 11 Νοεμβρίου 2022, και κατά την 79η σύνοδο της Επιτροπής Προστασίας Θαλάσσιου Περιβάλλοντος του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (MEPC 79), η οποία θα πραγματοποιηθεί από τις 12 έως τις 16 Δεκεμβρίου 2022.

Κατά τη διάρκεια της 105ης συνόδου της Επιτροπής Ναυτικής Ασφάλειας (MSC 105), προβλέφθηκε ότι κατά την 106η σύνοδο της Επιτροπής Ναυτικής Ασφάλειας (MSC 106) θα εγκριθούν τροποποιήσεις:

- (1) του κεφαλαίου II-2 της Διεθνούς Σύμβασης του 1974 για την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα (SOLAS)·
- (2) του διεθνούς κώδικα του 2011 για το ενισχυμένο πρόγραμμα επιθεωρήσεων κατά τη διενέργεια πραγματογνωμοσύνης σε φορτηγά πλοία μεταφοράς φορτίου χύδην και σε πετρελαιοφόρα (κώδικας ESP του 2011).

Κατά τη διάρκεια της 78ης συνόδου της Επιτροπής Προστασίας Θαλάσσιου Περιβάλλοντος (MEPC 78), προβλέφθηκε ότι κατά την 79η σύνοδο της Επιτροπής Προστασίας Θαλάσσιου Περιβάλλοντος (MEPC 79) θα εγκριθούν τροποποιήσεις:

- (1) του παραρτήματος VI της σύμβασης MARPOL σχετικά με την προσθήκη περισσότερων πληροφοριών σχετικά με τις επιδόσεις του πλοίου όσον αφορά την ένταση άνθρακα στη βάση δεδομένων του ΔΝΟ για την κατανάλωση μαζούτ από πλοία.

### 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 τη γενική αποδοχή των υψηλότερων κατά το δυνατόν προτύπων όσον αφορά την ασφάλεια της ναυτιλίας, την αποτελεσματικότητα της ναυσιπλοΐας, την πρόληψη και τον έλεγχο της θαλάσσιας ρύπανσης από πλοία, με την παράλληλη προώθηση ισότιμων όρων ανταγωνισμού. Ασχολείται επίσης με τον χειρισμό συναφών διοικητικών και νομικών θεμάτων.

Η Σύμβαση άρχισε να ισχύει στις 17 Μαρτίου 1958.

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

Όλα τα κράτη μέλη είναι συμβαλλόμενα μέρη της Διεθνούς Σύμβασης του 1973 για την πρόληψη της ρύπανσης από πλοία (στο εξής: MARPOL), η οποία άρχισε να ισχύει στις 2 Οκτωβρίου 1983, και του παραρτήματος VI, το οποίο άρχισε να ισχύει στις 18 Μαΐου 2005. Η Ένωση δεν είναι συμβαλλόμενο μέρος της MARPOL.

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

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

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

Η συμμετοχή στον ΔΝΟ είναι ανοικτή σε όλα τα κράτη, όλα δε τα κράτη μέλη της ΕΕ είναι μέλη του ΔΝΟ. Οι σχέσεις της ΕΕ με τον ΔΝΟ βασίζονται κυρίως στη συμφωνία συνεργασίας και συντονισμού που συνάφθηκε μεταξύ του Διακυβερνητικού Ναυτιλιακού Συμβουλευτικού Οργανισμού (IMCO) και της Επιτροπής των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων το 1974.

Η Επιτροπή Ναυτικής Ασφάλειας (MSC) του ΔΝΟ απαρτίζεται από όλα τα μέλη του ΔΝΟ και συνέρχεται τουλάχιστον μία φορά ετησίως. Εξετάζει κάθε θέμα που εμπίπτει στο αντικείμενο του Οργανισμού και αφορά τα βοηθήματα ναυσιπλοΐας, τη ναυπήγηση και τον εξοπλισμό πλοίων, την επάνδρωση από άποψη ασφάλειας, τους κανόνες πρόληψης συγκρούσεων, τον χειρισμό επικίνδυνων φορτίων, τις διαδικασίες και τις απαιτήσεις ασφάλειας της ναυτιλίας, τα υδρογραφικά στοιχεία, τα ημερολόγια πλοίων και τη ναυτοπλοϊκή καταγραφή, τη διερεύνηση θαλάσσιων ατυχημάτων, την περισυλλογή και διάσωση, καθώς και κάθε άλλο θέμα που αφορά άμεσα την ασφάλεια της ναυτιλίας.

Η Επιτροπή Προστασίας Θαλάσσιου Περιβάλλοντος (MEPC) του ΔΝΟ απαρτίζεται επίσης 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.

Τόσο η Επιτροπή Ναυτικής Ασφάλειας όσο και η Επιτροπή Προστασίας Θαλάσσιου Περιβάλλοντος του ΔΝΟ αποτελούν μηχανισμό εκτέλεσης των καθηκόντων που τους 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 τους ανατεθεί στο πλαίσιο ή βάσει άλλης διεθνούς πράξης. Οι αποφάσεις της Επιτροπής Ναυτικής Ασφάλειας και της Επιτροπής Προστασίας Θαλάσσιου Περιβάλλοντος, καθώς και των επικουρικών οργάνων τους, εκδίδονται με την πλειοψηφία των μελών τους.

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

Κατά τη 106η σύνοδο της Επιτροπής Ναυτικής Ασφάλειας, η οποία θα πραγματοποιηθεί από τις 2 έως τις 11 Νοεμβρίου 2022, θα εγκριθούν τροποποιήσεις του κεφαλαίου II-2 της SOLAS και του κώδικα ESP.

Σκοπός των προβλεπόμενων τροποποιήσεων του κεφαλαίου II-2 της SOLAS είναι να ληφθούν υπόψη οι προμηθευτές μαζούτ που δεν τηρούν τις απαιτήσεις όσον αφορά το σημείο ανάφλεξης, τα μέτρα κατά των προμηθευτών μαζούτ για τους οποίους έχει διαπιστωθεί ότι παραδίδουν μαζούτ που δεν πληροί τις ελάχιστες απαιτήσεις όσον αφορά το σημείο ανάφλεξης, καθώς και η τεκμηρίωση του σημείου ανάφλεξης της πραγματικής παρτίδας καυσίμου κατά την καυσίμευση.

Σκοπός των προβλεπόμενων τροποποιήσεων του κώδικα ESP είναι η εφαρμογή αυστηρότερων απαιτήσεων για την επιθεώρηση των δεξαμενών έρματος και των κενών χώρων με στόχο την αντιμετώπιση των ζητημάτων ασφάλειας που εντοπίστηκαν κατά τη διερεύνηση ναυτικής ασφάλειας που πραγματοποιήθηκε από το κράτος σημαίας για την απώλεια του εμπορικού πλοίου MV Stellar Daisy.

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

Κατά τη 79η σύνοδο της Επιτροπής Προστασίας Θαλάσσιου Περιβάλλοντος, η οποία θα πραγματοποιηθεί από τις 12 έως τις 16 Δεκεμβρίου 2022 θα εγκριθούν τροποποιήσεις των παραρτημάτων V και VI της MARPOL.

Σκοπός των προβλεπόμενων τροποποιήσεων του παραρτήματος VI της MARPOL είναι να συμπεριληφθούν περισσότερες πληροφορίες σχετικά με τις επιδόσεις του πλοίου όσον αφορά την ένταση άνθρακα στο σύστημα συλλογής δεδομένων του ΔΝΟ για την κατανάλωση μαζούτ από πλοία.

### **3. ΘΕΣΗ ΠΟΥ ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΛΗΦΘΕΙ ΕΞ ΟΝΟΜΑΤΟΣ ΤΗΣ ΈΝΩΣΗΣ**

#### **3.1. Τροποποιήσεις του κεφαλαίου II-2 της Διεθνούς Σύμβασης για την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα**

Η Επιτροπή Ναυτικής Ασφάλειας (MSC), κατά την 100ή σύνοδό της, συμφώνησε να συμπεριλάβει στη διετή ημερήσια διάταξή της εισήγηση σχετικά με την «Ανάπτυξη περαιτέρω μέτρων για την ενίσχυση της ασφάλειας των πλοίων αναφορικά με τη χρήση μαζούτ», προκειμένου να επανεξετάσει τις υφιστάμενες διατάξεις ασφάλειας για το μαζούτ και τις πληροφορίες σχετικά με τις επιπτώσεις στην ασφάλεια που συνδέονται με τη χρήση μαζούτ, και να αναπτύξει περαιτέρω μέτρα για την ενίσχυση της ασφάλειας των πλοίων αναφορικά με τη χρήση μαζούτ, με στόχο το 2021 ως έτος ολοκλήρωσης. Κατά την 100ή σύνοδό της, η MSC συμφώνησε επίσης ότι θα μπορούσε να συσταθεί ομάδα εργασίας στο πλαίσιο της 101ης συνόδου της MSC (MSC 101) με σκοπό να σημειωθεί περαιτέρω πρόοδος όσον αφορά την ανάπτυξη μέτρων για την ενίσχυση της ασφάλειας των πλοίων αναφορικά με τη χρήση μαζούτ. Στο πλαίσιο της MSC 100, η θέση της Ένωσης ήταν να υποστηρίξει τυχόν μελλοντικές εξελίξεις με στόχο τη βελτίωση της ποιότητας των καυσίμων και την εξασφάλιση ποιοτικού εφοδιασμού με καύσιμα λαμβανομένων υπόψη των πιθανών λειτουργικών πτυχών ασφάλειας που συνδέονται με τη χρήση τους.

Κατά την 101η σύνοδο της MSC συγκροτήθηκε ομάδα αλληλογραφίας για την ασφάλεια του μαζούτ, υπό τον συντονισμό της Γερμανίας, με την ακόλουθη εντολή, μεταξύ άλλων: 1. να εξετάσει περαιτέρω το ενδεχόμενο κατάρτισης υποχρεωτικών απαιτήσεων όσον αφορά την αναφορά επιβεβαιωμένων περιπτώσεων στις οποίες οι προμηθευτές μαζούτ δεν τηρούν τις απαιτήσεις του οργανισμού όσον αφορά το σημείο ανάφλεξης, λαμβάνοντας υπόψη ότι θα πρέπει επίσης να παρέχεται ανατροφοδότηση στον προμηθευτή· 2. να εξετάσει περαιτέρω το ενδεχόμενο κατάρτισης υποχρεωτικών απαιτήσεων για να διασφαλιστεί ότι τα συμβαλλόμενα κράτη της SOLAS λαμβάνουν κατάλληλα μέτρα κατά των προμηθευτών μαζούτ σε

επιβεβαιωμένες περιπτώσεις παράδοσης μαζούτ που δεν πληροί τις απαιτήσεις που ορίζονται στον κανονισμό II-2/4.2.1 της SOLAS, λαμβάνοντας υπόψη τον κανονισμό 18.9.4 του παραρτήματος VI της MARPOL· 3. να εξετάσει περαιτέρω το ενδεχόμενο κατάρτισης υποχρεωτικών απαιτήσεων όσον αφορά την τεκμηρίωση του σημείου ανάφλεξης της πραγματικής παρτίδας καυσίμου κατά την καυσίμευση, με την παροχή δήλωσης ότι το παραδοθέν μαζούτ συμμορφώνεται με τον κανονισμό II-2/4.2.1 της SOLAS.

Στο πλαίσιο της MSC 101, η θέση της Ένωσης ήταν να υποστηρίξει τις προτάσεις που περιλαμβάνονται στα υποβληθέντα έγγραφα και πρότεινε να συζητηθούν λεπτομερέστερα στην ομάδα εργασίας σχετικά με μέτρα για την ενίσχυση της ασφάλειας των πλοίων αναφορικά με τη χρήση μαζούτ.

Κατά την 103η σύνοδο της MSC συγκροτήθηκε εκ νέου η ομάδα αλληλογραφίας για την ανάπτυξη περαιτέρω μέτρων για την ενίσχυση της ασφάλειας των πλοίων αναφορικά με τη χρήση μαζούτ, υπό τον συντονισμό της Γερμανίας.

Η ομάδα έλαβε, μεταξύ άλλων, εντολή για:

- (1) περαιτέρω ανάπτυξη, με σκοπό την οριστικοποίηση, του σχεδίου τροποποιήσεων της SOLAS όσον αφορά την αναφορά επιβεβαιωμένων περιπτώσεων στις οποίες οι προμηθευτές μαζούτ δεν τηρούν τις απαιτήσεις του οργανισμού όσον αφορά το σημείο ανάφλεξης, λαμβάνοντας υπόψη ότι θα πρέπει επίσης να παρέχεται ανατροφοδότηση στον προμηθευτή,
- (2) περαιτέρω ανάπτυξη, με σκοπό την οριστικοποίηση, του σχεδίου τροποποιήσεων της SOLAS σχετικά με τα μέτρα κατά των προμηθευτών μαζούτ για τους οποίους έχει διαπιστωθεί ότι παραδίδουν μαζούτ που δεν πληροί τις ελάχιστες απαιτήσεις όσον αφορά το σημείο ανάφλεξης,
- (3) περαιτέρω ανάπτυξη, με σκοπό την οριστικοποίηση, των υποχρεωτικών απαιτήσεων όσον αφορά την τεκμηρίωση του σημείου ανάφλεξης της πραγματικής παρτίδας καυσίμου κατά την καυσίμευση.

Στο πλαίσιο της MSC 103, η θέση της Ένωσης ήταν να υποστηρίξει την έκθεση της ομάδας αλληλογραφίας σχετικά με τις υποχρεωτικές απαιτήσεις.

Κατά την 105η σύνοδο της MSC εγκρίθηκαν οι προβλεπόμενες τροποποιήσεις [παράγραφος 5.13 της έκθεσης της MSC 105 (MSC 105/20)], με σκοπό να εγκριθούν κατά την 106η σύνοδο της MSC.

Στο πλαίσιο της MSC 105, η θέση της Ένωσης ήταν να υποστηρίξει την πρόταση της ομάδας αλληλογραφίας για την ανάπτυξη περαιτέρω μέτρων για την ενίσχυση της ασφάλειας των πλοίων αναφορικά με τη χρήση μαζούτ.

Η θέση της Ένωσης θα πρέπει να είναι η υποστήριξη των εν λόγω τροποποιήσεων, δεδομένου ότι θα ενισχύσουν την ασφάλεια των πλοίων αναφορικά με τη χρήση μαζούτ, λαμβάνοντας υπόψη τους προμηθευτές μαζούτ που δεν τηρούν τις απαιτήσεις όσον αφορά το σημείο ανάφλεξης, τα μέτρα κατά των προμηθευτών μαζούτ για τους οποίους έχει διαπιστωθεί ότι παραδίδουν μαζούτ που δεν πληροί τις ελάχιστες απαιτήσεις όσον αφορά το σημείο ανάφλεξης, καθώς και την τεκμηρίωση του σημείου ανάφλεξης της πραγματικής παρτίδας καυσίμου κατά την καυσίμευση.

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

Κατά την 103η σύνοδο της MSC ανατέθηκε στην υποεπιτροπή σχεδιασμού και κατασκευής πλοίων (SDC 8) να εξετάσει τις τροποποιήσεις του κώδικα ESP για την αντιμετώπιση ζητημάτων ασφάλειας που εντοπίστηκαν κατά τη διερεύνηση της ναυτικής ασφάλειας που πραγματοποιήθηκε από το κράτος σημαίας για την απώλεια του εμπορικού πλοίου MV Stellar Daisy, στο πλαίσιο της υφιστάμενης συνεχούς εισήγησής της σχετικά με τις «Τροποποιήσεις του κώδικα ESP». Κατά την 103η σύνοδό της, η MSC συμφώνησε επίσης ότι η υποεπιτροπή SDC θα πρέπει να εξετάσει λεπτομερώς τις προτεινόμενες τροποποιήσεις του κώδικα ESP του 2011 για την αντιμετώπιση ζητημάτων που σχετίζονται με τις έρευνες δεξαμενών έρματος και κενών χώρων, και οι τροποποιήσεις αυτές θα πρέπει να τεθούν σε ισχύ μαζί με άλλες τροποποιήσεις που καταρτίζονται στο πλαίσιο της υφιστάμενης εισήγησης.

Στο πλαίσιο της 103ης συνόδου της MSC, η θέση της Ένωσης ήταν να υποστηρίξει την εξέταση του ενδεχομένου τροποποιήσεων του κώδικα ESP του 2011 από την υποεπιτροπή SDC.

Η SDC 8 συμφώνησε με τα σχέδια τροποποιήσεων του κώδικα ESP του 2011 για υποβολή προς έγκριση κατά την MSC 105. Στο πλαίσιο της SDC 8, η θέση της Ένωσης ήταν να υποστηρίξει τα αποτελέσματα της διερεύνησης σχετικά με το εμπορικό πλοίο MV Stellar Daisy.

Κατά την 105η σύνοδο της MSC εγκρίθηκε το σχέδιο τροποποιήσεων του κώδικα ESP του 2011 [παράγραφος 15.12 της έκθεσης της MSC 105 (MSC 105/20)], με σκοπό να εγκριθεί κατά την 106η σύνοδο της MSC.

Στο πλαίσιο της MSC 105, η θέση της Ένωσης ήταν να υποστηρίξει την έγκριση των σχεδίων τροποποιήσεων του κώδικα ESP του 2011 με σκοπό την επακόλουθη έγκρισή τους.

Η θέση της Ένωσης θα πρέπει να είναι η υποστήριξη των εν λόγω τροποποιήσεων, δεδομένου ότι αποσκοπούν στην ενίσχυση των απαιτήσεων για τις επιθεωρήσεις των κενών χώρων και των δεξαμενών έρματος.

### **3.3. Τροποποιήσεις του παραρτήματος VI της Διεθνούς Σύμβασης για την πρόληψη της ρύπανσης από πλοία (MARPOL)**

Η Ένωση είχε προτείνει στην 77η σύνοδο της MEPC (MEPC 77) να συμπεριληφθούν στο σύστημα συλλογής δεδομένων του ΔΝΟ πληροφορίες σχετικά με τις απαιτούμενες και τις επιτευχθείσες τιμές του πλοίου όσον αφορά τον δείκτη ενεργειακής απόδοσης υφιστάμενων πλοίων (EEXI) και τον δείκτη έντασης άνθρακα (CII), καθώς και την αξιολόγηση του πλοίου στο σύστημα συλλογής δεδομένων του ΔΝΟ. Πρότεινε επίσης πιθανές τροποποιήσεις του προσαρτήματος IX του παραρτήματος VI της MARPOL και σχέδιο εντολής για έναν άξονα εργασιών για την τροποποίηση του συστήματος συλλογής δεδομένων του ΔΝΟ.

Η MEPC 77 ανέθεσε στη διασυνοδική ομάδα εργασίας για τα αέρια του θερμοκηπίου (ISWG-GHG 11) να εξετάσει περαιτέρω, μεταξύ άλλων, τις προτάσεις πιθανών τροποποιήσεων του προσαρτήματος IX του παραρτήματος VI της MARPOL.

Στο πλαίσιο της MEPC 77, η θέση της Ένωσης ήταν να υποστηρίξει τις προτεινόμενες τροποποιήσεις του προσαρτήματος IX του παραρτήματος VI της MARPOL.

Η ISWG-GHG 11 οριστικοποίησε το σχέδιο τροποποιήσεων του προσαρτήματος ΙΧ του παραρτήματος VI της MARPOL προκειμένου να συμπεριλάβει περισσότερες πληροφορίες σχετικά με τις επιδόσεις του πλοίου όσον αφορά την ένταση άνθρακα, με στόχο την έγκρισή τους κατά την MEPC 78.

Στο πλαίσιο της MEPC 78 εγκρίθηκε το σχέδιο τροποποιήσεων του προσαρτήματος ΙΧ του παραρτήματος VI της MARPOL προκειμένου να συμπεριληφθούν περισσότερες πληροφορίες σχετικά με τις επιδόσεις του πλοίου όσον αφορά την ένταση άνθρακα στο σύστημα συλλογής δεδομένων του ΔΝΟ για την κατανάλωση μαζούτ από πλοία [παράγραφος 7.119 της έκθεσης MEPC 78 (MEPC 78/17)], με σκοπό την έγκριση στην 79η σύνοδο της MEPC.

Στο πλαίσιο της MEPC 78 και της ISWG-GHG 11, η θέση της Ένωσης ήταν να υποστηρίξει την έγκριση των σχεδίων τροποποιήσεων του προσαρτήματος ΙΧ του παραρτήματος VI της MARPOL.

Η θέση της Ένωσης θα πρέπει να είναι η υποστήριξη των εν λόγω τροποποιήσεων, δεδομένου ότι οι πληροφορίες σχετικά με την ένταση άνθρακα των πλοίων θα παρέχουν βασικές πληροφορίες σχετικά με την ενεργειακή απόδοση και τις επιδόσεις του παγκόσμιου στόλου όσον αφορά την ένταση άνθρακα και, ως εκ τούτου, θα πρέπει να αναφέρονται στο σύστημα συλλογής δεδομένων του ΔΝΟ.

### **3.4. Σχετική νομοθεσία της ΕΕ και αρμοδιότητα της ΕΕ**

#### *3.4.1. Τροποποιήσεις του κεφαλαίου II-2 της Διεθνούς Σύμβασης για την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα*

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<sup>1</sup>, εφαρμόζεται η σύμβαση SOLAS, όπως έχει τροποποιηθεί, για τα επιβατηγά πλοία της κατηγορίας Α.

Ως εκ τούτου, οι τροποποιήσεις του κεφαλαίου II-2 της SOLAS που πρόκειται να εγκριθούν στο πλαίσιο της MSC 106 θα επηρεάσουν τις απαιτήσεις που ισχύουν δυνάμει της οδηγίας 2009/45/ΕΚ.

#### *3.4.2. Τροποποιήσεις του διεθνούς κώδικα για το ενισχυμένο πρόγραμμα επιθεωρήσεων κατά τη διενέργεια πραγματογνωμοσύνης σε φορτηγά πλοία μεταφοράς φορτίου χύδην και σε πετρελαιοφόρα (κώδικας ESP)*

Ο κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 530/2012 για την εσπευσμένη σταδιακή καθιέρωση απαιτήσεων διπλού κύτους ή ισοδύναμου σχεδιασμού για τα πετρελαιοφόρα μονού κύτους<sup>2</sup> καθιστά υποχρεωτική την εφαρμογή του προγράμματος εκτίμησης της κατάστασης (CAS) του ΔΝΟ σε πετρελαιοφόρα μονού κύτους ηλικίας άνω των 15 ετών. Το ενισχυμένο πρόγραμμα επιθεωρήσεων κατά τη διενέργεια πραγματογνωμοσύνης σε φορτηγά πλοία μεταφοράς φορτίου χύδην και σε πετρελαιοφόρα ή το ενισχυμένο πρόγραμμα επιθεωρήσεων (ESP) καθορίζει τον τρόπο διενέργειας της εν λόγω εντατικότερης εκτίμησης. Δεδομένου ότι το CAS χρησιμοποιεί το ESP ως εργαλείο για την επίτευξη του στόχου του, τυχόν αλλαγές στις επιθεωρήσεις του ESP, όπως οι τρέχουσες τροποποιήσεις για την εστίαση των επιθεωρήσεων μόνο σε ύποπτες περιοχές για μετρήσεις πάχους κατά την πρώτη επιθεώρηση ανανέωσης των πετρελαιοφόρων διπλού κύτους, θα εφαρμόζονται αυτόματα μέσω του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 530/2012.

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

<sup>2</sup> EE L 172 της 30.6.2012, σ. 3.

Ως εκ τούτου, οι τροποποιήσεις του κώδικα ESP του 2011 που πρόκειται να εγκριθούν κατά την MSC 106 θα επηρεάσουν την εφαρμογή του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 530/2012.

#### 3.4.3. Τροποποιήσεις του παραρτήματος VI της Διεθνούς Σύμβασης για την πρόληψη της ρύπανσης από πλοία (MARPOL)

Ο κανονισμός (ΕΕ) 2015/757 για την παρακολούθηση, την υποβολή εκθέσεων και επαλήθευση των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα από θαλάσσιες μεταφορές και για την τροποποίηση της οδηγίας 2009/16/ΕΚ (στο εξής: κανονισμός ΠΥΕ)<sup>3</sup> θεσπίζει το νομικό πλαίσιο για ένα ενωσιακό σύστημα για την παρακολούθηση, την υποβολή εκθέσεων και επαλήθευση (ΠΥΕ) των εκπομπών CO<sub>2</sub> και της ενεργειακής απόδοσης από τη ναυτιλία. Ο κανονισμός αποσκοπεί στην παροχή αξιόπιστων και επαληθεύσιμων δεδομένων για τις εκπομπές CO<sub>2</sub>, στην ενημέρωση των υπευθύνων χάραξης πολιτικής και στην τόνωση της υιοθέτησης ενεργειακά αποδοτικών τεχνολογιών και συμπεριφορών από την αγορά. Αυτό επιτυγχάνεται με την αντιμετώπιση των φραγμών της αγοράς, όπως η έλλειψη πληροφοριών.

Οι σχετικοί κατ' εξουσιοδότηση κανονισμοί της Επιτροπής για την επαλήθευση και τη διαπίστευση των ελεγκτών και για τη βελτίωση των μεθόδων παρακολούθησης εκδόθηκαν στις 22 Σεπτεμβρίου 2016<sup>4</sup>. Στις 4 Νοεμβρίου 2016<sup>5</sup>, η Επιτροπή εξέδωσε δύο πρόσθετους εκτελεστικούς κανονισμούς σχετικά με τις παραμέτρους φορτίου και τα υποδείγματα.

Ο δείκτης ενεργειακής απόδοσης υφιστάμενων πλοίων (EEXI) και ο δείκτης έντασης άνθρακα (CII), τιμές που πρόκειται να συμπεριληφθούν στο σύστημα συλλογής δεδομένων του ΔΝΟ, συνδέονται με τον κανονισμό ΠΥΕ, δεδομένου ότι ο κανονισμός της ΕΕ αποσκοπεί στη συλλογή και δημοσίευση πληροφοριών σχετικά με την τεχνική και λειτουργική ενεργειακή απόδοση των πλοίων ανά πλοίο.

Ως εκ τούτου, οι τροποποιήσεις του παραρτήματος VI της MARPOL που πρόκειται να εγκριθούν στο πλαίσιο της MEPC 79 θα επηρεάσουν την εφαρμογή του κανονισμού (ΕΕ) 2015/757.

#### 3.4.4. Αρμοδιότητα της ΕΕ

Οι τροποποιήσεις του κεφαλαίου II-2 της SOLAS θα επηρεάσουν το δίκαιο της Ένωσης, ιδίως την εφαρμογή της οδηγίας 2009/45/ΕΚ.

<sup>3</sup> ΕΕ L 123 της 19.5.2015, σ. 55.

<sup>4</sup> Κατ' εξουσιοδότηση κανονισμός (ΕΕ) 2016/2071 της Επιτροπής, της 22ας Σεπτεμβρίου 2016, για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) 2015/757 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου όσον αφορά τις μεθόδους για την παρακολούθηση των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα, τους κανόνες παρακολούθησης και άλλες σχετικές πληροφορίες (ΕΕ L 320 της 26.11.2016, σ. 1) και κατ' εξουσιοδότηση κανονισμός (ΕΕ) 2016/2072 της Επιτροπής, της 22ας Σεπτεμβρίου 2016, σχετικά με τις επαληθευτικές δραστηριότητες και τη διαπίστευση των ελεγκτών σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) 2015/757 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την παρακολούθηση, την υποβολή εκθέσεων και επαλήθευση των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα από θαλάσσιες μεταφορές (ΕΕ L 320 της 26.11.2016, σ. 5).

<sup>5</sup> Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2016/1927 της Επιτροπής, της 4ης Νοεμβρίου 2016, σχετικά με τα υποδείγματα για τα σχέδια παρακολούθησης, τις εκθέσεις εκπομπών και τα έγγραφα συμμόρφωσης σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) 2015/757 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την παρακολούθηση, την υποβολή εκθέσεων και επαλήθευση των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα από θαλάσσιες μεταφορές (ΕΕ L 299 της 5.11.2016, σ. 1) και εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2016/1928 της Επιτροπής, της 4ης Νοεμβρίου 2016, για τον προσδιορισμό του μεταφερόμενου φορτίου για κατηγορίες πλοίων που δεν είναι επιβατηγά, go-go και πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) 2015/757 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την παρακολούθηση, την υποβολή εκθέσεων και επαλήθευση των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα από θαλάσσιες μεταφορές (ΕΕ L 299 της 5.11.2016, σ. 22).

Οι τροποποιήσεις του κώδικα ESP του 2011 θα επηρεάσουν το δίκαιο της Ένωσης, ιδίως την εφαρμογή του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 530/2012.

Οι τροποποιήσεις του παραρτήματος VI της MARPOL θα επηρεάσουν το δίκαιο της Ένωσης, ιδίως την εφαρμογή του κανονισμού (ΕΕ) 2015/757.

Ως εκ τούτου, το αντικείμενο των προς έκδοση πράξεων αφορά τομέα για τον οποίο η Ένωση έχει αποκλειστική εξωτερική αρμοδιότητα δυνάμει του άρθρου 3 παράγραφος 2 τελευταία φράση της ΣΛΕΕ.

#### **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 συμβαλλόμενο μέρος της συμφωνίας<sup>6</sup>.

Η έννοια των «πράξεων που παράγουν έννομα αποτελέσματα» περιλαμβάνει πράξεις που παράγουν έννομα αποτελέσματα δυνάμει των κανόνων του διεθνούς δικαίου που διέπουν το εκάστοτε όργανο. Περιλαμβάνει επίσης πράξεις που δεν έχουν δεσμευτική ισχύ βάσει του διεθνούς δικαίου, αλλά «επηρεάζουν με καθοριστικό τρόπο το περιεχόμενο των ρυθμίσεων που θεσπίζει ο νομοθέτης της Ένωσης»<sup>7</sup>.

###### *4.1.2. Εφαρμογή στην προκειμένη περίπτωση*

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

Οι πράξεις τις οποίες καλούνται να εκδώσουν οι επιτροπές του ΔΝΟ είναι πράξεις που παράγουν έννομα αποτελέσματα. Οι προς έκδοση πράξεις μπορούν να επηρεάσουν με καθοριστικό τρόπο το περιεχόμενο των κάτωθι νομοθετημάτων της ΕΕ, και κυρίως:

- της οδηγίας 2009/45/ΕΚ για τους κανόνες και τα πρότυπα ασφαλείας για τα επιβατηγά πλοία. Αυτό οφείλεται στο γεγονός ότι σύμφωνα με το άρθρο 6 παράγραφος 2 στοιχείο α) σημείο i) εφαρμόζεται η σύμβαση SOLAS, όπως έχει τροποποιηθεί, για τα επιβατηγά πλοία της κατηγορίας Α·
- του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 530/2012 για την εσπευσμένη σταδιακή καθιέρωση απαιτήσεων διπλού κύτους ή ισοδύναμου σχεδιασμού για τα πετρελαιοφόρα μονού κύτους. Αυτό οφείλεται στο γεγονός ότι με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 530/2012 καθίσταται υποχρεωτική η εφαρμογή του προγράμματος εκτίμησης της κατάστασης (CAS) του ΔΝΟ για τα πετρελαιοφόρα μονού κύτους ηλικίας άνω των 15 ετών. Το ενισχυμένο πρόγραμμα επιθεωρήσεων κατά τη διενέργεια πραγματογνωμοσύνης σε φορτηγά πλοία μεταφοράς φορτίου χύδην και σε πετρελαιοφόρα ή το ενισχυμένο

<sup>6</sup> Υπόθεση C-399/12, Γερμανία κατά Συμβουλίου (ΔΟΑΟ), ECLI:EU:C:2014:2258, σκέψη 64.

<sup>7</sup> Υπόθεση C-399/12, Γερμανία κατά Συμβουλίου (ΔΟΑΟ), ECLI:EU:C:2014:2258, σκέψεις 61-64.

πρόγραμμα επιθεωρήσεων (ESP) καθορίζει τον τρόπο διενέργειας της εν λόγω εντατικότερης εκτίμησης. Δεδομένου ότι το CAS χρησιμοποιεί το ESP ως εργαλείο για την επίτευξη του στόχου του, τυχόν αλλαγές στις επιθεωρήσεις του ESP, όπως οι τρέχουσες τροποποιήσεις για την εστίαση των επιθεωρήσεων μόνο σε ύποπτες περιοχές για μετρήσεις πάχους κατά την πρώτη επιθεώρηση ανανέωσης των πετρελαιοφόρων διπλού κύτους, θα εφαρμόζονται αυτόματα μέσω του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 530/2012.

- του κανονισμού (ΕΕ) 2015/757 για την παρακολούθηση, την υποβολή εκθέσεων και επαλήθευση των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα από θαλάσσιες μεταφορές και για την τροποποίηση της οδηγίας 2009/16/ΕΚ (κανονισμός ΠΥΕ). Αυτό οφείλεται στη σύνδεση μεταξύ του κανονισμού ΠΥΕ και αμφότερων των τιμών ΕΕΧΙ και CΠ που πρόκειται να συμπεριληφθούν στο σύστημα συλλογής δεδομένων του ΔΝΟ.

Ως εκ τούτου, η έγκριση των τροποποιήσεων

- του κεφαλαίου II-2 της Διεθνούς Σύμβασης για την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα,
- του διεθνούς κώδικα για το ενισχυμένο πρόγραμμα επιθεωρήσεων κατά τη διενέργεια πραγματογνωμοσύνης σε φορτηγά πλοία μεταφοράς φορτίου χύδην και σε πετρελαιοφόρα (κώδικας ESP),
- του παραρτήματος VI της Διεθνούς Σύμβασης για την πρόληψη της ρύπανσης από πλοία (MARPOL)

μπορεί να επηρεάσει με καθοριστικό τρόπο το περιεχόμενο των κάτωθι νομοθετημάτων της ΕΕ, και ειδικότερα της οδηγίας 2009/45/ΕΚ για τους κανόνες και τα πρότυπα ασφαλείας για τα επιβατηγά πλοία, του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 530/2012 για την εσπευσμένη σταδιακή καθιέρωση απαιτήσεων διπλού κύτους ή ισοδύναμου σχεδιασμού για τα πετρελαιοφόρα μονού κύτους και του κανονισμού (ΕΕ) 2015/757 (κανονισμός ΠΥΕ) με τον οποίο θεσπίζεται το νομικό πλαίσιο για ένα ενωσιακό σύστημα για την παρακολούθηση, την υποβολή εκθέσεων και την επαλήθευση των εκπομπών CO<sub>2</sub> και της ενεργειακής απόδοσης από τη ναυτιλία.

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

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

## **4.2. Ουσιαστική νομική βάση**

### *4.2.1. Αρχές*

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

#### *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.

## Πρόταση

**ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ**

**σχετικά με τη θέση που πρέπει να ληφθεί εξ ονόματος της Ευρωπαϊκής Ένωσης στον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό κατά την 106η σύνοδο της Επιτροπής Ναυτικής Ασφάλειας και την 79η σύνοδο της Επιτροπής Προστασίας Θαλάσσιου Περιβάλλοντος σχετικά με την έγκριση τροποποιήσεων της Διεθνούς Σύμβασης για την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα (SOLAS), του διεθνούς κώδικα του 2011 για το ενισχυμένο πρόγραμμα επιθεωρήσεων κατά τη διενέργεια πραγματογνωμοσύνης σε φορτηγά πλοία μεταφοράς φορτίου χύδην και σε πετρελαιοφόρα (κώδικας ESP του 2011) και του παραρτήματος VI της Διεθνούς Σύμβασης για την πρόληψη της ρύπανσης από πλοία (MARPOL)**

## ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ,

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

Έχοντας υπόψη την πρόταση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Η Σύμβαση περί Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (ΔΝΟ) άρχισε να ισχύει στις 17 Μαρτίου 1958.
- (2) Ο ΔΝΟ είναι ειδικευμένος οργανισμός των Ηνωμένων Εθνών που είναι αρμόδιος για την ασφάλεια και την προστασία της ναυτιλίας και την πρόληψη της θαλάσσιας και της ατμοσφαιρικής ρύπανσης από τα πλοία. Όλα τα κράτη μέλη της Ένωσης είναι μέλη του ΔΝΟ. Η Ένωση δεν είναι μέλος του ΔΝΟ.
- (3) Σύμφωνα με το άρθρο 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.
- (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) Η Επιτροπή Ναυτικής Ασφάλειας, κατά την 106η σύνοδό της, η οποία θα πραγματοποιηθεί από τις 4 έως τις 11 Νοεμβρίου 2022, πρόκειται να εγκρίνει τροποποιήσεις του κεφαλαίου II-2 της Διεθνούς Σύμβασης για την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα (στο εξής: σύμβαση SOLAS) και του διεθνούς κώδικα για το ενισχυμένο πρόγραμμα επιθεωρήσεων κατά τη διενέργεια

πραγματογνωμοσύνης σε φορτηγά πλοία μεταφοράς φορτίου χύδην και σε πετρελαιοφόρα (στο εξής: κώδικας ESP).

- (6) Η Επιτροπή Προστασίας Θαλάσσιου Περιβάλλοντος, κατά την 79η σύνοδό της, η οποία θα πραγματοποιηθεί από τις 12 έως τις 16 Δεκεμβρίου 2022, πρόκειται να εγκρίνει τροποποιήσεις του προσαρτήματος ΙΧ του παραρτήματος VI της Διεθνούς Σύμβασης για την πρόληψη της ρύπανσης από πλοία (στο εξής: MARPOL).
- (7) Είναι σκόπιμο να καθοριστεί η θέση που πρέπει να ληφθεί εξ ονόματος της Ένωσης κατά την 106η σύνοδο της Επιτροπής Ναυτικής Ασφάλειας, δεδομένου ότι οι προβλεπόμενες τροποποιήσεις του κεφαλαίου ΙΙ-2 της σύμβασης SOLAS και του κώδικα ESP του 2011 μπορούν να επηρεάσουν με καθοριστικό τρόπο το περιεχόμενο του δικαίου της Ένωσης, και συγκεκριμένα της οδηγίας 2009/45/ΕΚ για τους κανόνες και τα πρότυπα ασφαλείας για τα επιβατηγά πλοία<sup>1</sup> και του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 530/2012 για την εσπευσμένη σταδιακή καθιέρωση απαιτήσεων διπλού κύτους ή ισοδύναμου σχεδιασμού για τα πετρελαιοφόρα μονού κύτους<sup>2</sup>.
- (8) Οι τροποποιήσεις του κεφαλαίου ΙΙ-2 της SOLAS θα λαμβάνουν υπόψη τους προμηθευτές μαζούτ που δεν τηρούν τις απαιτήσεις όσον αφορά το σημείο ανάφλεξης, τα μέτρα κατά των προμηθευτών μαζούτ για τους οποίους έχει διαπιστωθεί ότι παραδίδουν μαζούτ που δεν πληροί τις ελάχιστες απαιτήσεις όσον αφορά το σημείο ανάφλεξης, καθώς και την τεκμηρίωση του σημείου ανάφλεξης της πραγματικής παρτίδας καυσίμου κατά την καυσίμευση. Η Ένωση θα πρέπει να υποστηρίζει τις εν λόγω τροποποιήσεις, δεδομένου ότι θα ενισχύσουν την ασφάλεια των πλοίων αναφορικά με τη χρήση μαζούτ, λαμβάνοντας υπόψη τους προμηθευτές μαζούτ που δεν τηρούν τις απαιτήσεις όσον αφορά το σημείο ανάφλεξης, τα μέτρα κατά των προμηθευτών μαζούτ για τους οποίους έχει διαπιστωθεί ότι παραδίδουν μαζούτ που δεν πληροί τις ελάχιστες απαιτήσεις όσον αφορά το σημείο ανάφλεξης, καθώς και την τεκμηρίωση του σημείου ανάφλεξης της πραγματικής παρτίδας καυσίμου κατά την καυσίμευση.
- (9) Είναι σκόπιμο να καθοριστεί η θέση που πρέπει να ληφθεί εξ ονόματος της Ένωσης κατά την 79η σύνοδο της Επιτροπής Προστασίας Θαλάσσιου Περιβάλλοντος, δεδομένου ότι οι προβλεπόμενες τροποποιήσεις του παραρτήματος VI της σύμβασης MARPOL θα μπορούν να επηρεάσουν με καθοριστικό τρόπο το περιεχόμενο του δικαίου της Ένωσης, και συγκεκριμένα του κανονισμού (ΕΕ) 2015/757 για την παρακολούθηση, την υποβολή εκθέσεων και επαλήθευση των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα από θαλάσσιες μεταφορές και για την τροποποίηση της οδηγίας 2009/16/ΕΚ (κανονισμός ΠΥΕ)<sup>3</sup>.
- (10) Οι τροποποιήσεις του παραρτήματος VI της MARPOL θα περιλαμβάνουν περισσότερες πληροφορίες σχετικά με τις επιδόσεις του πλοίου όσον αφορά την ένταση άνθρακα στο σύστημα συλλογής δεδομένων του ΔΝΟ για την κατανάλωση μαζούτ από πλοία. Η Ένωση θα πρέπει να υποστηρίξει αυτές τις τροποποιήσεις, δεδομένου ότι οι πληροφορίες σχετικά με την ένταση άνθρακα των πλοίων θα παρέχουν βασικές πληροφορίες σχετικά με την ενεργειακή απόδοση και τις επιδόσεις του παγκόσμιου στόλου όσον αφορά την ένταση άνθρακα και, ως εκ τούτου, θα πρέπει να αναφέρονται στο σύστημα συλλογής δεδομένων του ΔΝΟ.

---

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

<sup>2</sup> EE L 172 της 30.6.2012, σ. 3.

<sup>3</sup> EE L 123 της 19.5.2015, σ. 55.

- (11) Η θέση της Ένωσης πρέπει να διατυπωθεί από την Επιτροπή, υπό την ιδιότητά της ως παρατηρητή στον ΔΝΟ, και από τα κράτη μέλη της Ένωσης τα οποία είναι μέλη της Επιτροπής Ναυτικής Ασφάλειας και της Επιτροπής Προστασίας Θαλάσσιου Περιβάλλοντος του ΔΝΟ, τα οποία ενεργούν από κοινού, προς το συμφέρον της Ένωσης,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΑΠΟΦΑΣΗ:

*Άρθρο 1*

Η θέση που πρέπει να ληφθεί εξ ονόματος της Ένωσης στην 106η σύνοδο της Επιτροπής Ναυτικής Ασφάλειας του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (στο εξής: ΔΝΟ) είναι ότι συμφωνεί με τις τροποποιήσεις του κεφαλαίου II-2 της Διεθνούς Σύμβασης σχετικά με την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα (SOLAS), όπως ορίζονται στην παράγραφο 5.13 της έκθεσης της 105ης συνόδου της Επιτροπής Ναυτικής Ασφάλειας (MSC 105/20) και του διεθνούς κώδικα του 2011 για το ενισχυμένο πρόγραμμα επιθεωρήσεων κατά τη διενέργεια πραγματογνωμοσύνης σε φορτηγά πλοία μεταφοράς φορτίου χύδην και σε πετρελαιοφόρα (κώδικας ESP του 2011), όπως ορίζονται στην παράγραφο 15.12 της έκθεσης της 105ης συνόδου της MSC (MSC 105/20).

*Άρθρο 2*

Η θέση που πρέπει να ληφθεί εξ ονόματος της Ένωσης στην 79η σύνοδο της Επιτροπής Προστασίας Θαλάσσιου Περιβάλλοντος του ΔΝΟ είναι ότι συμφωνεί με την έγκριση των τροποποιήσεων του προσαρτήματος IX του παραρτήματος VI της Διεθνούς Σύμβασης για την πρόληψη της ρύπανσης από πλοία (MARPOL), όπως παρατίθενται στην παράγραφο 7.119 της έκθεσης της 78ης συνόδου της Επιτροπής Προστασίας Θαλάσσιου Περιβάλλοντος (MEPC 78/17).

*Άρθρο 3*

1. Η θέση που αναφέρεται στο άρθρο 1 διατυπώνεται από την Επιτροπή και τα κράτη μέλη της Ένωσης που είναι μέλη της Επιτροπής Ναυτικής Ασφάλειας του ΔΝΟ, τα οποία ενεργούν από κοινού.
2. Η θέση που αναφέρεται στο άρθρο 2 διατυπώνεται από την Επιτροπή και τα κράτη μέλη της Ένωσης που είναι μέλη της Επιτροπής Προστασίας Θαλάσσιου Περιβάλλοντος του ΔΝΟ, τα οποία ενεργούν από κοινού.

*Άρθρο 4*

Η παρούσα απόφαση απευθύνεται στην Επιτροπή και στα κράτη μέλη.

Βρυξέλλες,

*Για το Συμβούλιο  
Ο Πρόεδρος*