



Βρυξέλλες, 14 Σεπτεμβρίου 2018
(OR. en)

12103/18

Διοργανικός φάκελος:
2018/0325 (NLE)

MAR 118
OMI 48
ENV 593

ΠΡΟΤΑΣΗ

Αποστολέας:	Για τον Γενικό Γραμματέα της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, ο κ. Jordi AYET PUIGARNAU, Διευθυντής
Ημερομηνία Παραλαβής:	13 Σεπτεμβρίου 2018
Αποδέκτης:	κ. Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Γενικός Γραμματέας του Συμβουλίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης
Αριθ. εγγρ. Επιτρ.:	COM(2018) 624 final
Θέμα:	Πρόταση ΑΠΟΦΑΣΗΣ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ σχετικά με τη θέση που πρέπει να ληφθεί εξ ονόματος της Ευρωπαϊκής Ένωσης στην Επιτροπή Προστασίας του Θαλάσσιου Περιβάλλοντος και στην Επιτροπή Ναυτικής Ασφάλειας του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού για την έγκριση τροπολογιών στον κανονισμό 14.1 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

Διαβιβάζεται συνημμένως στις αντιπροσωπίες το έγγραφο - COM(2018) 624 final.

συνημμ.: COM(2018) 624 final



ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ
ΕΠΙΤΡΟΠΗ

Βρυξέλλες, 13.9.2018
COM(2018) 624 final

2018/0325 (NLE)

Πρόταση

ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

σχετικά με τη θέση που πρέπει να ληφθεί εξ ονόματος της Ευρωπαϊκής Ένωσης στην Επιτροπή Προστασίας του Θαλάσσιου Περιβάλλοντος και στην Επιτροπή Ναυτικής Ασφάλειας του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού για την έγκριση τροπολογιών στον κανονισμό 14.1 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

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 73η σύνοδο της Επιτροπής Προστασίας του Θαλάσσιου Περιβάλλοντος του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού και στην 100ή σύνοδο της Επιτροπής Ναυτικής Ασφάλειας του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού όσον αφορά την επικείμενη έγκριση τροπολογιών στον κανονισμό 14 του παραρτήματος VI της σύμβασης MARPOL και 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).

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 τα πλοία, με την προώθηση παράλληλα ισότιμων όρων ανταγωνισμού· και να χειρίζεται 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.

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 πλαισίου ρύθμισης 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 τα 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, όπου συμπεριλαμβάνονται οι ατμοσφαιρικοί ρύποι και οι εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου. Άλλα θέματα που καλύπτονται περιλαμβάνουν τη διαχείριση του θαλασσέρματος, συστήματα υφαλοχρωματισμού, την ανακύκλωση των πλοίων, την ετοιμότητα και την αντιμετώπιση της ρύπανσης και τον προσδιορισμό 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.

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 22 - 26 Οκτωβρίου 2018, η Επιτροπή Προστασίας του Θαλάσσιου Περιβάλλοντος στην 73η σύνοδό της πρόκειται να εγκρίνει τροπολογίες στον κανονισμό 14.1 του παραρτήματος VI της σύμβασης MARPOL σχετικά με την απαγόρευση της μεταφοράς του μη σύμφωνου με

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

το πρότυπο πετρελαίου εξωτερικής καύσης (μαζούτ) για την πρόωση ή τη λειτουργία σε πλοίο.

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

Η αυστηρή επιβολή του προτύπου για το πετρέλαιο εξωτερικής καύσης (μαζούτ), όπως καθορίζεται στον κανονισμό 14.1.3 του παραρτήματος VI της σύμβασης MARPOL, ο οποίος θα τεθεί σε ισχύ την 1η Ιανουαρίου 2020, θα αποτελέσει σημαντικό στοιχείο για να ευνοηθεί η συνεπής εφαρμογή του παγκοσμίου ορίου περιεκτικότητας 0,50 % σε θείο. Σκοπός των προβλεπόμενων τροπολογιών στο παράρτημα VI της σύμβασης MARPOL είναι να διασφαλιστεί η αποτελεσματική εφαρμογή του κανονισμού 14.1.3, με σκοπό να μειωθούν σημαντικά οι εκπομπές SO_x και σωματιδίων στην ατμόσφαιρα από τη ναυτιλία.

2.4. Η προβλεπόμενη πράξη της Επιτροπής Ναυτικής Ασφάλειας του ΔΝΟ

Στις 3 – 7 Δεκεμβρίου 2018, η Επιτροπή Ναυτικής Ασφάλειας στην 100ή σύνοδό της πρόκειται να εγκρίνει τροπολογίες 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 των προβλεπόμενων τροπολογιών στον κώδικα ESP είναι να επέλθουν αλλαγές στη διατύπωση, με τις οποίες να προσδιορισθούν όλες οι υποχρεωτικές απαιτήσεις και να βελτιωθούν οι πίνακες και τα έντυπα. Με τις τροπολογίες θα συγχωνευθούν οι αλλαγές στη διατύπωση με νέες ουσιαστικές απαιτήσεις, ώστε να αποτυπωθούν οι πρόσφατες επικαιροποιήσεις των ενοποιημένων απαιτήσεων σειράς Z10 της Διεθνούς Ένωσης Νηογνώμωνων (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 πετρελαιοφόρων διπλού τοιχώματος. Οι ενοποιημένες απαιτήσεις της Διεθνούς Ένωσης Νηογνώμωνων (IACS) είναι αποφάσεις της IACS σε θέματα που καλύπτονται ή συνδέονται άμεσα με ειδικές κανονιστικές απαιτήσεις και πρακτικές των νηογνώμωνων, καθώς και με τη γενική φιλοσοφία με βάση την οποία καθορίζονται οι κανόνες και οι πρακτικές των νηογνώμωνων. Με την επιφύλαξη της κύρωσής τους από το διοικητικό όργανο κάθε νηογνώμονα μέλους της IACS, οι ενοποιημένες απαιτήσεις θα ενσωματωθούν στους κανόνες και τις πρακτικές νηογνώμωνων μελών, εντός ενός έτους από την έγκριση από την ομάδα γενικής πολιτικής της IACS. Οι ενοποιημένες απαιτήσεις συνιστούν ελάχιστες απαιτήσεις.

3. ΘΕΣΗ ΠΟΥ ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΛΗΦΘΕΙ ΕΞ ΟΝΟΜΑΤΟΣ ΤΗΣ ΈΝΩΣΗΣ

3.1. Τροπολογίες στον κανονισμό 14 του παραρτήματος VI της σύμβασης MARPOL

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

Στην 5η σύνοδό της που πραγματοποιήθηκε στο Λονδίνο στις 5 - 9 Φεβρουαρίου 2018, η υποεπιτροπή πρόληψης και αντιμετώπισης της ρύπανσης εκπόνησε τροπολογίες στον κανονισμό 14 του παραρτήματος VI της σύμβασης MARPOL σχετικά με την απαγόρευση της μεταφοράς του μη σύμφωνου με το πρότυπο πετρελαίου εξωτερικής καύσης (μαζούτ) για την πρόωση ή τη λειτουργία σε πλοίο. Η Επιτροπή Προστασίας του Θαλάσσιου Περιβάλλοντος, στην 72η σύνοδό της που πραγματοποιήθηκε στο Λονδίνο στις 9-13 Απριλίου 2018, ενέκρινε το σχέδιο τροπολογιών στο παράρτημα VI της σύμβασης MARPOL, με σκοπό την έγκρισή του στην 73η σύνοδο της MEPC.

Οι τροπολογίες στον κανονισμό 14 του παραρτήματος VI της σύμβασης MARPOL παρατίθενται στο έγγραφο MEPC 73/3 του ΔΝΟ. Στην παράγραφο 5.43 της έκθεσης της 72ής συνόδου της MEPC (MEPC 72/17) επισημαίνεται ότι οι τροπολογίες προβλέπεται να εγκριθούν στην 73η σύνοδο της Επιτροπής Προστασίας του Θαλάσσιου Περιβάλλοντος.

3.2. Τροπολογίες 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 σύνοδο 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 (IACS) και τη Γραμματεία να αναλύσουν τον κώδικα ESP του 2011, με σκοπό να προτείνουν αλλαγές στη διατύπωση 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 εξετασθεί 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 μπορούσαν 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 στη διατύπωση με νέες ουσιώδους σημασίας τροπολογίες στον κώδικα ESP του 2011, τις οποίες πρότεινε η IACS και αφορούν τις πρόσφατες επικαιροποιήσεις των ενοποιημένων απαιτήσεων (UR) σειράς Z10 της IACS.

Η υποεπιτροπή σχεδιασμού και κατασκευής πλοίων ενέκρινε στην 5η σύνοδό της την πρόταση να υποβληθεί το σχέδιο 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 τροπολογίες 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 το σχέδιο τροπολογιών του 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. Η Επιτροπή Ναυτικής Ασφάλειας ενέκρινε στην 99η σύνοδό της το σχέδιο τροπολογιών στον κώδικα ESP του 2011, όπως περιλαμβανόταν στο σχέδιο ψηφίσματος της Επιτροπής Ναυτικής Ασφάλειας, με σκοπό να εγκριθεί στην 100ή σύνοδο της Επιτροπής Ναυτικής Ασφάλειας.

Το σχέδιο ψηφίσματος της Επιτροπής Ναυτικής Ασφάλειας για τις τροπολογίες στον κώδικα ESP του 2011 παρατίθεται στο παράρτημα 2 της έκθεσης της 99ης συνόδου της Επιτροπής Ναυτικής Ασφάλειας (MSC 99/22/Add.1). Στην παράγραφο 10.20 της έκθεσης της 99ης

συνόδου της Επιτροπής Ναυτικής Ασφάλειας (MSC 99/22) επισημαίνεται ότι οι τροπολογίες προβλέπεται να εγκριθούν στην 100ή σύνοδο της Επιτροπής Ναυτικής Ασφάλειας.

3.3. Σχετική νομοθεσία της ΕΕ και αρμοδιότητα της ΕΕ

3.3.1. Τροπολογίες στον κανονισμό 14.1 του παραρτήματος VI της σύμβασης MARPOL

Οι απαιτήσεις του παραρτήματος VI της σύμβασης MARPOL, οι οποίες αφορούν τον περιορισμό της περιεκτικότητας του πετρελαίου κίνησης (μαζούτ) πλοίων σε θείο για τη μείωση των εκπομπών SO_x, εφαρμόζονται στο δίκαιο της Ένωσης με την οδηγία (ΕΕ) 2016/2016 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11ης Μαΐου 2016, σχετικά με τη μείωση της περιεκτικότητας ορισμένων υγρών καυσίμων σε θείο.

3.3.2. Τροπολογίες 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)

Στόχος του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 530/2012 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την εσπευσμένη σταδιακή καθιέρωση απαιτήσεων σχεδιασμού διπλού κύτους ή ισοδύναμου για τα πετρελαιοφόρα μονού κύτους είναι να αποφασισθεί σύστημα εσπευσμένης σταδιακής εφαρμογής των απαιτήσεων διπλού κύτους ή ισοδύναμου σχεδιασμού της σύμβασης MARPOL 73/78, όπως ορίζεται στο άρθρο 3 του εν λόγω κανονισμού, για τα πετρελαιοφόρα μονού κύτους, καθώς 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 είναι σύμφωνα 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 το 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 τροπολογίες που πρόκειται να εγκριθούν στην 100ή σύνοδο της Επιτροπής Ναυτικής Ασφάλειας, με τις οποίες επέρχονται αλλαγές στον κώδικα ESP, θα επηρεάσουν το δίκαιο της ΕΕ, με την εφαρμογή του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 530/2012.

3.3.3. Αρμοδιότητα της ΕΕ

Οι τροπολογίες στον κανονισμό 14.1 του παραρτήματος VI της σύμβασης MARPOL θα επηρεάσουν το δίκαιο της ΕΕ, με την εφαρμογή της οδηγίας (ΕΕ) 2016/802 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11ης Μαΐου 2016, σχετικά με τη μείωση της περιεκτικότητας ορισμένων υγρών καυσίμων σε θείο.

Οι τροπολογίες στον κώδικα ESP του 2011 θα επηρεάσουν το δίκαιο της ΕΕ, με την εφαρμογή 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.

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 εάν η Ένωση είναι μέλος του σχετικού οργάνου ή συμβαλλόμενο μέρος στη σχετική συμφωνία².

Η έννοια των «πράξεων που παράγουν έννομα αποτελέσματα» περιλαμβάνει πράξεις που παράγουν έννομα αποτελέσματα δυνάμει των κανόνων του διεθνούς δικαίου που διέπουν το εκάστοτε όργανο. Περιλαμβάνει, επίσης, κείμενα που δεν έχουν δεσμευτική ισχύ βάσει του διεθνούς δικαίου, αλλά «επηρεάζουν με καθοριστικό τρόπο το περιεχόμενο των ρυθμίσεων που θεσπίζει ο νομοθέτης της Ένωσης»³.

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 αποφασιστικά το περιεχόμενο της νομοθεσίας της ΕΕ, και συγκεκριμένα της οδηγίας (ΕΕ) 2016/802 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11ης Μαΐου 2016, σχετικά με τη μείωση της περιεκτικότητας ορισμένων υγρών καυσίμων σε θείο και 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.

Αυτό οφείλεται στο γεγονός ότι η οδηγία (ΕΕ) 2016/802 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11ης Μαΐου 2016, σχετικά με τη μείωση της περιεκτικότητας ορισμένων υγρών καυσίμων σε θείο, αποτυπώνει τις απαιτήσεις του παραρτήματος VI της σύμβασης MARPOL για το θείο και ότι ο κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 530/2012 θέτει ως απαίτηση την εφαρμογή του προγράμματος εκτίμησης της κατάστασης των πλοίων (CAS) του ΔΝΟ και ότι στο CAS χρησιμοποιείται το πρόγραμμα ενισχυμένων επιθεωρήσεων (ESP) ως εργαλείο για την επίτευξη του στόχου του.

Συνεπώς, οι τροπολογίες στον κανονισμό 14.1 του παραρτήματος VI της σύμβασης MARPOL και 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) θα θίξουν την εφαρμογή της οδηγίας (ΕΕ) 2016/802 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11ης Μαΐου 2016, σχετικά με τη μείωση της περιεκτικότητας ορισμένων υγρών καυσίμων σε θείο, και του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 530/2012 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την εσπευσμένη

² Υπόθεση C-399/12, Γερμανία κατά Συμβουλίου (OIV), ECLI:EU:C:2014:2258, σκέψη 64.

³ Υπόθεση C-399/12, Γερμανία κατά Συμβουλίου (OIV), ECLI:EU:C:2014:2258, σκέψεις 61-64.

σταδιακή καθιέρωση απαιτήσεων διπλού κύτους ή ισοδύναμου σχεδιασμού για τα πετρελαιοφόρα μονού κύτους, αντίστοιχα.

Οι προτεινόμενες 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 εγκρίνεται θέση εξ ονόματος της Ένωσης. Εάν η προτεινόμενη 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, ήτοι 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 στην Επιτροπή Προστασίας του Θαλάσσιου Περιβάλλοντος και στην Επιτροπή Ναυτικής Ασφάλειας του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού για την έγκριση τροπολογιών στον κανονισμό 14.1 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

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 του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (ΔΝΟ) [βλ. σημείο 10.8 του διοργανικού εγχειριδίου σύνταξης κειμένων] τέθηκε σε ισχύ 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.
- (2) 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.
- (3) 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.
- (4) Η Διεθνής Σύμβαση για την Πρόληψη της Ρύπανσης από τα Πλοία («σύμβαση MARPOL») άρχισε να ισχύει στις 2 Οκτωβρίου 1983.
- (5) Σύμφωνα με το άρθρο 16 παράγραφος 2 στοιχείο γ) της Σύμβασης MARPOL, οι τροπολογίες μπορούν να εγκρίνονται από το κατάλληλο όργανο, εν προκειμένω από την Επιτροπή Προστασίας του Θαλάσσιου Περιβάλλοντος.
- (6) Η Επιτροπή Προστασίας του Θαλάσσιου Περιβάλλοντος, στην 73η σύνοδό της από τις 22 έως τις 26 Οκτωβρίου 2018 («MEPC 73») πρόκειται να εγκρίνει τις τροπολογίες στον κανονισμό 14 του παραρτήματος VI της σύμβασης MARPOL.

- (7) Η Επιτροπή Ναυτικής Ασφάλειας, στην 100ή σύνοδό της από τις 3 έως τις 7 Δεκεμβρίου 2018 πρόκειται να εγκρίνει τροπολογίες 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»).
- (8) Είναι σκόπιμο να καθοριστεί η θέση που πρέπει να ληφθεί εξ ονόματος της Ένωσης στην 73η σύνοδο της Επιτροπής Προστασίας του Θαλάσσιου Περιβάλλοντος, διότι οι τροπολογίες στον κανονισμό 14 του παραρτήματος VI της σύμβασης MARPOL θα μπορούν να επηρεάσουν καθοριστικά το περιεχόμενο του δικαίου της Ένωσης, και συγκεκριμένα της οδηγίας (ΕΕ) 2016/802 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου⁴.
- (9) Είναι σκόπιμο να καθοριστεί η θέση που πρέπει να ληφθεί εξ ονόματος της Ένωσης στην 100ή σύνοδο της Επιτροπής Ναυτικής Ασφάλειας, διότι οι τροπολογίες στον κώδικα ESP του 2011 θα μπορούν να επηρεάσουν καθοριστικά το περιεχόμενο του δικαίου της Ένωσης, και συγκεκριμένα του κανονισμού (ΕΕ) 530/2012 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου⁵.
- (10) Οι τροπολογίες στον κανονισμό 14 του παραρτήματος VI της σύμβασης MARPOL σχετικά με την απαγόρευση της μεταφοράς του μη σύμφωνου με το πρότυπο πετρελαίου εξωτερικής καύσης (μαζούτ) για την πρόωση ή τη λειτουργία σε πλοίο πρέπει να διασφαλίζουν την αυστηρή επιβολή του προτύπου για το πετρέλαιο εξωτερικής καύσης (μαζούτ) που καθορίζεται στον κανονισμό 14.1.3 του παραρτήματος VI της σύμβασης MARPOL, ο οποίος θα τεθεί σε ισχύ την 1η Ιανουαρίου 2020.
- (11) Οι τροπολογίες στον κώδικα ESP του 2011 θα πρέπει να περιλαμβάνουν αλλαγές στη διατύπωση του κώδικα, με τις οποίες να προσδιορίζονται όλες οι υποχρεωτικές απαιτήσεις και να βελτιώνονται οι πίνακες και τα έντυπα, καθώς και συγχώνευση των αλλαγών στη διατύπωση με νέες σημαντικές απαιτήσεις, ώστε να αποτυπωθούν οι πρόσφατες επικαιροποιήσεις των ενοποιημένων απαιτήσεων σειράς Z10 της Διεθνούς Ένωσης Νηογνομόνων.
- (12) 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, ενεργώντας από κοινού, προς το συμφέρον της Ένωσης.

ΕΞΕΛΩΣΕ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΑΠΟΦΑΣΗ:

Άρθρο 1

Η θέση που πρέπει να ληφθεί εξ ονόματος της Ένωσης στην 73η σύνοδο της Επιτροπής Προστασίας του Θαλάσσιου Περιβάλλοντος του ΔΝΟ είναι ότι συμφωνεί με την έγκριση των τροπολογιών στον κανονισμό 14.1 του παραρτήματος VI της διεθνούς σύμβασης για την πρόληψη της ρύπανσης από τα πλοία όπως παρατίθενται στο έγγραφο MEPC 73/3 του ΔΝΟ.

⁴ Οδηγία (ΕΕ) 2016/802 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11ης Μαΐου 2016, σχετικά με τη μείωση της περιεκτικότητας ορισμένων υγρών καυσίμων σε θείο (ΕΕ L 132 της 21.5.2016, σ. 58).

⁵ 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).

Άρθρο 2

Η θέση που πρέπει να ληφθεί εξ ονόματος της Ένωσης στην 100ή σύνοδο της Επιτροπής Ναυτικής Ασφάλειας του ΔΝΟ είναι ότι συμφωνεί με την έγκριση των τροπολογιών στον διεθνή κώδικα του 2011 για το ενισχυμένο πρόγραμμα επιθεωρήσεων κατά τη διενέργεια πραγματογνωμοσύνης σε φορτηγά πλοία μεταφοράς φορτίου χύδην και σε πετρελαιοφόρα, όπως παρατίθενται στο παράρτημα 2 του εγγράφου MSC 99/22/Add.1 του ΔΝΟ.

Άρθρο 3

1. Η θέση που αναφέρεται στο άρθρο 1 εκφράζεται από τα κράτη μέλη της Ένωσης που είναι μέλη της Επιτροπής Προστασίας του Θαλάσσιου Περιβάλλοντος του ΔΝΟ, τα οποία ενεργούν από κοινού.
2. Η θέση που αναφέρεται στο άρθρο 2 εκφράζεται από τα κράτη μέλη της Ένωσης που είναι μέλη της Επιτροπής Ναυτικής Ασφάλειας του ΔΝΟ, τα οποία ενεργούν από κοινού.
3. Ελάχιστος σημασίας αλλαγές στις θέσεις που αναφέρονται στα άρθρα 1 και 2 συμφωνούνται χωρίς περαιτέρω απόφαση του Συμβουλίου.

Άρθρο 4

Η παρούσα απόφαση απευθύνεται στα κράτη μέλη.

Βρυξέλλες,

*Για το Συμβούλιο
Ο Πρόεδρος*