



Βρυξέλλες, 20 Φεβρουαρίου 2024  
(OR. en)

6829/24

Διοργανικός φάκελος:  
2024/0040(NLE)

MAR 34  
OMI 24  
ENV 199  
CLIMA 80

## ΠΡΟΤΑΣΗ

|                       |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |
|-----------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Αποστολέας:           | Για τη Γενική Γραμματέα της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, η κα Martine DEPREZ, Διευθύντρια                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |
| Ημερομηνία Παραλαβής: | 20 Φεβρουαρίου 2024                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |
| Αποδέκτης:            | κα Thérèse BLANCHET, Γενική Γραμματέας του Συμβουλίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |
| Αριθ. εγγρ. Επιτρ.:   | COM(2024) 74 final                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |
| Θέμα:                 | Πρόταση–ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ σχετικά με τη θέση που πρέπει να ληφθεί εξ ονόματος της Ευρωπαϊκής Ένωσης στον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό κατά την 81η σύνοδο της Επιτροπής Προστασίας του Θαλάσσιου Περιβάλλοντος και την 108η σύνοδο της Επιτροπής Ναυτικής Ασφάλειας σχετικά με την έγκριση τροποποιήσεων της διεθνούς σύμβασης για την πρόληψη της ρύπανσης από πλοία (MARPOL), της σύμβασης για τη διαχείριση του ερματικού ύδατος, της διεθνούς σύμβασης για την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα (SOLAS), του διεθνούς κώδικα ασφάλειας για τα πλοία που χρησιμοποιούν αέρια ή άλλα καύσιμα χαμηλού σημείου ανάφλεξης (κώδικας IGF), του διεθνούς κώδικα του 2011 για το ενισχυμένο πρόγραμμα επιθεωρήσεων κατά τη διενέργεια πραγματογνωμοσύνης σε φορτηγά πλοία μεταφοράς φορτίου χύδην και σε πετρελαιοφόρα (κώδικας ESP του 2011), του διεθνούς κώδικα σωστικών μέσων (LSA), του διεθνούς κώδικα συστημάτων πυρασφάλειας (κώδικας FSS) και του κώδικα εκπαίδευσης, πιστοποίησης και τήρησης φυλακών των ναυτικών (STCW) |

Διαβιβάζεται συνημμένως στις αντιπροσωπίες το έγγραφο - COM(2024) 74 final.

συνημμ.: COM(2024) 74 final



ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ  
ΕΠΙΤΡΟΠΗ

Βρυξέλλες, 20.2.2024  
COM(2024) 74 final

2024/0040 (NLE)

Πρόταση

#### ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

σχετικά με τη θέση που πρέπει να ληφθεί εξ ονόματος της Ευρωπαϊκής Ένωσης στον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό κατά την 81η σύνοδο της Επιτροπής Προστασίας του Θαλάσσιου Περιβάλλοντος και την 108η σύνοδο της Επιτροπής Ναυτικής Ασφάλειας σχετικά με την έγκριση τροποποιήσεων της διεθνούς σύμβασης για την πρόληψη της ρύπανσης από πλοία (MARPOL), της σύμβασης για τη διαχείριση του ερματικού ύδατος, της διεθνούς σύμβασης για την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα (SOLAS), του διεθνούς κώδικα ασφάλειας για τα πλοία που χρησιμοποιούν αέρια ή άλλα καύσιμα χαμηλού σημείου ανάφλεξης (κώδικας IGF), του διεθνούς κώδικα του 2011 για το ενισχυμένο πρόγραμμα επιθεωρήσεων κατά τη διενέργεια πραγματογνωμοσύνης σε φορτηγά πλοία μεταφοράς φορτίου χύδην και σε πετρελαιοφόρα (κώδικας ESP του 2011), του διεθνούς κώδικα σωστικών μέσων (LSA), του διεθνούς κώδικα συστημάτων πυρασφάλειας (κώδικας FSS) και του κώδικα εκπαίδευσης, πιστοποίησης και τήρησης φυλακών των ναυτικών (STCW)

## 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 81η σύνοδο της Επιτροπής Προστασίας Θαλάσσιου Περιβάλλοντος του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (MEPC 81), η οποία έχει προγραμματιστεί να διεξαχθεί από τις 18 έως τις 22 Μαρτίου 2024, και κατά την 108η σύνοδο της Επιτροπής Ναυτικής Ασφάλειας του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (MSC 108), η οποία έχει προγραμματιστεί να διεξαχθεί από τις 15 έως τις 24 Μαΐου 2024.

Κατά τη διάρκεια της 81ης συνόδου της MEPC (MEPC 81), προβλέπεται η έγκριση τροποποιήσεων:

- 1) του άρθρου V του πρωτοκόλλου I της διεθνούς σύμβασης για την πρόληψη της ρύπανσης από πλοία (MARPOL)·
- 2) του παραρτήματος VI της MARPOL· και
- 3) της σύμβασης για τη διαχείριση του ερματικού ύδατος.

Κατά τη διάρκεια της 108ης συνόδου της MSC (MSC 108), προβλέπεται η έγκριση τροποποιήσεων:

- 4) των κεφαλαίων II-1, II-2 και V της διεθνούς σύμβασης του 1974 για την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα (SOLAS)·
- 5) του διεθνούς κώδικα ασφάλειας για τα πλοία που χρησιμοποιούν αέρια ή άλλα καύσιμα χαμηλού σημείου ανάφλεξης (κώδικας IGF)·
- 6) 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)·
- 7) του διεθνούς κώδικα σωστικών μέσων (LSA)·
- 8) του διεθνούς κώδικα συστημάτων πυρασφάλειας (κώδικας FSS)· και
- 9) του τμήματος A-VI/1 του κώδικα εκπαίδευσης, πιστοποίησης και τήρησης φυλακών των ναυτικών (STCW).

### **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 για τον ναυτιλιακό κλάδο, 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 και 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. Οι προς έκδοση πράξεις της Επιτροπής Προστασίας Θαλάσσιου Περιβάλλοντος του ΔΝΟ**

Από τις 18 έως τις 22 Μαρτίου 2024, κατά την 81η σύνοδό της, η Επιτροπή Προστασίας Θαλάσσιου Περιβάλλοντος πρόκειται να εγκρίνει τροποποιήσεις: του άρθρου V του πρωτοκόλλου I της MARPOL, του παραρτήματος VI της MARPOL και της σύμβασης για τη διαχείριση του ερματικού ύδατος.

Σκοπός των προβλεπόμενων τροποποιήσεων του άρθρου V του πρωτοκόλλου I της MARPOL είναι η αναθεώρηση των διαδικασιών υποβολής εκθέσεων για την απώλεια εμπορευματοκιβωτίων, ώστε να αποφεύγεται η διπλή υποβολή εκθέσεων.

Σκοπός των προβλεπόμενων τροποποιήσεων του παραρτήματος VI της MARPOL σχετικά με τα καύσιμα χαμηλού σημείου ανάφλεξης και άλλα θέματα που σχετίζονται με το μαζούτ είναι η διευθέτηση της απαίτησης όσον αφορά τον έλεγχο των πληροφοριών για το σημείο ανάφλεξης και τη συμπερίληψή τους στο δελτίο παράδοσης καυσίμου για τα καύσιμα χαμηλού σημείου ανάφλεξης, η οποία δεν ήταν σύμφωνη με τις πρόσφατες τροποποιήσεις του κεφαλαίου II-2 της σύμβασης SOLAS που εγκρίθηκαν στο πλαίσιο της MSC 106. Όσον αφορά τις τροποποιήσεις σχετικά με την προσβασιμότητα στα δεδομένα της βάσης δεδομένων του ΔΝΟ για την κατανάλωση μαζούτ από πλοία (σύστημα συλλογής δεδομένων του ΔΝΟ) και τη συμπερίληψη στο εν λόγω σύστημα δεδομένων σχετικά με τις δραστηριότητες στον τομέα των μεταφορών και το αυξημένο επίπεδο ανάλυσης των δεδομένων, σκοπός είναι η βελτιστοποίηση της χρήσης της εν λόγω βάσης δεδομένων προς όφελος της χάραξης πολιτικής για την απαλλαγή της ναυτιλίας από τις ανθρακούχες εκπομπές.

Σκοπός των προβλεπόμενων τροποποιήσεων της σύμβασης για τη διαχείριση του ερματικού ύδατος είναι η προώθηση της χρήσης ηλεκτρονικών βιβλίων καταγραφής στο πλαίσιο της σύμβασης.

### **2.4. Οι προς έκδοση πράξεις της Επιτροπής Ναυτικής Ασφάλειας του ΔΝΟ**

Από τις 15 έως τις 24 Μαρτίου 2024, κατά την 108η σύνοδό της, η Επιτροπή Ναυτικής Ασφάλειας πρόκειται να εγκρίνει τροποποιήσεις: των κεφαλαίων II-1, II-2 και V της σύμβασης SOLAS, του κώδικα IGF, του κώδικα ESP του 2011, του κώδικα LSA, του κώδικα FSS και του τμήματος A-VI/1 του κώδικα STCW.

Σκοπός των προβλεπόμενων τροποποιήσεων στα κεφάλαια II-1, II-2 και V της σύμβασης SOLAS του 1974, είναι, αντίστοιχα, η εξασφάλιση της ασφαλούς ρυμούλκησης των πλοίων, η ενίσχυση της πυρασφάλειας των επιβατηγών πλοίων, συμπεριλαμβανομένων των

επιβατηγών οχηματαγωγών πλοίων (ro-ro), καθώς και η απλούστευση της διεκπεραίωσης των αναφορών απώλειας εμπορευματοκιβωτίων.

Σκοπός των προβλεπόμενων τροποποιήσεων του κώδικα IGF είναι η ενίσχυση της ασφάλειας των πλοίων, συμπεριλαμβανομένων των επιβατηγών πλοίων, που χρησιμοποιούν φυσικό αέριο ως καύσιμο.

Σκοπός των προβλεπόμενων τροποποιήσεων του κώδικα ESP του 2011 είναι η αποσαφήνιση των διαδικασιών έγκρισης και πιστοποίησης των επιχειρήσεων που ασχολούνται με τη μέτρηση του πάχους των κυτών.

Σκοπός των προβλεπόμενων τροποποιήσεων του κώδικα LSA είναι η προώθηση της ασφάλειας της ναυτιλίας με την αναθεώρηση της μείωσης της ταχύτητας των σωστικών σκαφών και των λέμβων περισυλλογής των επιβατηγών πλοίων, με την εξασφάλιση των κατάλληλων επιδόσεων των ατομικών σωσιβίων εντός του νερού για την ασφάλεια των ναυτικών και με την αύξηση των προτύπων ασφάλειας των συστημάτων μονού αγόμενου και γάντζου για υπό φορτίο απελευθέρωση.

Σκοπός των προβλεπόμενων τροποποιήσεων του κώδικα FSS είναι η ενίσχυση της πυρασφάλειας των επιβατηγών πλοίων, και ιδίως των επιβατηγών οχηματαγωγών πλοίων (ro-ro).

Σκοπός των προβλεπόμενων τροποποιήσεων του τμήματος A-VI/1 του κώδικα STCW είναι η εξασφάλιση ασφαλούς χώρου εργασίας για τους ναυτικούς.

### **3. ΘΕΣΗ ΠΟΥ ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΛΗΦΘΕΙ ΕΞ ΟΝΟΜΑΤΟΣ ΤΗΣ ΈΝΩΣΗΣ ΣΤΗΝ 81Η ΣΥΝΟΔΟ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ**

#### **3.1. Τροποποιήσεις του άρθρου V του πρωτοκόλλου I της διεθνούς σύμβασης για την πρόληψη της ρύπανσης από πλοία (MARPOL)**

Στο πλαίσιο της MSC 103 είχε συμφωνηθεί η συμπερίληψη στην ημερήσια διάταξή της μετά τη διετία μιας εισήγησης με τίτλο «Development of measures regarding the detection and mandatory reporting of containers lost at sea that may enhance the positioning, tracking and recovery of such containers» («Ανάπτυξη μέτρων σχετικά με τον εντοπισμό και την υποχρεωτική αναφορά των απολεσθέντων εμπορευματοκιβωτίων στη θάλασσα, τα οποία ενδέχεται να ενισχύσουν τον καθορισμό της θέσης, τον εντοπισμό και την ανάκτηση των εν λόγω εμπορευματοκιβωτίων»). Για την ολοκλήρωση της εν λόγω εισήγησης χρειάστηκαν δύο σύνοδοι, ενώ η υποεπιτροπή για τη μεταφορά φορτίων και εμπορευματοκιβωτίων (CCC) ανέλαβε καθήκοντα συντονιστικού οργάνου.

Στο πλαίσιο της CCC 8 συμφωνήθηκε η συγκρότηση ομάδας εργασίας για την ανάπτυξη μέτρων σχετικά με τον εντοπισμό και την υποχρεωτική αναφορά απολεσθέντων εμπορευματοκιβωτίων στη θάλασσα και, αφού ελήφθησαν υπόψη οι παρατηρήσεις που διατυπώθηκαν και οι αποφάσεις που ελήφθησαν στην ολομέλεια, της ανατέθηκε, μεταξύ άλλων, να εκπονήσει σχέδιο τροποποιήσεων του άρθρου V του πρωτοκόλλου I της σύμβασης MARPOL, με βάση την εισήγηση της ΕΕ (CCC 8/11/1).

Αφού εξέτασε την έκθεση της ομάδας εργασίας, η CCC 8 συμφώνησε με το σχέδιο τροποποιήσεων του άρθρου V του πρωτοκόλλου I της σύμβασης MARPOL, με σκοπό την ταυτόχρονη έγκρισή του από την MEPC.

Η θέση της Ένωσης ήταν να υποστηρίξει ενεργά τις εν λόγω τροποποιήσεις, δεδομένου ότι είχαν συμπεριληφθεί σε εισήγηση της ΕΕ [CC 8/11/1 (Αυστραλία κ.ά.)].

Στο πλαίσιο της MEPC 80 εγκρίθηκε το σχέδιο τροποποιήσεων του άρθρου V του πρωτοκόλλου I της MARPOL, αφού επισημάνθηκε ότι, κατά την MSC 107, είχε εγκριθεί το σχετικό σχέδιο τροποποιήσεων του κεφαλαίου V της σύμβασης SOLAS, με σκοπό την έγκριση των τροποποιήσεων κατά την MEPC 81.

Η θέση της Ένωσης ήταν να υποστηρίξει ενεργά το σχέδιο τροποποιήσεων με την επιφύλαξη της έγκρισης του σχετικού σχεδίου τροποποιήσεων του κεφαλαίου V της σύμβασης SOLAS από την MSC 107.

Ως εκ τούτου, η Ένωση θα πρέπει να υποστηρίξει τις εν λόγω τροποποιήσεις, δεδομένου ότι είναι σημαντικό να θεσπιστεί ένα ενιαίο σύστημα υποβολής εκθέσεων για την απώλεια εμπορευματοκιβωτίων, ώστε να αποφευχθούν οι αλληλεπικαλυπτόμενες απαιτήσεις υποβολής και η δημιουργία σύγχυσης, η οποία ενέχει τον κίνδυνο μη αναφοράς των απολεσθέντων εμπορευματοκιβωτίων στη θάλασσα.

### **3.2. Τροποποιήσεις του παραρτήματος VI της MARPOL**

*Όσον αφορά τις τροποποιήσεις του παραρτήματος VI της MARPOL σχετικά με τα καύσιμα χαμηλού σημείου ανάφλεξης και άλλα θέματα σχετικά με το μαζούτ:*

Κατά την MEPC 79, αφού εγκρίθηκαν με την απόφαση MEPC.362(79) τροποποιήσεις του παραρτήματος VI της MARPOL με στόχο την προσθήκη του σημείου ανάφλεξης στις πληροφορίες που πρέπει να περιλαμβάνονται στο δελτίο παράδοσης καυσίμου, τα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη και οι διεθνείς οργανισμοί κλήθηκαν να υποβάλουν προτάσεις στην MEPC 80, με ειδική αναφορά στη θέσπιση εξαιρέσεων για τα καύσιμα χαμηλού σημείου ανάφλεξης στον κανονισμό 18.4 του παραρτήματος VI της MARPOL, με στόχο την επίλυση του ζητήματος στο πλαίσιο της υφιστάμενης εισήγησης 3.7 (MEPC 79/15, παράγραφος 3.37).

Κατά την MEPC 80, αφού ελήφθη υπόψη η έκθεση της ομάδας εργασίας για την ατμοσφαιρική ρύπανση και την ενεργειακή απόδοση, εγκρίθηκε το σχέδιο τροποποιήσεων των κανονισμών 2, 14, 18, καθώς και του προσαρτήματος I του παραρτήματος VI της MARPOL, με σκοπό την έγκριση των τροποποιήσεων κατά την MEPC 81.

Η θέση της Ένωσης ήταν να παραπεμφθεί η συζήτηση των τροποποιήσεων στην ομάδα εργασίας για την ατμοσφαιρική ρύπανση, ώστε να εξεταστούν λεπτομερώς.

Η θέση της Ένωσης θα πρέπει να είναι να υποστηρίξει αυτές τις τροποποιήσεις με στόχο τη διευθέτηση της απαίτησης όσον αφορά τον έλεγχο των πληροφοριών για το σημείο ανάφλεξης και τη συμπερίληψή τους στο δελτίο παράδοσης καυσίμου για τα καύσιμα χαμηλού σημείου ανάφλεξης, πράγμα που δεν συνάδει με τις πρόσφατες τροποποιήσεις του κεφαλαίου II-2 της σύμβασης SOLAS που εγκρίθηκαν στο πλαίσιο της MSC 106.

*Όσον αφορά τις τροποποιήσεις του παραρτήματος VI της MARPOL σχετικά με την προσβασιμότητα στα δεδομένα της βάσης δεδομένων του ΔΝΟ για την κατανάλωση καυσίμου πλοίων (σύστημα συλλογής δεδομένων του ΔΝΟ) και τη συμπερίληψη στο εν λόγω σύστημα δεδομένων σχετικά με τις δραστηριότητες στον τομέα των μεταφορών και το αυξημένο επίπεδο ανάλυσης του συστήματος συλλογής δεδομένων του ΔΝΟ:*

Κατά την εβδομηκοστή όγδοη σύνοδο της MEPC, εγκρίθηκε ειδικός άξονας εργασίας για την αναθεώρηση του συστήματος συλλογής δεδομένων του ΔΝΟ για την κατανάλωση μαζούτ από πλοία (DCS), στο πλαίσιο του οποίου τα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη και οι διεθνείς οργανισμοί κλήθηκαν να υποβάλουν συγκεκριμένες προτάσεις στη μελλοντική σύνοδο της

διασυνεδριακής ομάδας εργασίας για τη μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου από πλοία (ISWG-GHG) (έγγραφο MEPC 78/17, παράγραφος 7.120).

Στη συνέχεια, κατά τη 13η σύνοδο της ISWG-GHG, είχε συζητηθεί η πρόταση που υποβλήθηκε στο έγγραφο ISWG-GHG 13/7 (Αυστρία κ.ά.) για την τροποποίηση του συστήματος συλλογής δεδομένων του ΔΝΟ, ενώ εξετάστηκε το ενδεχόμενο μελλοντικών αλλαγών της ενότητας υποβολής εκθέσεων στο GISIS του ΔΝΟ, συμπεριλαμβανομένων πρόσθετων παραμέτρων υποβολής εκθέσεων και ενισχυμένης διαφάνειας.

Στο πλαίσιο της MEPC 79, εκφράστηκε ευρεία υποστήριξη στην πρόταση να συμπεριληφθούν δεδομένα σχετικά με τις δραστηριότητες στον τομέα των μεταφορών, την πιθανή χρήση καινοτόμων τεχνολογιών και το επίπεδο ανάλυσης των υποβαλλόμενων δεδομένων και, ως εκ τούτου, η ISWG-GHG 14 έλαβε εντολή να εξετάσει περαιτέρω το σχέδιο τροποποιήσεων του παραρτήματος IX του παραρτήματος VI της MARPOL, χρησιμοποιώντας ως βάση το παράρτημα 1 του εγγράφου ISWG-GHG 13/7, ενώ οι συνυποστηρικτές του εγγράφου ISWG-GHG 13/7 κλήθηκαν να προβούν σε διαβούλευση με τις αντιπροσωπείες που είχαν εκφράσει ανησυχίες όσον αφορά την επεξεργασία μιας πιθανής αναθεωρημένης πρότασης.

Κατά την ISWG-GHG 14, εξετάστηκαν οι διάφορες παρατηρήσεις και η MEPC 80 κλήθηκε να σημειώσει τα εξής:

1. ότι, στο πλαίσιο της ομάδας, υπήρξε ευρεία υποστήριξη όσον αφορά τη συμπερίληψη δεδομένων σχετικά με τις δραστηριότητες στον τομέα των μεταφορών και σχετικά με την ενίσχυση του επιπέδου ανάλυσης των υποβαλλόμενων δεδομένων στο σύστημα του ΔΝΟ για τη συλλογή δεδομένων για την κατανάλωση μαζούτ από πλοία,
2. ότι διατυπώθηκαν ανησυχίες για διάφορα ζητήματα, όπως η πρωιμότητα και η χρονική συγκυρία των προτεινόμενων τροποποιήσεων, η τάση να περιπλέκεται σε υπερβολικό βαθμό ο μηχανισμός δείκτη έντασης άνθρακα (CII), η προσβασιμότητα σε δεδομένα και η διαφάνεια, και ότι η ομάδα δεν ήταν σε θέση να καταλήξει σε συμπεράσματα σχετικά με τα εν λόγω θέματα και
3. να διαβιβάσει τις προτάσεις που παρατίθενται στα έγγραφα ISWG-GHG 14/4, ISWG-GHG 14/4/1, ISWG-GHG 14/4/2, καθώς και το σύνολο των προτεινόμενων τροποποιήσεων που παρατίθενται στο παράρτημα 3 του εγγράφου MEPC 80/WP.6, προς την ομάδα εργασίας για την ατμοσφαιρική ρύπανση και την ενεργειακή απόδοση που αναμένεται να συσταθεί κατά τη διάρκεια της MEPC 80, προκειμένου να αποτελέσουν αντικείμενο περαιτέρω εξέτασης με σκοπό την οριστικοποίησή τους, λαμβανομένων υπόψη των παρατηρήσεων που διατυπώθηκαν κατά τη σύνοδο αυτή.

Η ομάδα επισήμανε ότι το ζήτημα αυτό δεν θα επανεξεταστεί κατά τη διάρκεια της ISWG-GHG 15 και ότι κάθε περαιτέρω έγγραφο σχετικά με το ζήτημα αυτό θα πρέπει να υποβληθεί στην MEPC 80.

Κατά τη διάρκεια της MEPC 80, συστάθηκε η ομάδα εργασίας για την ατμοσφαιρική ρύπανση και την ενεργειακή απόδοση με στόχο να συζητήσει διάφορα θέματα, συμπεριλαμβανομένων των προτεινόμενων τροποποιήσεων του παραρτήματος VI της MARPOL σχετικά με την αναθεώρηση του συστήματος του ΔΝΟ για τη συλλογή δεδομένων για την κατανάλωση μαζούτ από πλοία, χρησιμοποιώντας ως βάση το παράρτημα 3 του εγγράφου MEPC 80/WP.6, με σκοπό την οριστικοποίηση του σχεδίου τροποποιήσεων του παραρτήματος VI της MARPOL κατά την εν λόγω σύνοδο.



Στο πλαίσιο της MEPC 80 εγκρίθηκε το σχέδιο τροποποιήσεων του παραρτήματος VI της MARPOL, με σκοπό την έγκριση των τροποποιήσεων κατά την MEPC 81.

Η θέση της Ένωσης θα πρέπει να είναι να υποστηρίξει αυτές τις τροποποιήσεις, καθώς βελτιστοποιούν τη χρήση του συστήματος συλλογής δεδομένων προς όφελος της χάραξης πολιτικής για την απαλλαγή της ναυτιλίας από τις ανθρακούχες εκπομπές και αποτελούν συμβιβασμό μεταξύ της ευρύτερης πρόσβασης στα δεδομένα του συστήματος συλλογής δεδομένων του ΔΝΟ και του ελέγχου τους από τη γραμματεία του ΔΝΟ. Αφενός, οι φορείς παροχής συμβουλών σε θέματα ανάλυσης και οι ερευνητικοί φορείς έχουν πρόσβαση σε δεδομένα του συστήματος συλλογής δεδομένων με την επιφύλαξη της έγκρισης της γραμματείας του ΔΝΟ και, αφετέρου, παρέχουν τη δυνατότητα σε κάθε εταιρεία να δημοσιοποιεί τα δεδομένα των πλοίων της που είναι καταχωρισμένα στο εν λόγω σύστημα, στο ευρύ κοινό και σε εθελοντική βάση.

### **3.3. Τροποποιήσεις της σύμβασης για τη διαχείριση του ερματικού ύδατος**

Κατά τη διάρκεια της MEPC 80, συστάθηκε η συμβουλευτική ομάδα για τα ερματικά ύδατα. Της ανατέθηκε, μεταξύ άλλων, να εξετάσει τις προτεινόμενες κατευθυντήριες γραμμές για τη χρήση ηλεκτρονικών βιβλίων καταγραφής στο πλαίσιο της σύμβασης για τη διαχείριση του ερματικού ύδατος (σύμβαση BWB) που περιλαμβάνονται στο παράρτημα του εγγράφου MEPC 79/4/10 και να συμβουλευσει την επιτροπή σχετικώς, και ανάλογα με το αποτέλεσμα της εξέτασης των προτεινόμενων κατευθυντήριων γραμμών για τη χρήση ηλεκτρονικών βιβλίων καταγραφής στο πλαίσιο της σύμβασης BWB, να εξετάσει τις προτεινόμενες συνακόλουθες τροποποιήσεις της σύμβασης BWB που περιέχονται στο έγγραφο MEPC 79/4/9 και να συμβουλευσει την επιτροπή επί του θέματος.

Η ομάδα εργασίας οριστικοποίησε το σχέδιο κατευθυντήριων γραμμών για τη χρήση ηλεκτρονικών βιβλίων καταγραφής στο πλαίσιο της σύμβασης BWB και κάλεσε την MEPC 80 να εγκρίνει το σχέδιο απόφασης της MEPC σχετικά με τις κατευθυντήριες γραμμές για τη χρήση ηλεκτρονικών βιβλίων καταγραφής στο πλαίσιο της σύμβασης BWB. Σε συνδυασμό με την οριστικοποίηση του σχεδίου κατευθυντήριων γραμμών, η ομάδα εξέτασε επίσης ορισμένα ζητήματα που αφορούσαν τις προτεινόμενες συνακόλουθες τροποποιήσεις των κανονισμών A-1 και B-2 της σύμβασης, σχετικά με τα υφιστάμενα ηλεκτρονικά βιβλία καταγραφής τα οποία ενδέχεται να μην ευθυγραμμίζονται με τις κατευθυντήριες γραμμές και σχετικά με την επαλήθευση των καταχωρίσεων από τον πλοίαρχο.

Στη συνέχεια, κατά την MEPC 80, εξετάστηκε και εγκρίθηκε σχέδιο τροποποιήσεων των κανονισμών A-1 και B-2 της σύμβασης BWB σχετικά με τη χρήση ηλεκτρονικών βιβλίων καταγραφής στο πλαίσιο της σύμβασης, με σκοπό την έγκριση των τροποποιήσεων κατά την MEPC 81.

Η θέση της Ένωσης θα πρέπει να είναι να υποστηρίξει αυτές τις τροποποιήσεις, δεδομένου ότι συμβάλλουν στην ψηφιοποίηση με την τήρηση ηλεκτρονικών βιβλίων καταγραφής στο πλαίσιο της σύμβασης BWB.

## **4. ΘΕΣΗ ΠΟΥ ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΛΗΦΘΕΙ ΕΞ ΟΝΟΜΑΤΟΣ ΤΗΣ ΈΝΩΣΗΣ ΣΤΗ 108Η ΣΥΝΟΔΟ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ**

### **4.1. Τροποποιήσεις των κεφαλαίων II-1, II-2 και V της διεθνούς σύμβασης του 1974 για την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα (SOLAS)**

*Όσον αφορά τις τροποποιήσεις του κεφαλαίου II-1 της σύμβασης SOLAS του 1974:*

Στο πλαίσιο της MSC 103 συμφωνήθηκε να ανατεθεί στην υποεπιτροπή σχεδιασμού και κατασκευής πλοίων (SDC) η εκπόνηση μιας νέας εισήγησης σχετικά με την «Ανάπτυξη τροποποιήσεων του κανονισμού II-1/3-4 της σύμβασης SOLAS για την εφαρμογή απαιτήσεων όσον αφορά τον εξοπλισμό ρυμούλκησης έκτακτης ανάγκης για τα δεξαμενόπλοια από άλλους τύπους πλοίων», με στόχο να υιοθετηθεί το 2023.

Στο πλαίσιο της SDC 8, η Ένωση, από κοινού με την Αυστραλία, το Βανουάτου, τον Καναδά, το Μαρόκο και τη Νέα Ζηλανδία, υπέβαλε το έγγραφο SDC 8/12/1 προς υποστήριξη του εν λόγω σημείου της ημερήσιας διάταξης, με το οποίο πρότεινε την επέκταση του πεδίου εφαρμογής του κανονισμού II-1/3-4 παράγραφος 1 της σύμβασης SOLAS (που εφαρμόζεται επί του παρόντος μόνο στα δεξαμενόπλοια νεκρού βάρους τουλάχιστον 20 000 τόνων) σε όλα τα νέα πλοία εκτός από τα δεξαμενόπλοια ολικής χωρητικότητας 20 000 τόνων και άνω. Από την άλλη πλευρά, η Κίνα (SDC 8/12) πρότεινε τροποποίηση του κανονισμού II-1/3-4 της σύμβασης SOLAS που να εφαρμόζεται σε πλοία, πλην των δεξαμενόπλοιων, ολικής χωρητικότητας άνω των 150 000 τόνων.

Ο πρόεδρος επισήμανε ότι οι δύο εισηγήσεις στο πλαίσιο αυτού του σημείου της ημερήσιας διάταξης διέφεραν πολύ μεταξύ τους. Ως εκ τούτου, δεδομένης της έλλειψης χρόνου, η καλύτερη επιλογή για την επίτευξη προόδου θα ήταν η παραπομπή της συζήτησης στην SDC 9.

Στο πλαίσιο της SDC 9 συγκροτήθηκε η ομάδα εμπειρογνομόνων για την εφαρμογή εξοπλισμού ρυμούλκησης έκτακτης ανάγκης για τα δεξαμενόπλοια από άλλους τύπους πλοίων και, αφού ελήφθησαν υπόψη οι παρατηρήσεις που διατυπώθηκαν και οι αποφάσεις που ελήφθησαν στην ολομέλεια, της ανατέθηκε η οριστικοποίηση του σχεδίου τροποποιήσεων του κανονισμού II-1/3-4 της σύμβασης SOLAS, με βάση το έγγραφο SDC 8/12/1. Κατόπιν συζήτησης και αφού έλαβε υπόψη ότι η συντριπτική πλειοψηφία εξέφρασε την υποστήριξή της για την πρόταση που περιλαμβάνεται στο έγγραφο SDC 8/12/1, η υποεπιτροπή συμφώνησε στην κατώτατη οριακή τιμή των 20 000 GT για τα νέα πλοία για τα οποία απαιτείται να διαθέτουν διατάξεις ρυμούλκησης έκτακτης ανάγκης. Η υποεπιτροπή κάλεσε την MSC 107 να εγκρίνει το σχέδιο τροποποιήσεων του κανονισμού II-1/3-4 της σύμβασης SOLAS με σκοπό την επακόλουθη έγκρισή τους (SDC 9/16, παράρτημα 9).

Η θέση της Ένωσης ήταν να υποστηρίξει τις τροποποιήσεις που πρότεινε η Ένωση στον κανονισμό II-1/3-4 της σύμβασης SOLAS για την επέκταση του πεδίου εφαρμογής του κανονισμού II-1/3-4 παράγραφος 1 της σύμβασης SOLAS (που εφαρμόζεται επί του παρόντος μόνο στα δεξαμενόπλοια νεκρού βάρους τουλάχιστον 20 000 τόνων) σε όλα τα νέα πλοία εκτός από τα δεξαμενόπλοια ολικής χωρητικότητας 20 000 τόνων και άνω.

Στο πλαίσιο της MSC 107 εγκρίθηκε σχέδιο τροποποιήσεων του κανονισμού II-1/3-4 της σύμβασης SOLAS σχετικά με νέες απαιτήσεις για όλα τα νέα πλοία πλην των δεξαμενόπλοιων χωρητικότητας τουλάχιστον 20 000 GT σύμφωνα με τις οποίες πρέπει να εξοπλιστούν με διατάξεις ρυμούλκησης έκτακτης ανάγκης, με σκοπό την έγκριση των τροποποιήσεων κατά την MSC 108.

Η θέση της Ένωσης θα πρέπει να είναι να υποστηρίξει αυτές τις τροποποιήσεις έτσι ώστε να αυξηθεί σημαντικά η ασφάλεια και να εξασφαλιστεί ότι όλα τα νέα πλοία, εκτός από τα δεξαμενόπλοια, ιδίως τα επιβατηγά, ολικής χωρητικότητας 20 000 τόνων και άνω, θα μπορούν να ρυμουλκούνται με ασφάλεια σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης.

*Όσον αφορά τις τροποποιήσεις του κεφαλαίου II-2 της σύμβασης SOLAS του 1974 σχετικά με την πυρασφάλεια, ιδίως για τα επιβατηγά πλοία, και ειδικότερα:*

*Αποτροπή πυρκαγιάς και έκρηξης — κανονισμός 4:*

Κατά την MSC 105 εγκρίθηκε, και κατά την MSC 106 υιοθετήθηκε το σχέδιο τροποποιήσεων του κεφαλαίου II-2 της SOLAS σχετικά με 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.

Στο πλαίσιο της MSC 105 εγκρίθηκε επίσης το επικαιροποιημένο σχέδιο δράσης καθώς και η σύσταση της ομάδας αλληλογραφίας για την ανάπτυξη περαιτέρω μέτρων για την ενίσχυση της ασφάλειας των πλοίων αναφορικά με τη χρήση μαζούτ (η οποία θα υπέβαλε έκθεση κατά την MSC 107), προκειμένου να συνεχίσει την εκπόνηση του σχεδίου κατευθυντήριων γραμμών για τα πλοία με σκοπό την αντιμετώπιση καταστάσεων όπου υπάρχουν ενδεικτικά αποτελέσματα δοκιμών που υποδηλώνουν ότι το παρεχόμενο μαζούτ ενδέχεται να μην συμμορφώνεται με τις απαιτήσεις όσον αφορά το σημείο ανάφλεξης.

Η ομάδα αλληλογραφίας συμφώνησε να συνεχίσει την εκπόνηση όσον αφορά τη γενική απαίτηση της σύμβασης SOLAS, σύμφωνα με την οποία το μαζούτ δεν πρέπει να θέτει σε κίνδυνο την ασφάλεια του πλοίου, παρόμοια με εκείνη του κανονισμού 18.3.1.1.3 του παραρτήματος VI της MARPOL, βάσει του παραρτήματος 3 της MSC 107/6. Η ομάδα συζήτησε επίσης τις ανησυχίες που εκφράστηκαν στην ολομέλεια σχετικά με τη διατύπωση «επιβλαβής για το προσωπικό». Αφού σημείωσε ότι ο όρος «επιβλαβής για το προσωπικό» χρησιμοποιείται στο παράρτημα VI της MARPOL, η ομάδα συμφώνησε να χρησιμοποιηθεί ο ίδιος όρος στο σχέδιο τροποποιήσεων της σύμβασης SOLAS. Τέλος, η ομάδα συμφώνησε με το σχέδιο του νέου κανονισμού II-2/4.2.1.9 της σύμβασης SOLAS, όπως ορίζεται στο παράρτημα 3 της MSC 107/WP.10, το οποίο υποβλήθηκε προς έγκριση από την επιτροπή και επακόλουθη υιοθέτηση.

Στο πλαίσιο της MSC 107 εγκρίθηκε σχέδιο τροποποιήσεων του κανονισμού II-2/4 της σύμβασης SOLAS σχετικά με παραμέτρους του μαζούτ εκτός του σημείου ανάφλεξης, με σκοπό την έγκρισή του κατά την MSC 108.

Η θέση της Ένωσης στην MSC 107 ήταν να συνεχιστεί η συζήτηση των εργασιών στο πλαίσιο ομάδας εργασίας, δεδομένου ότι η ομάδα αλληλογραφίας δεν ολοκλήρωσε τις εν λόγω εργασίες.

Η θέση της Ένωσης θα πρέπει να είναι να υποστηρίξει αυτές τις τροποποιήσεις, δεδομένου ότι θα συμβάλλουν στην ενίσχυση της ασφάλειας της χρήσης μαζούτ, ιδίως στα επιβατηγά πλοία.

*Κατάσβεση πυρκαγιάς και ειδικές απαιτήσεις — κανονισμοί 7, 9, 20 και 23:*

Η MSC 97 συμφώνησε με τις νέες προτάσεις της ΕΕ σχετικά με τις πυρκαγιές στα καταστρώματα επιβατηγών οχηματαγωγών πλοίων (ro-ro) βάσει μελέτης για τα ατυχήματα που συμβαίνουν σε επιβατηγά οχηματαγωγά πλοία (ro-ro) και προσδιόρισε 14 τομείς πιθανών παρεμβάσεων για βελτίωση και τροποποίηση των μέσων.

Κατά την 6η σύνοδό της, η υποεπιτροπή συστημάτων και εξοπλισμού πλοίων (SSE) κατάφερε να οριστικοποιήσει το σχέδιο ενδιάμεσων κατευθυντήριων γραμμών, το οποίο περιλάμβανε διάφορες προτάσεις που αποτελούσαν άμεσο αποτέλεσμα των δύο μελετών του FIRESAFE. Επιπλέον, κατά την SSE 6 σημειώθηκε ικανοποιητική πρόοδος όσον αφορά την κατάρτιση σχεδίου τροποποιήσεων των αναθεωρημένων κατευθυντήριων γραμμών για τη συντήρηση και την επιθεώρηση των συστημάτων και συσκευών πυροπροστασίας (εγκύκλιος 1432 της MSC.1).

Στο πλαίσιο της SSE 8 αναπτύχθηκε περαιτέρω το σχέδιο τροποποιήσεων του κεφαλαίου II-2 της σύμβασης SOLAS και του κώδικα FSS για τα νέα και τα υφιστάμενα επιβατηγά οχηματαγωγά πλοία (ro-ro), συγκροτήθηκε εκ νέου η ομάδα αλληλογραφίας για την πυροπροστασία με στόχο την περαιτέρω πρόοδο των εργασιών σε διασυνεδριακό επίπεδο, με τους όρους αναφοράς που παρατίθενται στην παράγραφο 6.26 του εγγράφου SSE 8/20, και δόθηκε η εντολή στην ομάδα να υποβάλει έκθεση σε αυτήν τη σύνοδο.

Η SSE 9 συμφώνησε με το σχέδιο τροποποιήσεων του κεφαλαίου II-2 της σύμβασης SOLAS σχετικά με την πυρασφάλεια στα επιβατηγά οχηματαγωγά πλοία (ro-ro), όπως ορίζεται στο παράρτημα 5 του εγγράφου SSE 9/20, με σκοπό την έγκρισή του κατά την MSC 107 και την επακόλουθη υιοθέτησή του από την MSC 108.

Στην SSE 9 επισημάνθηκε, επίσης, ότι η ομάδα είχε εξετάσει το ενδεχόμενο πυρανίχνευσης εντός των σταθμών ελέγχου και των χώρων εξ' αποστάσεως υπηρεσιών σε φορτηγά πλοία, ενώ συμφωνήθηκε ότι ο όρος «continuously manned central control station» («συνεχώς επανδρωμένος κεντρικός σταθμός ελέγχου»), όπως προτείνεται στην έκθεση της ομάδας αλληλογραφίας (SSE 9/6), θα πρέπει να αντικατασταθεί από τον όρο «all control stations and cargo control rooms» («όλοι οι σταθμοί ελέγχου και οι χώροι ελέγχου φορτίου»). Στη συνέχεια, η υποεπιτροπή συμφώνησε με το σχέδιο τροποποιήσεων του κανονισμού II-2/7.5.5 της σύμβασης SOLAS, όπως ορίζεται στο παράρτημα 5 της SSE 9/20, με σκοπό την έγκρισή του κατά την MSC 107 και την υιοθέτησή του από την MSC 108.

Η θέση της Ένωσης κατά την SSE 9 ήταν να υποστηρίξει εν γένει την έκθεση της ομάδας αλληλογραφίας για την πυροπροστασία (SSE 9/6), ενώ πρότεινε την παραπομπή του εν λόγω εγγράφου καθώς και του εγγράφου SSE 9/6/1 (Ιαπωνία) στην ομάδα εργασίας για την πυροπροστασία για περαιτέρω λεπτομερή συζήτηση με σκοπό την οριστικοποίηση των τροποποιήσεων του κεφαλαίου II-2 της σύμβασης SOLAS και του κώδικα FSS κατά την εν λόγω σύνοδο.

Στο πλαίσιο της MSC 107 εγκρίθηκε σχέδιο τροποποιήσεων του κεφαλαίου II-2 της σύμβασης SOLAS σχετικά με την πυρασφάλεια των επιβατηγών οχηματαγωγών πλοίων (ro-ro), όπως ορίζεται στην παράγραφο 14.16.2 της έκθεσης της MSC 107 (MSC 107/20) και στο παράρτημα 33 της MSC 107/20/προσθ. 1, με σκοπό την έγκρισή του κατά την MSC 108.

Η θέση της Ένωσης κατά την MSC 107 ήταν να υποστηρίξει το σχέδιο τροποποίησης του κεφαλαίου II-2 της σύμβασης SOLAS, λαμβάνοντας όμως υπόψη τις αλλαγές που πρότεινε η Ιαπωνία (MSC 107/14/4).

Η θέση της Ένωσης θα πρέπει να είναι να υποστηρίξει αυτές τις τροποποιήσεις, δεδομένου ότι θα αποφέρουν σημαντικά οφέλη για την ασφάλεια της ζωής στη θάλασσα με την ενίσχυση των προτύπων πυρασφάλειας των επιβατηγών πλοίων, και ιδίως των επιβατηγών οχηματαγωγών πλοίων (ro-ro).

*Όσον αφορά τις τροποποιήσεις του κεφαλαίου V της σύμβασης SOLAS του 1974 σχετικά με την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας — κανονισμοί 31 και 32:*

Στο πλαίσιο της MSC 103 είχε συμφωνηθεί η συμπερίληψη στην ημερήσια διάταξή της μετά τη διετία μιας εισήγησης με τίτλο «Development of measures regarding the detection and mandatory reporting of containers lost at sea that may enhance the positioning, tracking and recovery of such containers» («Ανάπτυξη μέτρων σχετικά με τον εντοπισμό και την υποχρεωτική αναφορά των απολεσθέντων εμπορευματοκιβωτίων στη θάλασσα, τα οποία ενδέχεται να ενισχύσουν τον καθορισμό της θέσης, τον εντοπισμό και την ανάκτηση των εν λόγω εμπορευματοκιβωτίων»). Για την ολοκλήρωση της εν λόγω εισήγησης χρειάστηκαν δύο σύνοδοι, ενώ η υποεπιτροπή για τη μεταφορά φορτίων και εμπορευματοκιβωτίων (CCC) ανέλαβε καθήκοντα συντονιστικού οργάνου.

Στο πλαίσιο της CCC 8 συμφωνήθηκε η συγκρότηση ομάδας εργασίας για την ανάπτυξη μέτρων σχετικά με τον εντοπισμό και την υποχρεωτική αναφορά απολεσθέντων εμπορευματοκιβωτίων στη θάλασσα και, αφού ελήφθησαν υπόψη οι παρατηρήσεις που διατυπώθηκαν και οι αποφάσεις που ελήφθησαν στην ολομέλεια, της ανατέθηκε, μεταξύ άλλων, να εκπονήσει σχέδιο τροποποιήσεων του κεφαλαίου V της σύμβασης SOLAS, με βάση την εισήγηση της ΕΕ (CCC 8/11/1).

Η CCC 8 οριστικοποίησε και συμφώνησε επί του σχεδίου τροποποιήσεων του κεφαλαίου V της σύμβασης SOLAS, όπως ορίζεται στο παράρτημα 7 της CCC 8/18, το οποίο υποβλήθηκε στην MSC 107 προς έγκριση και επακόλουθη υιοθέτηση. Η υποεπιτροπή υποστήριξε επίσης την άποψη της ομάδας εργασίας ότι το σχέδιο τροποποιήσεων θα πρέπει να αρχίσει να ισχύει την 1η Ιανουαρίου 2026, υπό την προϋπόθεση ότι οι τροποποιήσεις θα εγκριθούν πριν από την 1η Ιουλίου 2024 σύμφωνα με τον ad hoc ενδιαμέσο κύκλο τροποποιήσεων που συμφωνήθηκε στο πλαίσιο της MSC 104 (CCC 8/WP.5, παράγραφος 18).

Η θέση της Ένωσης στην CCC 8 ήταν να υποστηρίξει ενεργά την πρόταση της CCC 8/11/1 (Αυστραλία κ.ά.) και να προτείνει την παραπομπή της εν λόγω πρότασης, μαζί με τα έγγραφα CCC 8/INF.7 (Κάτω Χώρες) και CCC 8/INF.9 (Γαλλία), για τεχνική συζήτηση στην ομάδα εργασίας για την ανάπτυξη μέτρων σχετικά με τον εντοπισμό και την υποχρεωτική αναφορά των απολεσθέντων εμπορευματοκιβωτίων στη θάλασσα.

Στο πλαίσιο της MSC 107 εγκρίθηκε το σχέδιο τροποποιήσεων του κεφαλαίου V της σύμβασης SOLAS σχετικά με την αναφορά απολεσθέντων εμπορευματοκιβωτίων, με σκοπό την έγκρισή του κατά την MSC 108.

Η Ένωση θα πρέπει να υποστηρίξει αυτές τις τροποποιήσεις, διότι θα απλουστεύσουν τη διεκπεραίωση των αναφορών απώλειας εμπορευματοκιβωτίων προκειμένου να συμμορφώνεται με τις κανονιστικές υποχρεώσεις, θα προβλέπουν απαίτηση υποβολής εκθέσεων από το κράτος σημαίας στον ΔΝΟ, θα αυξήσουν την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας και θα συμβάλλουν στην αποτροπή της ρύπανσης.

#### **4.2. Τροποποιήσεις του διεθνούς κώδικα ασφάλειας για τα πλοία που χρησιμοποιούν αέρια ή άλλα καύσιμα χαμηλού σημείου ανάφλεξης (κώδικας IGF)**

Στο πλαίσιο της CCC 8 συμφωνήθηκε η συγκρότηση της ομάδας εργασίας για τις τροποποιήσεις του κώδικα IGF και την επανεξέταση του διεθνούς κώδικα για τη ναυπήγηση και τον εξοπλισμό πλοίων που μεταφέρουν χύδην υγροποιημένα αέρια (κώδικας IGC) και, αφού ελήφθησαν υπόψη οι παρατηρήσεις που διατυπώθηκαν και οι αποφάσεις που

ελήφθησαν στην ολομέλεια, της ανατέθηκε η οριστικοποίηση διαφόρων σχεδίων τροποποιήσεων του κώδικα IGF.

Η CCC 8 συμφώνησε επί των σχεδίων τροποποιήσεων του κώδικα IGF, όπως ορίζονται στο παράρτημα 3 της CCC 8/18, ώστε να υποβληθούν στην MSC 107 προς έγκριση και επακόλουθη υιοθέτηση. Στο πλαίσιο αυτό, η υποεπιτροπή υποστήριξε τη σύσταση της ομάδας εργασίας για την έκδοση εγκυκλίου της MSC σχετικά με την έγκαιρη εφαρμογή των σχεδίων τροποποιήσεων των παραγράφων 4.2.2 και 8.4.1 έως 8.4.3 του κώδικα IGF, με την επιφύλαξη της έγκρισής τους από την MSC 108 (CCC 8/WP.4, παράγραφος 14).

Η θέση της Ένωσης κατά την CCC 8 ήταν να υποστηρίξει τη σύσταση, αφενός, ομάδας εργασίας για την οριστικοποίηση των τροποποιήσεων του κώδικα IGF, όπως ορίζονται στην έκθεση της ομάδας αλληλογραφίας (CCC 8/3), καθώς και για την εξέταση των εγγράφων CCC 8/3/1-3 (Διεθνής Ένωση Νηογνομόνων) και CCC 8/3/4 (Δημοκρατία της Κορέας), και, αφετέρου, ομάδας εργασίας για την ανάπτυξη διατάξεων ασφάλειας για τα νέα εναλλακτικά καύσιμα, ιδίως για την οριστικοποίηση του σχεδίου προσωρινών κατευθυντήριων γραμμών για τα πλοία που χρησιμοποιούν ως καύσιμο υδροποιημένο πετρελαιοειδές αέριο (LPG) και για την περαιτέρω ανάπτυξη του σχεδίου ενδιάμεσων κατευθυντήριων γραμμών για τα πλοία που χρησιμοποιούν υδρογόνο ως καύσιμο.

Στο πλαίσιο της MSC 107 εγκρίθηκε σχέδιο τροποποιήσεων του κώδικα IGF, με σκοπό την έγκρισή του κατά την MSC 108, μαζί με εγκύκλιο της MSC σχετικά με την έγκαιρη εφαρμογή του σχεδίου τροποποιήσεων των παραγράφων 4.2.2 και 8.4.1 έως 8.4.3 του κώδικα IGF.

Η Ένωση πρέπει να υποστηρίξει αυτές τις τροποποιήσεις επειδή θα συμβάλλουν στην ενίσχυση της ασφάλειας των πλοίων, συμπεριλαμβανομένων των επιβατηγών πλοίων, που χρησιμοποιούν φυσικό αέριο ως καύσιμο.

#### **4.3. Τροποποιήσεις 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)**

Στο πλαίσιο της MSC 106 είχαν εγκριθεί τροποποιήσεις στα μέρη Α και Β των παραρτημάτων Α και Β του κώδικα ESP του 2011, οι οποίες καταρτίστηκαν από την SDC 8 σύμφωνα με τη διαδικασία τακτικής επικαιροποίησης του κώδικα που συμφωνήθηκε από την MSC 92 και εξαιρεί τις τακτικές επικαιροποιήσεις του κώδικα ESP του 2011 από τον τετραετή κύκλο για την έναρξη ισχύος των τροποποιήσεων της σύμβασης SOLAS (MSC 92/26, παράγραφος 13.31). Οι τροποποιήσεις θεωρείται ότι έγιναν δεκτές την 1η Ιανουαρίου 2024 και αρχίζουν να ισχύουν την 1η Ιουλίου 2024.

Κατά την SDC 9 εξετάστηκε το έγγραφο SDC 9/6 (Κίνα), με το οποίο προτείνεται η τροποποίηση των διαδικασιών έγκρισης και πιστοποίησης των επιχειρήσεων που ασχολούνται με τη μέτρηση του πάχους των κυτών, ώστε να επιτραπεί στις διοικητικές αρχές να ασκούν το δικαίωμα ελέγχου μιας εταιρείας που διενεργεί μέτρηση του πάχους των κυτών. Κατόπιν εξέτασης, η υποεπιτροπή συμφώνησε επί του σχεδίου απόφασης της MSC σχετικά με τις τροποποιήσεις 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 ορίζεται στο παράρτημα 3 της SDC 9/16, προκειμένου να υποβληθεί στην MSC 107 προς έγκριση και επακόλουθη υιοθέτηση.

Η θέση της Ένωσης ως προς το έγγραφο SDC 9 ήταν να υποστηρίξει την πρόταση.

Στο πλαίσιο της MSC 107 εγκρίθηκε σχέδιο τροποποιήσεων του κώδικα ESP του 2011, με σκοπό την έγκριση του κατά την MSC 108.

Η θέση της Ένωσης κατά την MSC 107 ήταν να υποστηρίξει την πρόταση.

Ως εκ τούτου, η Ένωση θα πρέπει να υποστηρίξει αυτές τις τροποποιήσεις διότι θα αποσαφηνίσουν τις διαδικασίες έγκρισης και πιστοποίησης των επιχειρήσεων που ασχολούνται με τη μέτρηση του πάχους των κυτών, όπως ορίζονται στα παραρτήματα των τροποποιήσεων του 2019 του κώδικα ESP του 2011, με παραπομπή στη διοίκηση και όχι σε οργανισμό αναγνωρισμένο από τη διοίκηση.

#### **4.4. Τροποποιήσεις του διεθνούς κώδικα σωστικών μέσων (LSA)**

*Όσον αφορά τις τροποποιήσεις στην ελάχιστη και τη μέγιστη μείωση της ταχύτητας των σωστικών σκαφών και των λέμβων περισυλλογής (παράγραφοι 6.1.2.8 και 6.1.2.10 του κώδικα LSA):*

Στο πλαίσιο της MSC 99 εξετάστηκε το έγγραφο MSC 99/20/2 (Ιαπωνία) και συμφωνήθηκε η συμπερίληψη στην ημερήσια διάταξή της μετά τη διετία μιας εισήγησης με τίτλο «Development of amendments to the LSA Code to revise the lowering speed of survival craft and rescue boats for cargo ships» («Εκπόνηση τροποποιήσεων του κώδικα LSA για την αναθεώρηση της μείωσης της ταχύτητας των σωστικών σκαφών και των λέμβων περισυλλογής για τα φορτηγά πλοία»). Για την ολοκλήρωση της εν λόγω εισήγησης χρειάστηκαν δύο σύνοδοι, ενώ η υποεπιτροπή SSE ανέλαβε καθήκοντα συντονιστικού οργάνου (MSC 99/22, παράγραφοι 20.14 έως 20.18). Η επιτροπή συμφώνησε επίσης ότι οι τροποποιήσεις που πρόκειται να εκπονηθούν θα πρέπει να εφαρμόζονται σε όλα τα φορτηγά πλοία για τα οποία ισχύει το κεφάλαιο III της σύμβασης SOLAS και σε όλα τα μέσα καθαίρεσης που χρησιμοποιούν αγόμενα και βαρούλκα· και η προς τροποποίηση πράξη ήταν ο κώδικας LSA, παράγραφος 6.1.2.8.

Στην SSE 9, αφού υπενθυμίστηκε ότι η εισήγηση περιοριζόταν σε τροποποιήσεις που αφορούσαν μόνο τα φορτηγά πλοία, επισημάνθηκε το συμπέρασμα της ομάδας εργασίας για τον LSA, σύμφωνα με το οποίο το σχέδιο αναθεωρημένων απαιτήσεων για την ελάχιστη μείωση της ταχύτητας των σωστικών σκαφών και των λέμβων περισυλλογής δεν θα είχε καμία επίπτωση στα επιβατηγά πλοία, για τα οποία ίσχυε ήδη περιορισμός ως προς το ύψους των επωτίδων, σύμφωνα με τον κανονισμό III/24 της σύμβασης SOLAS. Ως εκ τούτου, η υποεπιτροπή κάλεσε την MSC 107 να επεκτείνει την εφαρμογή του προαναφερόμενου σχεδίου τροποποιήσεων του κεφαλαίου VI του κώδικα LSA για τις αναθεωρημένες παραγράφους 6.1.2.8 και 6.1.2.10 στα επιβατηγά πλοία, ώστε να ισχύει και η μέγιστη μείωση της ταχύτητας, σημειώνοντας ότι η ομάδα είχε καταρτίσει το σχέδιο τροποποιήσεων ώστε να ισχύει τόσο για τα φορτηγά όσο και για τα επιβατηγά πλοία.

Στη συνέχεια, η υποεπιτροπή συμφώνησε επί σχεδίου απόφασης της MSC σχετικά με τροποποιήσεις του κώδικα LSA όσον αφορά την ελάχιστη και τη μέγιστη μείωση της ταχύτητας των σωστικών σκαφών και των λέμβων περισυλλογής, καθώς και όσον αφορά το φύλλο ελέγχου / παρακολούθησης και τον μορφότυπο καταγραφής, όπως ορίζεται στο παράρτημα 4 του εγγράφου SSE 9/20, με σκοπό την έγκρισή του κατά την MSC 107 και την επακόλουθη υιοθέτησή του από την MSC 108.

Στο πλαίσιο της MSC 107 συμφωνήθηκε η μεταβολή του σχεδίου τροποποιήσεων της παραγράφου 6.1.2.10 του κώδικα LSA, όπως προτείνεται στο έγγραφο MSC 107/14/5, και εγκρίθηκε το σχέδιο τροποποιήσεων του κώδικα LSA (παράγραφοι 6.1.2.8 και 6.1.2.10), με σκοπό την έγκρισή τους κατά την MSC 108.

Η θέση της Ένωσης στην MSC 107 ήταν να υποστηρίξει αυτήν την απόφαση, καθώς θα ενισχύσει την ασφάλεια των επιβατηγών πλοίων.

Η θέση της Ένωσης θα πρέπει να είναι να υποστηρίξει τις τροποποιήσεις καθώς προωθούν την ασφάλεια της ναυτιλίας με την αναθεώρηση της μείωσης της ταχύτητας των σωστικών σκαφών και των λέμβων περισυλλογής για τα επιβατηγά πλοία.

*Όσον αφορά τις τροποποιήσεις των επιδόσεων των ατομικών σωσιβίων στο νερό (παράγραφος 2.2.1.6.2 του κώδικα LSA):*

Στο πλαίσιο της MSC 101, είχε συμπεριληφθεί στην ημερήσια διάταξη της επιτροπής μετά τη διετία μια εισήγηση με τίτλο «Development of amendments to the LSA Code and resolution MSC.81(70) to address the in-water performance of SOLAS lifejackets» [«Εκπόνηση τροποποιήσεων του κώδικα LSA και της απόφασης MSC.81(70) για την αντιμετώπιση των επιδόσεων των ατομικών σωσιβίων της σύμβασης SOLAS στο νερό»], με στόχο τη βελτίωση των επιδόσεων των ατομικών σωσιβίων στο νερό για τον μετριασμό των κινδύνων που συνδέονται με τη βύθιση ναυτικών στο νερό. Για την ολοκλήρωση της εν λόγω εισήγησης χρειάστηκαν δύο σύνοδοι, ενώ η υποεπιτροπή ανέλαβε καθήκοντα συντονιστικού οργάνου.

Η SSE 9 συμφώνησε με το σχέδιο τροποποιήσεων του κεφαλαίου II του LSA, όπως ορίζεται στο παράρτημα 4 του εγγράφου SSE 9/20, με σκοπό την έγκρισή του κατά την MSC 107 και την επακόλουθη υιοθέτησή του από την MSC 108.

Η θέση της Ένωσης κατά την SSE 9 ήταν να υποστηρίξει ότι οι σχετικές ενότητες του SSE 9/3 (παραρτήματα 2 και 3 της έκθεσης της ομάδας αλληλογραφίας του LSA), καθώς και τα έγγραφα που υποβλήθηκαν στο πλαίσιο του συγκεκριμένου σημείου της ημερήσιας διάταξης, πρέπει να παραπεμφθούν στην ομάδα εργασίας του LSA για λεπτομερή ανάλυση με σκοπό την οριστικοποίησή τους σε αυτήν τη σύνοδο.

Στο πλαίσιο της MSC 107 εγκρίθηκε σχέδιο τροποποιήσεων του κεφαλαίου II του κώδικα LSA σχετικά με τις επιδόσεις των ατομικών σωσιβίων στο νερό, με σκοπό την έγκρισή του κατά την MSC 108.

Η θέση της Ένωσης ήταν να υποστηρίξει ότι οι σχετικές ενότητες του SSE 9/3 (παραρτήματα 2 και 3 της έκθεσης της ομάδας αλληλογραφίας του LSA), καθώς και τα έγγραφα που υποβλήθηκαν στο πλαίσιο του συγκεκριμένου σημείου της ημερήσιας διάταξης, πρέπει να παραπεμφθούν στην ομάδα εργασίας του LSA για λεπτομερή ανάλυση με σκοπό την οριστικοποίησή τους σε αυτήν τη σύνοδο.

Η θέση της Ένωσης θα πρέπει να είναι να υποστηρίξει τις τροποποιήσεις καθώς προωθούν την ασφάλεια της ναυτιλίας με τη διασφάλιση των κατάλληλων επιδόσεων των ατομικών σωσιβίων στο νερό για την ασφάλεια των ναυτικών.

*Όσον αφορά τις τροποποιήσεις για τα συστήματα μονού αγόμενου και γάντζου των εξαρτημάτων σωσίβιων λέμβων (παράγραφοι 4.4.7.6.8 και 4.4.7.6.17 του κώδικα LSA)*



Στο πλαίσιο της MSC 99 εξετάστηκε το έγγραφο MSC 99/20/2 (Ιαπωνία) και συμφωνήθηκε η συμπερίληψη στην ημερήσια διάταξή της μετά τη διετία μιας εισήγησης με τίτλο «Development of amendments to the LSA Code to revise the lowering speed of survival craft and rescue boats for cargo ships» («Εκπόνηση τροποποιήσεων του κώδικα LSA για την αναθεώρηση της μείωσης της ταχύτητας των σωστικών σκαφών και των λέμβων περισυλλογής για τα φορτηγά πλοία»). Για την ολοκλήρωση της εν λόγω εισήγησης χρειάστηκαν δύο σύνοδοι, ενώ η υποεπιτροπή SSE ανέλαβε καθήκοντα συντονιστικού οργάνου (MSC 99/22, παράγραφοι 20.14 έως 20.18).

Στο πλαίσιο της SSE 7 εξετάστηκε σχέδιο τροποποιήσεων της παραγράφου 4.4.7.6.17 του κώδικα LSA σχετικά με τα συστήματα μονού αγόμενου και γάντζου με δυνατότητα απελευθέρωσης υπό φορτίο και συμφωνήθηκε καταρχήν το σχέδιο τροποποιήσεων (SSE 7/WP.3, παράρτημα 5).

Στο πλαίσιο της MSC 106 εξετάστηκε το έγγραφο MSC 106/11/1 (Μπαχάμες κ.ά.), στο οποίο επισημάνθηκε μια απρόβλεπτη συνέπεια της προτεινόμενης απαλοιφής της παραγράφου 4.4.7.6.8 σχετικά με τους γάντζους απελευθέρωσης χωρίς φορτίο, και συμφωνήθηκε ότι απαιτείται περαιτέρω συζήτηση κατά την SSE 9. Επιπλέον, η επιτροπή επαναπροσδιόρισε το πεδίο εφαρμογής της εισήγησης ώστε να συμπεριλάβει και άλλα εδάφια της παραγράφου 4.4.7.6 του κώδικα LSA, προκειμένου να παρασχεθεί η αναγκαία σαφήνεια για τη συνεπή εφαρμογή των απαιτήσεων και την μετονόμασε σε «Amendments to the LSA Code concerning single fall and hook systems with on-load release capability» («Τροποποιήσεις του κώδικα LSA σχετικά με τα συστήματα μονού αγόμενου και γάντζου με δυνατότητα απελευθέρωσης υπό φορτίο»).

Στο πλαίσιο της SSE 9 συμφωνήθηκε το σχέδιο τροποποιήσεων των παραγράφων 4.4.7.6.8 και 4.4.7.6.17 (που είχαν ήδη συμφωνηθεί στο πλαίσιο της SSE 7) του κεφαλαίου IV του κώδικα LSA σχετικά με τα συστήματα μονού αγόμενου και γάντζου, όπως ορίζεται στο παράρτημα 4 του SSE 9/20, με σκοπό την έγκρισή του κατά την MSC 107 και την επακόλουθη υιοθέτησή του από την MSC 108. Στο πλαίσιο αυτό, η υποεπιτροπή συμφώνησε ότι οι σταθεροί γάντζοι που στο στόμιό τους διαθέτουν προφυλακτήρα με ελατήριο θα πρέπει να θεωρείται ότι πληρούν τις απαιτήσεις της παραγράφου 4.4.7.6.8 του κώδικα LSA, όπως τροποποιήθηκε, όταν ο εν λόγω προφυλακτήρας επαναφέρεται αυτόματα.

Η θέση της Ένωσης κατά την SSE 9 ήταν τα σχετικά έγγραφα να συζητηθούν περαιτέρω στην ομάδα εργασίας.

Στο πλαίσιο της MSC 107 εγκρίθηκε σχέδιο τροποποιήσεων των παραγράφων 4.4.7.6.8 και 4.4.7.6.17 του κώδικα LSA σχετικά με τα συστήματα μονού αγόμενου και γάντζου, με σκοπό την έγκρισή του κατά την MSC 108.

Η θέση της Ένωσης ήταν να υποστηρίξει τις τροποποιήσεις.

Η θέση της Ένωσης θα πρέπει να είναι να υποστηρίξει τις τροποποιήσεις του κώδικα LSA, καθώς προωθούν την ασφάλεια της ναυτιλίας με την αύξηση των προτύπων ασφαλείας των συστημάτων μονού αγόμενου και γάντζου για υπό φορτίο απελευθέρωση μέσω της κατάργησης των εξαιρέσεων που προβλέπονται στην παράγραφο 4.4.7.6.17.

#### **4.5. Τροποποιήσεις του διεθνούς κώδικα συστημάτων πυρασφάλειας (κώδικας FSS)**

Η MSC 97 συμφώνησε με τις νέες προτάσεις της ΕΕ σχετικά με τις πυρκαγιές στα καταστρώματα επιβατηγών οχηματαγωγών πλοίων (ro-ro) βάσει μελέτης για τα ατυχήματα

που συμβαίνουν σε επιβατηγά οχηματαγωγά πλοία (ro-ro) και προσδιόρισε 14 τομείς πιθανών παρεμβάσεων για βελτίωση και τροποποίηση των μέσων.

Κατά την SSE 6 επιτεύχθηκε η οριστικοποίηση του σχεδίου ενδιάμεσων κατευθυντήριων γραμμών, το οποίο περιλάμβανε διάφορες προτάσεις που αποτελούσαν άμεσο αποτέλεσμα των δύο μελετών του FIRESAFE. Επιπλέον, κατά την SSE 6 σημειώθηκε ικανοποιητική πρόοδος όσον αφορά την κατάρτιση σχεδίου τροποποιήσεων των αναθεωρημένων κατευθυντήριων γραμμών για τη συντήρηση και την επιθεώρηση των συστημάτων και συσκευών πυροπροστασίας (εγκύκλιος 1432 της MSC.1). Τελικά, οι ενδιάμεσες κατευθυντήριες γραμμές εγκρίθηκαν στο πλαίσιο της MSC 101.

Στο πλαίσιο της SSE 7 εγκρίθηκε, καταρχήν, το σχέδιο τροποποιήσεων των κεφαλαίων 7 και 9 του κώδικα FSS, λαμβάνοντας υπόψη ότι η ομάδα αλληλογραφίας θα εξετάσει περαιτέρω το ζήτημα των πρόσθετων απαιτήσεων για το σύστημα ανίχνευσης γραμμικής θέρμανσης που αναφέρεται στον κώδικα FSS.

Στο πλαίσιο της SSE 8 αναπτύχθηκε περαιτέρω το σχέδιο τροποποιήσεων του κεφαλαίου II-2 της σύμβασης SOLAS και του κώδικα FSS για τα νέα και τα υφιστάμενα επιβατηγά οχηματαγωγά πλοία (ro-ro), συγκροτήθηκε εκ νέου η ομάδα αλληλογραφίας για την πυροπροστασία με στόχο την περαιτέρω πρόοδο των εργασιών σε διασυνεδριακό επίπεδο, με τους όρους αναφοράς που παρατίθενται στην παράγραφο 6.26 του εγγράφου SSE 8/20, και δόθηκε η εντολή στην ομάδα να υποβάλει έκθεση σε αυτήν τη σύνοδο.

Η SSE 9 συμφώνησε με το σχέδιο τροποποιήσεων του κώδικα FSS, όπως ορίζεται στο παράρτημα 6 του εγγράφου SSE 9/20, με σκοπό την έγκρισή του κατά την MSC 107 και την επακόλουθη υιοθέτησή του από την MSC 108 παράλληλα με την υιοθέτηση του συναφούς σχεδίου τροποποιήσεων της σύμβασης SOLAS.

Η θέση της Ένωσης κατά την SSE 9 ήταν να υποστηρίξει εν γένει την έκθεση της ομάδας αλληλογραφίας για την πυροπροστασία (SSE 9/6), ενώ πρότεινε την παραπομπή του εν λόγω εγγράφου καθώς και του εγγράφου SSE 9/6/1 (Ιαπωνία) στην ομάδα εργασίας για την πυροπροστασία για περαιτέρω λεπτομερή συζήτηση με σκοπό την οριστικοποίηση των τροποποιήσεων του κεφαλαίου II-2 της σύμβασης SOLAS και του κώδικα FSS σε αυτήν τη σύνοδο.

Στο πλαίσιο της MSC 107 εγκρίθηκε σχέδιο τροποποιήσεων του κώδικα FSS για την πυρασφάλεια των επιβατηγών οχηματαγωγών πλοίων (ro-ro), με σκοπό την έγκρισή του κατά την MSC 108 μαζί με το συναφές σχέδιο τροποποιήσεων της σύμβασης SOLAS.

Η θέση της Ένωσης ήταν να υποστηρίξει αυτές τις τροποποιήσεις.

Η θέση της Ένωσης θα πρέπει να είναι να υποστηρίξει αυτές τις τροποποιήσεις, δεδομένου ότι θα αποφέρουν σημαντικά οφέλη για την ασφάλεια της ζωής στη θάλασσα με την ενίσχυση της πυρασφάλειας των επιβατηγών πλοίων, και ιδίως των επιβατηγών οχηματαγωγών πλοίων (ro-ro).

#### **4.6. Τροποποιήσεις του κώδικα εκπαίδευσης, πιστοποίησης και τήρησης φυλακών των ναυτικών (STCW).**

Κατά την MSC 105 είχε επιβεβαιωθεί ότι η κοινή τριμερής ομάδα εργασίας ΔΟΕ/ΔΝΟ (JTWG) θα πρέπει να εξετάσει το ενδεχόμενο εκπόνησης εκπαιδευτικών διατάξεων για την αντιμετώπιση του εκφοβισμού και της παρενόχλησης στον τομέα της ναυτιλίας,

συμπεριλαμβανομένων του εξαναγκασμού σε ασέλγεια και της σεξουαλικής παρενόχλησης, στο πλαίσιο της νέας εντολής της (MSC 105/20, παράγραφος 16.14.1) και ανατέθηκε στην υποεπιτροπή για τον ανθρώπινο παράγοντα, την εκπαίδευση και την τήρηση φυλακών (HTW) η εκπόνηση και η οριστικοποίηση, κατά προτεραιότητα, των εκπαιδευτικών διατάξεων του STCW για την αντιμετώπιση του εκφοβισμού και της παρενόχλησης στον τομέα της ναυτιλίας, συμπεριλαμβανομένων του εξαναγκασμού σε ασέλγεια και της σεξουαλικής παρενόχλησης, στο πλαίσιο της νέας εισήγησης με τίτλο «Comprehensive review of the 1978 STCW Convention and Code» («Συνολική επανεξέταση της σύμβασης και του κώδικα STCW του 1978»), λαμβάνοντας υπόψη τις εργασίες που πρέπει να πραγματοποιηθούν σε συντονισμό με την JTWG.

Η HTW 9 συμφώνησε με το σχέδιο τροποποιήσεων του πίνακα A-VI/1-4 του κώδικα STCW για την πρόληψη και την αντιμετώπιση του εκφοβισμού και της παρενόχλησης, συμπεριλαμβανομένων του εξαναγκασμού σε ασέλγεια και της σεξουαλικής παρενόχλησης, όπως ορίζεται στο παράρτημα 7 του εγγράφου HTW 9/15, που υποβλήθηκε προς έγκριση από την MSC 107 με σκοπό την υιοθέτησή του από την MSC 108. Η υποεπιτροπή συμφώνησε επίσης ότι το σχέδιο τροποποιήσεων θα πρέπει να εξεταστεί από την JTWG και να παραπεμφθεί εκ νέου στην HTW 10 για τελική εξέταση, πριν από την έγκρισή του από την επιτροπή.

Η θέση της Ένωσης κατά την HTW 9 ήταν να υποστηρίξει τα έγγραφα HTW 9/7/1 (Ηνωμένες Πολιτείες) και HTW 9/7/8 (Μπαχάμες κ.ά.) επί της ουσίας, λαμβάνοντας υπόψη το έγγραφο HTW 9/7/5 (Δημοκρατία της Κορέας), και να επιβεβαιώσει τη σημασία της αντιμετώπισης του ζητήματος της παρενόχλησης και της ψυχολογικής ασφάλειας, επισημαίνοντας παράλληλα ότι, σύμφωνα με την MSC 105, τα τρία έγγραφα θα πρέπει να συζητηθούν κατά προτεραιότητα στην ομάδα εργασίας πριν εξεταστεί το ενδεχόμενο γενικής επανεξέτασης.

Στο πλαίσιο της MSC 107 εγκρίθηκε σχέδιο τροποποιήσεων του πίνακα A-VI/1-4 του κώδικα STCW για την πρόληψη και την αντιμετώπιση του εκφοβισμού και της παρενόχλησης, συμπεριλαμβανομένων του εξαναγκασμού σε ασέλγεια και της σεξουαλικής παρενόχλησης, με σκοπό την υιοθέτησή του κατά την MSC 108. Σε σχέση με αυτό, η επιτροπή σημείωσε ότι, κατά τη διάρκεια της HTW 9, συμφωνήθηκε η παραπομπή και του προαναφερόμενου σχεδίου τροποποιήσεων στη δεύτερη σύνοδο της κοινής τριμερούς ομάδας εργασίας ΔΟΕ/ΔΝΟ για τον προσδιορισμό και την αντιμετώπιση ζητημάτων των ναυτικών και του ανθρώπινου παράγοντα (JTWG), προκειμένου να τεθεί προς εξέταση και γνωμοδότηση στην MSC 108, πριν από την έγκρισή του στην εν λόγω σύνοδο.

Η θέση της Ένωσης ήταν να υποστηρίξει το σχέδιο τροποποιήσεων.

Η θέση της Ένωσης θα πρέπει να είναι να υποστηρίξει αυτές τις τροποποιήσεις, καθώς θα εξασφαλίσουν ασφαλή χώρο εργασίας για τους ναυτικούς, με τη συμπερίληψη στο τμήμα A-VI/1 σχετικά με τις «Υποχρεωτικές ελάχιστες απαιτήσεις όσον αφορά την εξοικείωση με την ασφάλεια, τη βασική εκπαίδευση και την κατάρτιση για όλους τους ναυτικούς» μιας νέας ικανότητας με στόχο τη «Συμβολή στην πρόληψη και την αντιμετώπιση του εκφοβισμού και της παρενόχλησης, συμπεριλαμβανομένων του εξαναγκασμού σε ασέλγεια και της σεξουαλικής παρενόχλησης».

## **5. ΣΧΕΤΙΚΗ ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ ΤΗΣ ΕΕ ΚΑΙ ΑΡΜΟΔΙΟΤΗΤΑ ΤΗΣ ΕΕ**

### **5.1. Τροποποιήσεις του άρθρου V του πρωτοκόλλου I της διεθνούς σύμβασης για την πρόληψη της ρύπανσης από πλοία (MARPOL)**

Η οδηγία 2002/59/EK, όπως τροποποιήθηκε, δημιουργεί ένα κοινοτικό σύστημα παρακολούθησης της κυκλοφορίας των πλοίων και ενημέρωσης<sup>1</sup>. Σύμφωνα με το άρθρο 17, τα κράτη μέλη οφείλουν να λαμβάνουν κάθε κατάλληλο μέτρο ώστε να εξασφαλίζουν ότι ο πλοίαρχος πλοίου που πλέει εντός της ζώνης έρευνας και διάσωσης/αποκλειστικής οικονομικής ζώνης ή ανάλογης περιοχής, ειδοποιεί αμέσως το κατά τόπον αρμόδιο παράκτιο κέντρο σχετικά με τα ακόλουθα γεγονότα: «... δ) *κάθε κηλίδα ρυπογόνων υλικών και εμπορευματοκιβώτια ή συσκευασίες που παρασύρονται στη θάλασσα*». Σκοπός είναι η ενημέρωση των αρμόδιων αρχών (παράκτια κράτη που επηρεάζονται), ώστε να ληφθούν έγκαιρα μέτρα. Συνεπώς, υφίσταται ήδη, σε επίπεδο ΕΕ, ένα σύστημα (SafeSeaNet) υποχρεωτικής υποβολής αναφορών των απολεσθέντων εμπορευματοκιβωτίων. Το εν λόγω σύστημα υποβολής αναφορών σχετικά με τα θαλάσσια συμβάντα αποτελεί καθιερωμένη πρακτική από το 2012.

Επιπλέον, η οδηγία 2009/18/EK για τον καθορισμό των θεμελιωδών αρχών που διέπουν τη διερεύνηση των ατυχημάτων στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών<sup>2</sup> προβλέπει ότι οι φορείς διερεύνησης ναυτικών ατυχημάτων των κρατών μελών ενημερώνονται αμέσως από τις αρμόδιες αρχές και/ή τα εμπλεκόμενα μέρη, για κάθε ατύχημα και συμβάν που εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής της οδηγίας. Σε αυτό συμπεριλαμβάνεται η απώλεια εμπορευματοκιβωτίων στη θάλασσα.

Ως εκ τούτου, οι τροποποιήσεις του άρθρου V του πρωτοκόλλου I της διεθνούς σύμβασης για την πρόληψη της ρύπανσης από πλοία (MARPOL) μπορούν να επηρεάσουν με καθοριστικό τρόπο τις απαιτήσεις που ισχύουν δυνάμει της οδηγίας 2002/59/EK και της οδηγίας 2009/18/EK.

### **5.2. Τροποποιήσεις του παραρτήματος VI της MARPOL**

Η οδηγία (ΕΕ) 2016/802 σχετικά με τη μείωση της περιεκτικότητας ορισμένων υγρών καυσίμων σε θείο<sup>3</sup> αντικατοπτρίζει τις απαιτήσεις που σχετίζονται με την περιεκτικότητα των καυσίμων σε θείο και τις εκτελεστικές διατάξεις του αναθεωρημένου παραρτήματος VI της MARPOL.

Επιπλέον, ο κανονισμός (ΕΕ) 2015/757 για την παρακολούθηση, την υποβολή εκθέσεων και την επαλήθευση των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα από θαλάσσιες μεταφορές<sup>4</sup> (στο εξής: κανονισμός ΠΥΕ) θεσπίζει το νομικό πλαίσιο ενός ενωσιακού συστήματος για την παρακολούθηση, την υποβολή εκθέσεων και την επαλήθευση (ΠΥΕ) των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου. Ο κανονισμός αποσκοπεί στην παροχή αξιόπιστων και επαληθεύσιμων δεδομένων για τις εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου και τους δείκτες ενεργειακής απόδοσης, στην ενημέρωση των υπευθύνων χάραξης πολιτικής και στην τόνωση της υιοθέτησης ενεργειακά αποδοτικών τεχνολογιών και συμπεριφορών από την αγορά. Αυτό επιτυγχάνεται

<sup>1</sup> EE L 208 της 5.8.2002, σ. 10.

<sup>2</sup> EE L 131 της 28.5.2009, σ. 114.

<sup>3</sup> EE L 132 της 21.5.2016, σ. 58.

<sup>4</sup> EE L 123 της 19.5.2015, σ. 55.

με την αντιμετώπιση των φραγμών της αγοράς, όπως η έλλειψη πληροφοριών. Ο εν λόγω κανονισμός αρχίζει να ισχύει την 1η Ιουλίου 2015.

Ο κανονισμός (ΕΕ) 2021/1119 για τη θέσπιση πλαισίου με στόχο την επίτευξη κλιματικής ουδετερότητας (στο εξής: νομοθέτημα της ΕΕ για το κλίμα)<sup>5</sup> καθορίζει έναν δεσμευτικό ενωσιακό στόχο για το κλίμα που προσβλέπει σε μείωση των καθαρών εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου (εκπομπές μετά την αφαίρεση των απορροφήσεων) κατά τουλάχιστον 55 % έως το 2030 σε σύγκριση με το 1990. Περιλαμβάνει επίσης τον στόχο της κλιματικής ουδετερότητας έως το 2050 και έναν φιλόδοξο στόχο για καθαρές αρνητικές εκπομπές μετά από αυτήν την περίοδο.

Με βάση τις προτάσεις της Επιτροπής στη δέσμη μέτρων προσαρμογής στον στόχο του 55 % για τη μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου («Fit for 55»), οι νομοθέτες της ΕΕ ενέκριναν τις ακόλουθες νομικές πράξεις που στοχεύουν ειδικά στις εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου από τον τομέα της ναυτιλίας:

- την αναθεώρηση της οδηγίας 2003/87/ΕΚ σχετικά με τη θέσπιση συστήματος εμπορίας δικαιωμάτων εκπομπής αερίων θερμοκηπίου εντός της Ένωσης<sup>6</sup> και της απόφασης (ΕΕ) 2015/1814 σχετικά με τη θέσπιση και τη λειτουργία αποθεματικού για τη σταθερότητα της αγοράς όσον αφορά το σύστημα εμπορίας δικαιωμάτων εκπομπής αερίων θερμοκηπίου<sup>7</sup> με την τροποποίηση της οδηγίας (ΕΕ) 2023/959<sup>8</sup> με σκοπό την επέκταση του συστήματος εμπορίας δικαιωμάτων εκπομπής της ΕΕ (ΣΕΔΕ) στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών ώστε να εφαρμοστεί από την 1η Ιανουαρίου 2024 (μαζί με τις αναγκαίες τροποποιήσεις του κανονισμού ΠΥΕ της ΕΕ<sup>9</sup>, για την αναθεώρηση των κανόνων παρακολούθησης και υποβολής εκθέσεων, επίσης μέσω της αναθεώρησης των σχετικών εκτελεστικών και κατ' εξουσιοδότηση πράξεων)·
- τον κανονισμό (ΕΕ) 2023/1805 που επικεντρώνεται στη χρήση ανανεώσιμων καυσίμων και καυσίμων χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών στον τομέα της ναυτιλίας<sup>10</sup> (στο εξής: κανονισμός FuelEU Maritime) και επιβάλλει τη χρήση τους από τα πλοία που καταπλέουν σε λιμένες της ΕΕ από την 1 Ιανουαρίου 2025.

Η συμμόρφωση με τις νέες υποχρεώσεις που απορρέουν από την επέκταση του συστήματος εμπορίας δικαιωμάτων εκπομπής της ΕΕ (ΣΕΔΕ) στις θαλάσσιες μεταφορές και από τον κανονισμό FuelEU Maritime θα βασιστεί στο σύστημα παρακολούθησης, υποβολής εκθέσεων και επαλήθευσης που θεσπίστηκε με τον κανονισμό ΠΥΕ της ΕΕ.

Με τη σειρά τους, οι εν λόγω πράξεις της ΕΕ συνδέονται άρρηκτα με τα μέτρα του ΔΝΟ για τα αέρια του θερμοκηπίου, όπως το σύστημα συλλογής δεδομένων του ΔΝΟ, ο δείκτης

<sup>5</sup> ΕΕ L 243 της 9.7.2021, σ. 1.

<sup>6</sup> ΕΕ L 275 της 25.10.2003, σ. 32.

<sup>7</sup> ΕΕ L 264 της 9.10.2015, σ. 1.

<sup>8</sup> ΕΕ L 130 της 16.5.2023, σ. 134.

<sup>9</sup> Κανονισμός (ΕΕ) 2023/957 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 10ης Μαΐου 2023, για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) 2015/757 για την εισαγωγή διατάξεων για τη συμπερίληψη των δραστηριοτήτων θαλάσσιων μεταφορών στο σύστημα εμπορίας εκπομπών της ΕΕ και για την παρακολούθηση, την υποβολή εκθέσεων και την επαλήθευση των εκπομπών πρόσθετων αερίων θερμοκηπίου και εκπομπών από πρόσθετους τύπους πλοίων (ΕΕ L 130 της 16.5.2023, σ. 105).

<sup>10</sup> ΕΕ L 234 της 22.9.2023, σ. 48.

ενεργειακής απόδοσης υφιστάμενων πλοίων (EEXI) και ο δείκτης έντασης άνθρακα (CII), τα οποία έχουν ως στόχο τη συλλογή και τη δημοσίευση πληροφοριών σχετικά με την τεχνική και λειτουργική ενεργειακή απόδοση κάθε πλοίου.

Κάθε μέτρο του ΔΝΟ για θέματα αερίων του θερμοκηπίου, το οποίο θα απαιτεί την παρακολούθηση, την επαλήθευση και την υποβολή εκθέσεων σχετικά με τις εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου από τον τομέα της ναυτιλίας, θα μπορούσε να επηρεάσει τον κανονισμό ΠΥΕ της ΕΕ, καθώς και την οδηγία ΣΕΔΕ της ΕΕ και τον κανονισμό FuelEU Maritime.

Ως εκ τούτου, οι τροποποιήσεις του παραρτήματος VI της MARPOL μπορούν να επηρεάσουν με καθοριστικό τρόπο τις απαιτήσεις που ισχύουν δυνάμει της οδηγίας (ΕΕ) 2016/802, του κανονισμού (ΕΕ) 2015/757, της οδηγίας 2003/87/ΕΚ, της απόφασης (ΕΕ) 2015/1814 και του κανονισμού (ΕΕ) 2023/1805.

### **5.3. Τροποποιήσεις της σύμβασης για τη διαχείριση του ερματικού ύδατος**

Η οδηγία 2009/16/ΕΚ σχετικά με τον έλεγχο των πλοίων από το κράτος λιμένα<sup>11</sup> έχει ως στόχο να διασφαλίσει ότι τα πλοία τηρούν τους ενωσιακούς και διεθνείς κανόνες για την ασφάλεια της ναυτιλίας και το περιβάλλον και θεσπίζει κοινά κριτήρια για τις επιθεωρήσεις των πλοίων.

Μετά από πρόταση της Επιτροπής για την αναθεώρηση της οδηγίας, η σύμβαση για τη διαχείριση του ερματικού ύδατος θα συμπεριληφθεί στον κατάλογο των συμβάσεων (άρθρο 2 σημείο 1), την εφαρμογή των οποίων θα πρέπει να διασφαλίζουν οι ελεγκτές του κράτους λιμένα, σε σκάφη με ξένη σημαία, κατά τη διάρκεια των επιθεωρήσεών τους (άρθρο 13). Σύμφωνα με τη νομολογία του Δικαστηρίου<sup>12</sup>, ο κίνδυνος επηρεασμού δεν αφορά μόνο τους κανόνες ως έχουν, αλλά και την προβλεπόμενη μελλοντική εξέλιξή τους.

Ως εκ τούτου, οι τροποποιήσεις της σύμβασης για τη διαχείριση του ερματικού ύδατος μπορούν να επηρεάσουν με καθοριστικό τρόπο τις απαιτήσεις που ισχύουν δυνάμει της οδηγίας 2009/16/ΕΚ.

### **5.4. Τροποποιήσεις των κεφαλαίων II-1, II-2 και V της διεθνούς σύμβασης του 1974 για την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα (SOLAS)**

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>13</sup> επιβάλλει την εφαρμογή της σύμβασης SOLAS στα επιβατηγά πλοία της κατηγορίας Α, ενώ το παράρτημα Ι κεφάλαιο II-2 «Πυροπροστασία, ανίχνευση και κατάσβεση πυρκαγιάς» καθορίζει διάφορες εκτενείς απαιτήσεις για τα επιβατηγά πλοία των κατηγοριών Β, Γ και Δ όταν εκτελούν εσωτερικά δρομολόγια.

Επιπλέον, το παράρτημα Ι περιλαμβάνει τους κανονισμούς II-1/A-1/5 (τμήμα 1) και II-1/A-1/3-4 (τμήμα 2), οι οποίοι ορίζουν ότι τα πλοία της κατηγορίας Β διαθέτουν ειδική για κάθε πλοίο διαδικασία ρυμούλκησης έκτακτης ανάγκης. Η διαδικασία αυτή εφαρμόζεται επί του πλοίου προς χρήση σε καταστάσεις έκτακτης ανάγκης και βασίζεται στις υφιστάμενες διαθέσιμες επί του πλοίου διατάξεις και εξοπλισμό. Οι εν λόγω κανονισμοί παραπέμπουν

<sup>11</sup> ΕΕ L 131 της 28.5.2009, σ. 57.

<sup>12</sup> Γνωμοδότηση 1/03 του Δικαστηρίου της 7 Φεβρουαρίου 2006, Σύμβαση του Λουγκάνο, σκέψη 126.

<sup>13</sup> ΕΕ L 163 της 25.6.2009, σ. 1.

επίσης στις «Κατευθυντήριες γραμμές για πλοιοκτήτες/φορείς εκμετάλλευσης σχετικά με την προετοιμασία διαδικασιών ρυμούλκησης έκτακτης ανάγκης» (εγκύκλιος 1255 της MSC.1).

Η οδηγία 2002/59/EK, όπως τροποποιήθηκε, σύμφωνα με την οποία, τα κράτη μέλη οφείλουν να λαμβάνουν κάθε κατάλληλο μέτρο ώστε να εξασφαλίζουν ότι ο πλοίαρχος πλοίου που πλέει εντός της ζώνης έρευνας και διάσωσης/αποκλειστικής οικονομικής ζώνης ή ανάλογης περιοχής, ειδοποιεί αμέσως το κατά τόπον αρμόδιο παράκτιο κέντρο σχετικά με τα ακόλουθα γεγονότα: «... δ) *κάθε κηλίδα ρυπογόνων υλικών και εμπορευματοκιβώτια ή συσκευασίες που παρασύρονται στη θάλασσα*». Σκοπός είναι η ενημέρωση των αρμόδιων αρχών (παράκτια κράτη που επηρεάζονται), ώστε να ληφθούν έγκαιρα μέτρα. Συνεπώς, υφίσταται ήδη, σε επίπεδο ΕΕ, ένα σύστημα (SafeSeaNet) υποχρεωτικής υποβολής αναφορών των απολεσθέντων εμπορευματοκιβωτίων. Το εν λόγω σύστημα υποβολής αναφορών σχετικά με τα θαλάσσια συμβάντα αποτελεί καθιερωμένη πρακτική από το 2012.

Επιπλέον, η οδηγία 2009/18/EK για τον καθορισμό των θεμελιωδών αρχών που διέπουν τη διερεύνηση των ατυχημάτων στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών προβλέπει ότι οι φορείς διερεύνησης ναυτικών ατυχημάτων των κρατών μελών ενημερώνονται αμέσως από τις αρμόδιες αρχές και/ή τα εμπλεκόμενα μέρη, για κάθε ατύχημα και συμβάν που εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής της οδηγίας. Σε αυτό συμπεριλαμβάνεται η απώλεια εμπορευματοκιβωτίων στη θάλασσα.

Ως εκ τούτου, οι τροποποιήσεις των κεφαλαίων II-1, II-2 και V της διεθνούς σύμβασης του 1974 για την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα (SOLAS) μπορούν να επηρεάσουν με καθοριστικό τρόπο τις απαιτήσεις που ισχύουν δυνάμει της οδηγίας 2009/45/EK, της οδηγίας 2002/59/EK και της οδηγίας 2009/18/EK.

#### **5.5. Τροποποιήσεις του διεθνούς κώδικα ασφάλειας για τα πλοία που χρησιμοποιούν αέρια ή άλλα καύσιμα χαμηλού σημείου ανάφλεξης (κώδικας IGF)**

Σύμφωνα με το άρθρο 6 παράγραφος 2 στοιχείο α) σημείο i) της οδηγίας 2009/45/EK για τους κανόνες και τα πρότυπα ασφαλείας για τα επιβατηγά πλοία που εκτελούν εσωτερικά δρομολόγια, εφαρμόζεται η σύμβαση SOLAS, όπως έχει τροποποιηθεί, για τα επιβατηγά πλοία της κατηγορίας A. Δεδομένου ότι ο κώδικας IGF είναι υποχρεωτικός κώδικας στο πλαίσιο της σύμβασης SOLAS, εφαρμόζεται και για τα επιβατηγά πλοία δυνάμει της εν λόγω οδηγίας.

Επιπλέον, το παράρτημα I της οδηγίας 2009/45/EK περιλαμβάνει δύο κανονισμούς σχετικά με τα πλοία που χρησιμοποιούν καύσιμα χαμηλού σημείου ανάφλεξης:

- τον κανονισμό II-1/G/1: εφαρμόζεται για τα νέα πλοία των κατηγοριών B, Γ και Δ [και τα υπάρχοντα πλοία της κατηγορίας B] — «Τα πλοία, ανεξαρτήτως της ημερομηνίας κατασκευής τους, τα οποία έχουν υποστεί μετατροπή για να χρησιμοποιούν ή χρησιμοποιούν αέριο ή υγρό καύσιμο με σημείο ανάφλεξης χαμηλότερο από αυτό που επιτρέπεται βάσει του κανονισμού II-2/A/10 υποπαράγραφος.1.1, πληρούν τις απαιτήσεις του κώδικα IGF, όπως ορίζεται στη σύμβαση SOLAS II-1/2.28.» και
- τον κανονισμό II-1/G/57: απαιτήσεις για πλοία που χρησιμοποιούν καύσιμα χαμηλού σημείου ανάφλεξης — «Τα πλοία που χρησιμοποιούν αέριο ή υγρό καύσιμο με σημείο ανάφλεξης χαμηλότερο από αυτό που επιτρέπεται βάσει

του κανονισμού II-2/4.2.1.1 πληρούν τις απαιτήσεις του κώδικα IGF, όπως ορίζεται στη σύμβαση SOLAS II-1/2.28».

Ως εκ τούτου, οι τροποποιήσεις του διεθνούς κώδικα ασφάλειας για τα πλοία που χρησιμοποιούν αέρια ή άλλα καύσιμα χαμηλού σημείου ανάφλεξης (κώδικας IGF) μπορούν να επηρεάσουν με καθοριστικό τρόπο την εφαρμογή της οδηγίας 2009/45/EK.

#### **5.6. Τροποποιήσεις 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)**

Ο κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 530/2012 για την εσπευσμένη σταδιακή καθιέρωση απαιτήσεων διπλού κύτους ή ισοδύναμου σχεδιασμού για τα πετρελαιοφόρα μονού κύτους<sup>14</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 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.

Ως εκ τούτου, οι τροποποιήσεις 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) μπορούν να επηρεάσουν με καθοριστικό τρόπο την εφαρμογή του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 530/2012.

#### **5.7. Τροποποιήσεις του διεθνούς κώδικα σωστικών μέσων (LSA)**

Η οδηγία 2014/90/ΕΕ σχετικά με τον εξοπλισμό πλοίων<sup>15</sup> διασφαλίζει την ελεύθερη διακίνηση του εν λόγω εξοπλισμού εντός της Ένωσης μέσω της ενιαίας εφαρμογής των διεθνών νομικών πράξεων που αφορούν τον εξοπλισμό που πρόκειται να τοποθετηθεί σε πλοία της ΕΕ. Στο πλαίσιο αυτό, εκδόθηκε ο εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2023/1667, ο οποίος καλύπτει σωστικά μέσα και ατομικά σωσίβια, και στον οποίο γίνονται παραπομπές στον κώδικα LSA και στην απόφαση MSC.81(70).

Επιπλέον, το άρθρο 6 παράγραφος 2 στοιχείο α) σημείο i) της οδηγίας 2009/45/EK για τα επιβατηγά πλοία που εκτελούν εσωτερικά δρομολόγια επιβάλλει την εφαρμογή της σύμβασης SOLAS στα επιβατηγά πλοία της κατηγορίας Α. Επιπλέον, σύμφωνα με την ίδια οδηγία, τα πλοία των κατηγοριών Β, Γ και Δ υποχρεούνται να τηρούν τις βασικές διατάξεις του κώδικα LSA και του κεφαλαίου ΙΙΙ της σύμβασης SOLAS.

Ως εκ τούτου, οι τροποποιήσεις του διεθνούς κώδικα σωστικών μέσων (LSA) μπορούν να επηρεάσουν με καθοριστικό τρόπο την εφαρμογή της οδηγίας 2014/90/ΕΕ και της οδηγίας 2009/45/EK.

<sup>14</sup> ΕΕ L 172 της 30.6.2012, σ. 3.

<sup>15</sup> ΕΕ L 257 της 28.8.2014, σ. 146.



## **5.8. Τροποποιήσεις του διεθνούς κώδικα συστημάτων πυρασφάλειας (κώδικας FSS)**

Το άρθρο 6 παράγραφος 2 στοιχείο α) σημείο i) της οδηγίας 2009/45/EK επιβάλλει την εφαρμογή της σύμβασης SOLAS, όπως τροποποιήθηκε, συμπεριλαμβανομένου του διεθνούς κώδικα συστημάτων πυρασφάλειας (κώδικας FSS) στα επιβατηγά πλοία της κατηγορίας Α, ενώ το παράρτημα Ι κεφάλαιο ΙΙ-2 «Πυροπροστασία, ανίχνευση και κατάσβεση πυρκαγιάς» καθορίζει διάφορες εκτενείς απαιτήσεις για τα επιβατηγά πλοία των κατηγοριών Β, Γ και Δ όταν εκτελούν εσωτερικά δρομολόγια.

Ως εκ τούτου, οι τροποποιήσεις του διεθνούς κώδικα συστημάτων πυρασφάλειας (κώδικας FSS) μπορούν να επηρεάσουν με καθοριστικό τρόπο την εφαρμογή της οδηγίας 2009/45/EK.

## **5.9. Τροποποιήσεις του κώδικα εκπαίδευσης, πιστοποίησης και τήρησης φυλακών των ναυτικών (STCW).**

Η οδηγία (ΕΕ) 2022/993 ενσωματώνει τη σύμβαση STCW στο ενωσιακό δίκαιο. Οι απαιτήσεις εκπαίδευσης και πιστοποίησης των ναυτικών ρυθμίζονται στο δίκαιο της ΕΕ με την οδηγία (ΕΕ) 2022/993. Σύμφωνα με το άρθρο 3 της οδηγίας, τα κράτη μέλη υποχρεούνται να λαμβάνουν τα αναγκαία μέτρα προκειμένου να εξασφαλίζουν ότι οι ναυτικοί οι οποίοι εργάζονται σε πλοία λαμβάνουν εκπαίδευση η οποία καλύπτει τουλάχιστον τις απαιτήσεις της σύμβασης STCW, όπως ορίζονται στο παράρτημα Ι της οδηγίας, συμπεριλαμβανομένων, κατά περίπτωση, των εφαρμοστέων διατάξεων του κώδικα STCW (άρθρο 1 παράγραφος 21 της οδηγίας).

Ως εκ τούτου, οι τροποποιήσεις του κώδικα εκπαίδευσης, πιστοποίησης και τήρησης φυλακών των ναυτικών (STCW) μπορούν να επηρεάσουν με καθοριστικό τρόπο την εφαρμογή της οδηγίας (ΕΕ) 2022/993.

## **5.10. Αρμοδιότητα της ΕΕ**

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, δεδομένου ότι οι προς έκδοση πράξεις ενδέχεται να «επηρεάσουν κοινούς κανόνες ή να μεταβάλουν την εμβέλειά τους».

## **6. ΝΟΜΙΚΗ ΒΑΣΗ**

### **6.1. Διαδικαστική νομική βάση**

#### *6.1.1. 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>16</sup>.

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 πράξεις που δεν έχουν μεν δεσμευτική ισχύ βάσει του διεθνούς δικαίου, αλλά «επηρεάζουν με καθοριστικό τρόπο το περιεχόμενο των ρυθμίσεων που θεσπίζει ο νομοθέτης της Ένωσης»<sup>17</sup>.

#### 6.1.2. Εφαρμογή στην προκειμένη περίπτωση

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

Οι πράξεις τις οποίες καλούνται να εκδώσουν οι δύο αυτές 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:

- την οδηγία 2002/59/ΕΚ για τη δημιουργία κοινοτικού συστήματος παρακολούθησης της κυκλοφορίας των πλοίων και ενημέρωσης. Αυτό οφείλεται στο γεγονός ότι απαιτεί από τα κράτη μέλη να λαμβάνουν κάθε κατάλληλο μέτρο ώστε να εξασφαλίζουν ότι ο πλοίαρχος πλοίου που πλέει εντός της ζώνης έρευνας και διάσωσης/αποκλειστικής οικονομικής ζώνης ή ανάλογης περιοχής, ειδοποιεί αμέσως το κατά τόπον αρμόδιο παράκτιο κέντρο σχετικά με τα ακόλουθα γεγονότα: «... δ) κάθε κηλίδα ρυπογόνων υλικών και εμπορευματοκιβώτια ή συσκευασίες που παρασύρονται στη θάλασσα». Σκοπός είναι η ενημέρωση των αρμόδιων αρχών (παράκτια κράτη που επηρεάζονται), ώστε να ληφθούν έγκαιρα μέτρα. Συνεπώς, υφίσταται ήδη, σε επίπεδο ΕΕ, ένα σύστημα (SafeSeaNet) υποχρεωτικής υποβολής αναφορών των απολεσθέντων εμπορευματοκιβωτίων·
- την οδηγία 2009/18/ΕΚ για τον καθορισμό των θεμελιωδών αρχών που διέπουν τη διερεύνηση των ατυχημάτων στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών. Αυτό οφείλεται στο γεγονός ότι προβλέπει ότι οι φορείς διερεύνησης ναυτικών ατυχημάτων των κρατών μελών ενημερώνονται αμέσως από τις αρμόδιες αρχές και/ή τα εμπλεκόμενα μέρη για κάθε ατύχημα και συμβάν που εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής της οδηγίας. Σε αυτά συμπεριλαμβάνεται η απώλεια εμπορευματοκιβωτίων στη θάλασσα·
- την οδηγία (ΕΕ) 2016/802 σχετικά με τη μείωση της περιεκτικότητας ορισμένων υγρών καυσίμων σε θείο. Αυτό οφείλεται στο γεγονός ότι αποτυπώνει τις απαιτήσεις που σχετίζονται με την περιεκτικότητα των καυσίμων σε θείο και τις εκτελεστικές διατάξεις του αναθεωρημένου παραρτήματος VI της MARPOL·
- τον κανονισμό (ΕΕ) 2015/757 για την παρακολούθηση, την υποβολή εκθέσεων και επαλήθευση των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα από θαλάσσιες μεταφορές. Αυτό οφείλεται στο γεγονός ότι θεσπίζει το νομικό πλαίσιο ενός ενωσιακού συστήματος για την παρακολούθηση, την υποβολή εκθέσεων και την επαλήθευση (ΠΥΕ) των

<sup>16</sup> Υπόθεση C-399/12, Γερμανία κατά Συμβουλίου (ΔΟΑΟ), ECLI:EU:C:2014:2258, σκέψη 64.

<sup>17</sup> Υπόθεση C-399/12, Γερμανία κατά Συμβουλίου (ΔΟΑΟ), ECLI:EU:C:2014:2258, σκέψεις 61-64.

εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου. Η συμμόρφωση με τις νέες υποχρεώσεις που απορρέουν από την επέκταση του ΣΕΔΕ της ΕΕ στις θαλάσσιες μεταφορές και από τον κανονισμό FuelEU Maritime θα βασιστεί στο σύστημα παρακολούθησης, υποβολής εκθέσεων και επαλήθευσης που θεσπίστηκε με τον κανονισμό ΠΥΕ της ΕΕ.

- την οδηγία 2003/87/EK σχετικά με τη θέσπιση συστήματος εμπορίας δικαιωμάτων εκπομπής αερίων θερμοκηπίου εντός της Ένωσης και την απόφαση (ΕΕ) 2015/1814 σχετικά με τη θέσπιση και τη λειτουργία αποθεματικού για τη σταθερότητα της αγοράς όσον αφορά το σύστημα εμπορίας δικαιωμάτων εκπομπής αερίων θερμοκηπίου της Ένωσης, όπως αμφότερες τροποποιήθηκαν με την οδηγία (ΕΕ) 2023/959 η οποία επέκτεινε το ΣΕΔΕ της ΕΕ στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών. Αυτό οφείλεται στο γεγονός ότι συνδέονται άρρηκτα με τα μέτρα του ΔΝΟ για τα αέρια του θερμοκηπίου, όπως το σύστημα συλλογής δεδομένων του ΔΝΟ, ο δείκτης ενεργειακής απόδοσης υφιστάμενων πλοίων (ΕΕΧΙ) και ο δείκτης έντασης άνθρακα (CII), τα οποία έχουν ως στόχο τη συλλογή και τη δημοσίευση πληροφοριών σχετικά με την τεχνική και λειτουργική ενεργειακή απόδοση κάθε πλοίου.
- τον κανονισμό (ΕΕ) 2023/1805 για τη χρήση ανανεώσιμων καυσίμων και καυσίμων χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών στις θαλάσσιες μεταφορές. Αυτό οφείλεται στο γεγονός ότι συνδέονται άρρηκτα με τα μέτρα του ΔΝΟ για τα αέρια του θερμοκηπίου, όπως το σύστημα συλλογής δεδομένων του ΔΝΟ, ο δείκτης ενεργειακής απόδοσης υφιστάμενων πλοίων (ΕΕΧΙ) και ο δείκτης έντασης άνθρακα (CII), τα οποία έχουν ως στόχο τη συλλογή και τη δημοσίευση πληροφοριών σχετικά με την τεχνική και λειτουργική ενεργειακή απόδοση κάθε πλοίου.
- την οδηγία 2009/16/EK σχετικά με τον έλεγχο των πλοίων από το κράτος λιμένα. Αυτό οφείλεται στο γεγονός ότι, μετά από πρόταση της Επιτροπής, η σύμβαση για τη διαχείριση του ερματικού ύδατος θα συμπεριληφθεί στον κατάλογο των συμβάσεων (άρθρο 2 σημείο 1), την εφαρμογή των οποίων θα πρέπει να διασφαλίζουν οι ελεγκτές του κράτους λιμένα, σε σκάφη με ξένη σημαία, κατά τη διάρκεια των επιθεωρήσεών τους (άρθρο 13). Σύμφωνα με τη νομολογία του Δικαστηρίου, ο κίνδυνος επηρεασμού δεν αφορά μόνο τους κανόνες ως έχουν, αλλά και την προβλεπόμενη μελλοντική εξέλιξή τους.
- την οδηγία 2009/45/EK για τους κανόνες και τα πρότυπα ασφαλείας για τα επιβατηγά πλοία. Αυτό οφείλεται στο γεγονός ότι το άρθρο 6 παράγραφος 2 στοιχείο α) σημείο i) επιβάλλει την εφαρμογή της σύμβασης SOLAS καθώς και του κώδικα FSS στα επιβατηγά πλοία της κατηγορίας Α, ενώ το παράρτημα Ι κεφάλαιο II-2 «Πυροπροστασία, ανίχνευση και κατάσβεση πυρκαγιάς» καθορίζει διάφορες και εκτενείς απαιτήσεις για τα επιβατηγά πλοία των κατηγοριών Β, Γ και Δ όταν εκτελούν εσωτερικά δρομολόγια. Επιπλέον, δεδομένου ότι ο κώδικας IGF είναι υποχρεωτικός κώδικας στο πλαίσιο της σύμβασης SOLAS, εφαρμόζεται και για τα επιβατηγά πλοία δυνάμει της εν λόγω οδηγίας. Τα πλοία των κατηγοριών Β, Γ και Δ υποχρεούνται επίσης να τηρούν τις βασικές διατάξεις του κώδικα LSA και του κεφαλαίου III της σύμβασης SOLAS.
- τον κανονισμό (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 καθιστά υποχρεωτική την 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 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.

- την οδηγία 2014/90/ΕΕ σχετικά με τον εξοπλισμό πλοίων. Αυτό οφείλεται στο γεγονός ότι τα ατομικά σωσίβια και τα σωστικά μέσα, καθώς και η απόφαση MSC.81(70), αποτελούν μέρος του παραρτήματος του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2023/1667 της Επιτροπής.
- την οδηγία (ΕΕ) 2022/993 για το ελάχιστο επίπεδο εκπαίδευσης των ναυτικών. Αυτό οφείλεται στο γεγονός ότι ενσωματώνει τη σύμβαση STCW στο δίκαιο της Ένωσης, καθώς και τον κώδικα STCW.

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.

## **6.2. Ουσιαστική νομική βάση**

### *6.2.1. 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.

### *6.2.2. 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.

## **6.3. 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 81η σύνοδο της Επιτροπής Προστασίας του Θαλάσσιου Περιβάλλοντος και την 108η σύνοδο της Επιτροπής Ναυτικής Ασφάλειας σχετικά με την έγκριση τροποποιήσεων της διεθνούς σύμβασης για την πρόληψη της ρύπανσης από πλοία (MARPOL), της σύμβασης για τη διαχείριση του ερματικού ύδατος, της διεθνούς σύμβασης για την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα (SOLAS), του διεθνούς κώδικα ασφάλειας για τα πλοία που χρησιμοποιούν αέρια ή άλλα καύσιμα χαμηλού σημείου ανάφλεξης (κώδικας IGF), του διεθνούς κώδικα του 2011 για το ενισχυμένο πρόγραμμα επιθεωρήσεων κατά τη διενέργεια πραγματογνωμοσύνης σε φορτηγά πλοία μεταφοράς φορτίου χύδην και σε πετρελαιοφόρα (κώδικας ESP του 2011), του διεθνούς κώδικα σωστικών μέσων (LSA), του διεθνούς κώδικα συστημάτων πυρασφάλειας (κώδικας FSS) και του κώδικα εκπαίδευσης, πιστοποίησης και τήρησης φυλακών των ναυτικών (STCW)

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 38 στοιχείο α) της σύμβασης περί 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.
- (4) Σύμφωνα με το άρθρο 28 στοιχείο β) της σύμβασης περί 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.

- (5) Κατά την 81η σύνοδό της από τις 18 Μαρτίου έως τις 22 Μαρτίου 2024, η Επιτροπή Προστασίας Θαλάσσιου Περιβάλλοντος του ΔΝΟ πρόκειται να εγκρίνει τροποποιήσεις του άρθρου V του πρωτοκόλλου I της διεθνούς σύμβασης για την πρόληψη της ρύπανσης από πλοία (MARPOL), του παραρτήματος VI της MARPOL σχετικά με τα καύσιμα χαμηλού σημείου ανάφλεξης και άλλα θέματα που σχετίζονται με το μαζούτ, σχετικά με την προσβασιμότητα στα δεδομένα της βάσης δεδομένων του ΔΝΟ για την κατανάλωση καυσίμου πλοίων (σύστημα συλλογής δεδομένων του ΔΝΟ) και τη συμπερίληψη στο εν λόγω σύστημα δεδομένων σχετικά με τις δραστηριότητες στον τομέα των μεταφορών και το αυξημένο επίπεδο ανάλυσης των δεδομένων, καθώς και σχετικά με τη σύμβαση για τη διαχείριση του ερματικού ύδατος.
- (6) Κατά την 108η σύνοδό της από τις 15 Μαΐου έως τις 24 Μαΐου 2024, η Επιτροπή Ναυτικής Ασφάλειας του ΔΝΟ πρόκειται να εγκρίνει τροποποιήσεις στα κεφάλαια II-1, II-2 και V της διεθνούς σύμβασης του 1974 για την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα (SOLAS), στον διεθνή κώδικα ασφάλειας για τα πλοία που χρησιμοποιούν αέρια ή άλλα καύσιμα χαμηλού σημείου ανάφλεξης (κώδικας IGF), 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 σωστικών μέσων (LSA), στον διεθνή κώδικα συστημάτων πυρασφάλειας (κώδικας FSS) και στο τμήμα A-VI/1 του κώδικα εκπαίδευσης, πιστοποίησης και τήρησης φυλακών των ναυτικών (STCW).
- (7) Είναι σκόπιμο να καθοριστεί η θέση που πρέπει να ληφθεί εξ ονόματος της Ένωσης κατά την 81η σύνοδο της Επιτροπής Προστασίας Θαλάσσιου Περιβάλλοντος του ΔΝΟ, δεδομένου ότι οι προβλεπόμενες πράξεις μπορούν να επηρεάσουν με καθοριστικό τρόπο το περιεχόμενο του δικαίου της Ένωσης, και συγκεκριμένα την οδηγία 2002/59/EK για τη δημιουργία κοινοτικού συστήματος παρακολούθησης της κυκλοφορίας των πλοίων και ενημέρωσης<sup>1</sup>, την οδηγία 2009/18/EK για τον καθορισμό των θεμελιωδών αρχών που διέπουν τη διερεύνηση των ατυχημάτων στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών<sup>2</sup>, την οδηγία (ΕΕ) 2016/802 σχετικά με τη μείωση της περιεκτικότητας ορισμένων υγρών καυσίμων σε θείο<sup>3</sup>, τον κανονισμό (ΕΕ) 2015/757 για την παρακολούθηση, την υποβολή εκθέσεων και την επαλήθευση των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα από θαλάσσιες μεταφορές<sup>4</sup>, την οδηγία 2003/87/EK σχετικά με τη θέσπιση συστήματος εμπορίας δικαιωμάτων εκπομπής αερίων θερμοκηπίου εντός της Ένωσης<sup>5</sup>, την απόφαση (ΕΕ) 2015/1814 σχετικά με τη θέσπιση και τη λειτουργία αποθεματικού για τη σταθερότητα της αγοράς όσον αφορά το σύστημα εμπορίας δικαιωμάτων εκπομπής αερίων θερμοκηπίου<sup>6</sup>, τον κανονισμό (ΕΕ) 2023/1805 για τη χρήση ανανεώσιμων καυσίμων

<sup>1</sup> ΕΕ L 208 της 5.8.2002, σ. 10.

<sup>2</sup> ΕΕ L 131 της 28.5.2009, σ. 114.

<sup>3</sup> ΕΕ L 132 της 21.5.2016, σ. 58.

<sup>4</sup> ΕΕ L 123 της 19.5.2015, σ. 55.

<sup>5</sup> ΕΕ L 275 της 25.10.2003, σ. 32.

<sup>6</sup> ΕΕ L 264 της 9.10.2015, σ. 1.

και καυσίμων χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών στις θαλάσσιες μεταφορές<sup>7</sup> και την οδηγία 2009/16/EK σχετικά με τον έλεγχο των πλοίων από το κράτος λιμένα<sup>8</sup>.

- (8) Ως εκ τούτου, η Ένωση θα πρέπει να υποστηρίξει τις τροποποιήσεις του άρθρου V του πρωτοκόλλου I της διεθνούς σύμβασης για την πρόληψη της ρύπανσης από πλοία (MARPOL), διότι είναι σημαντικό να θεσπιστεί ένα ενιαίο σύστημα υποβολής εκθέσεων για την απώλεια εμπορευματοκιβωτίων, ώστε να αποφευχθούν οι αλληλεπικαλυπτόμενες απαιτήσεις υποβολής και η δημιουργία σύγχυσης, η οποία ενέχει τον κίνδυνο μη αναφοράς των απολεσθέντων εμπορευματοκιβωτίων στη θάλασσα.
- (9) Η Ένωση θα πρέπει να υποστηρίξει τις τροποποιήσεις του παραρτήματος VI της MARPOL σχετικά με τα καύσιμα χαμηλού σημείου ανάφλεξης και άλλα θέματα που σχετίζονται με το μαζούτ διότι συμβάλλουν στη διευθέτηση της απαίτησης όσον αφορά τον έλεγχο των πληροφοριών για το σημείο ανάφλεξης και τη συμπερίληψή τους στο δελτίο παράδοσης καυσίμου για τα καύσιμα χαμηλού σημείου ανάφλεξης, η οποία δεν ήταν σύμφωνη με τις πρόσφατες τροποποιήσεις του κεφαλαίου II-2 της σύμβασης SOLAS που εκδόθηκαν στο πλαίσιο της MSC 106. Η Ένωση θα πρέπει επίσης να υποστηρίξει τις τροποποιήσεις του παραρτήματος VI της MARPOL σχετικά με την προσβασιμότητα στα δεδομένα της βάσης δεδομένων του ΔΝΟ για την κατανάλωση καυσίμου πλοίων (σύστημα συλλογής δεδομένων του ΔΝΟ) και τη συμπερίληψη στο εν λόγω σύστημα δεδομένων σχετικά με τις δραστηριότητες στον τομέα των μεταφορών και το αυξημένο επίπεδο ανάλυσης των δεδομένων, διότι βελτιστοποιούν τη χρήση του συστήματος συλλογής δεδομένων του ΔΝΟ προς όφελος της χάραξης πολιτικής για την απαλλαγή της ναυτιλίας από τις ανθρακούχες εκπομπές και αποτελούν συμβιβασμό μεταξύ της ευρύτερης πρόσβασης στα δεδομένα του συστήματος συλλογής δεδομένων του ΔΝΟ και του ελέγχου τους από τη γραμματεία του ΔΝΟ. Αφενός, οι φορείς παροχής συμβουλών σε θέματα ανάλυσης και οι ερευνητικοί φορείς έχουν πρόσβαση σε δεδομένα του συστήματος συλλογής δεδομένων με την επιφύλαξη της έγκρισης της γραμματείας του ΔΝΟ και, αφετέρου, παρέχουν τη δυνατότητα σε κάθε εταιρεία να δημοσιοποιεί τα δεδομένα των πλοίων της που είναι καταχωρισμένα στο εν λόγω σύστημα, στο ευρύ κοινό και σε εθελοντική βάση.
- (10) Η Ένωση θα πρέπει να υποστηρίξει τις τροποποιήσεις της σύμβασης για τη διαχείριση του ερματικού ύδατος διότι θα αυξήσουν την αξιοποίηση της ψηφιοποίησης στην τήρηση ηλεκτρονικών βιβλίων καταγραφής στο πλαίσιο της σύμβασης.
- (11) Είναι σκόπιμο να καθοριστεί η θέση που πρέπει να ληφθεί εξ ονόματος της Ένωσης κατά την 108η σύνοδο της Επιτροπής Ναυτικής Ασφάλειας του ΔΝΟ, δεδομένου ότι οι προβλεπόμενες πράξεις μπορούν να επηρεάσουν με καθοριστικό τρόπο το περιεχόμενο του δικαίου της Ένωσης, και συγκεκριμένα την οδηγία 2009/45/EK για τους κανόνες και τα πρότυπα ασφαλείας για τα επιβατηγά πλοία<sup>9</sup>, την οδηγία 2002/59/EK για τη δημιουργία κοινοτικού συστήματος παρακολούθησης της κυκλοφορίας των πλοίων και ενημέρωσης<sup>10</sup>, την οδηγία 2009/18/EK για τον καθορισμό των θεμελιωδών αρχών που διέπουν τη διερεύνηση των ατυχημάτων στον

<sup>7</sup> EE L 234 της 22.9.2023, σ. 48.

<sup>8</sup> EE L 131 της 28.5.2009, σ. 57.

<sup>9</sup> EE L 163 της 25.6.2009, σ. 1.

<sup>10</sup> EE L 208 της 5.8.2002, σ. 10.

τομέα των θαλάσσιων μεταφορών<sup>11</sup>, τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 530/2012 για την εσπευσμένη σταδιακή καθιέρωση απαιτήσεων διπλού κύτους ή ισοδύναμου σχεδιασμού για τα πετρελαιοφόρα μονού κύτους<sup>12</sup>, την οδηγία 2014/90/ΕΕ σχετικά με τον εξοπλισμό πλοίων<sup>13</sup> και την οδηγία (ΕΕ) 2022/993 για το ελάχιστο επίπεδο εκπαίδευσης των ναυτικών<sup>14</sup>.

- (12) Ως εκ τούτου, η Ένωση θα πρέπει να υποστηρίξει τις τροποποιήσεις των κεφαλαίων II-1, II-2 και V της διεθνούς σύμβασης του 1974 για την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα (SOLAS), διότι θα αυξήσουν σημαντικά την ασφάλεια με τη διασφάλιση ότι όλα τα νέα πλοία εκτός από τα δεξαμενόπλοια, συμπεριλαμβανομένων των επιβατηγών πλοίων, ολικής χωρητικότητας 20 000 τόνων και άνω διαθέτουν κατάλληλο εξοπλισμό ρυμούλκησης σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης, καθώς και με την ενίσχυση γενικά των προτύπων πυρασφάλειας των επιβατηγών πλοίων, συμπεριλαμβανομένων των επιβατηγών οχηματαγωγών πλοίων (ro-ro), και της ασφάλειας της χρήσης μαζούτ σε επιβατηγά πλοία. Οι τροποποιήσεις θα απλουστεύσουν επίσης τη διεκπεραίωση των αναφορών απώλειας εμπορευματοκιβωτίων προκειμένου να συμμορφώνεται με τις κανονιστικές υποχρεώσεις, θα προβλέπουν απαίτηση υποβολής εκθέσεων από το κράτος σημαίας στον ΔΝΟ, θα αυξήσουν την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας και θα συμβάλλουν στην αποτροπή της ρύπανσης.
- (13) Η Ένωση θα πρέπει να υποστηρίξει τις τροποποιήσεις του διεθνούς κώδικα ασφάλειας για τα πλοία που χρησιμοποιούν αέρια ή άλλα καύσιμα χαμηλού σημείου ανάφλεξης (κώδικας IGF), διότι θα ενισχύσουν την ασφάλεια των πλοίων, συμπεριλαμβανομένων των επιβατηγών πλοίων, που χρησιμοποιούν φυσικό αέριο ως καύσιμο.
- (14) Η Ένωση θα πρέπει να υποστηρίξει τις τροποποιήσεις 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) διότι θα τροποποιήσουν τις διαδικασίες έγκρισης και πιστοποίησης των επιχειρήσεων που ασχολούνται με τη μέτρηση του πάχους των κυτών, όπως ορίζονται στα παραρτήματα των τροποποιήσεων του 2019 του κώδικα ESP του 2011, με παραπομπή στη διοίκηση και όχι σε οργανισμό αναγνωρισμένο από τη διοίκηση. Αυτό θα συμβάλει στην αποσαφήνιση της διαδικασίας.
- (15) Η Ένωση θα πρέπει να υποστηρίξει τις τροποποιήσεις του διεθνούς κώδικα σωστικών μέσων (LSA) διότι προωθούν την ασφάλεια της ναυτιλίας με την αναθεώρηση της μείωσης της ταχύτητας των σωστικών σκαφών και των λέμβων περισυλλογής των επιβατηγών πλοίων, με την εξασφάλιση των κατάλληλων επιδόσεων των ατομικών σωσιβίων εντός του νερού για την ασφάλεια των ναυτικών και με την αύξηση των προτύπων ασφάλειας των συστημάτων με μονό αγόμενο και γάντζο με γάντζους για υπό φορτίο απελευθέρωση μέσω της κατάργησης των εξαιρέσεων που προβλέπονται στην παράγραφο 4.4.7.6.17.

<sup>11</sup> EE L 131 της 28.5.2009, σ. 114.

<sup>12</sup> EE L 172 της 30.6.2012, σ. 3.

<sup>13</sup> EE L 257 της 28.8.2014, σ. 146.

<sup>14</sup> EE L 169 της 27.6.2022, σ. 45.



- (16) Η Ένωση θα πρέπει να υποστηρίξει τις τροποποιήσεις του διεθνούς κώδικα συστημάτων πυρασφάλειας (κώδικας FSS), διότι θα αποφέρουν σημαντικά οφέλη για την ασφάλεια της ζωής στη θάλασσα με την ενίσχυση της πυρασφάλειας των επιβατηγών πλοίων, και ιδίως των επιβατηγών οχηματαγωγών πλοίων (ro-ro).
- (17) Η Ένωση θα πρέπει να υποστηρίξει τις τροποποιήσεις του τμήματος A-VI/1 του κώδικα εκπαίδευσης, πιστοποίησης και τήρησης φυλακών των ναυτικών (STCW), διότι θα εξασφαλίσουν ασφαλή χώρο εργασίας για τους ναυτικούς, με τη συμπερίληψη στο τμήμα A-VI/1 σχετικά με τις «Υποχρεωτικές ελάχιστες απαιτήσεις όσον αφορά την εξοικείωση με την ασφάλεια, τη βασική εκπαίδευση και την κατάρτιση για όλους τους ναυτικούς» μιας νέας ικανότητας με στόχο τη «Συμβολή στην πρόληψη και την αντιμετώπιση του εκφοβισμού και της παρενόχλησης, συμπεριλαμβανομένων του εξαναγκασμού σε ασέλγεια και της σεξουαλικής παρενόχλησης».
- (18) Η θέση της Ένωσης πρέπει να εκφραστεί από τα κράτη μέλη της Ένωσης που είναι μέλη του ΔΝΟ και από την Επιτροπή, ενεργώντας από κοινού,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΑΠΟΦΑΣΗ:

#### *Άρθρο 1*

Η θέση που πρέπει να ληφθεί εξ ονόματος της Ένωσης κατά την 81η σύνοδο της Επιτροπής Προστασίας Θαλάσσιου Περιβάλλοντος του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (στο εξής: ΔΝΟ) είναι ότι συμφωνεί με την έγκριση τροποποιήσεων όσον αφορά:

- α) το άρθρο V του πρωτοκόλλου I της διεθνούς σύμβασης για την πρόληψη της ρύπανσης από πλοία (MARPOL), όπως ορίζονται στο παράρτημα του εγγράφου MEPC 81/3/1 του ΔΝΟ,
- β) το παράρτημα VI της MARPOL σχετικά με τα καύσιμα χαμηλού σημείου ανάφλεξης και άλλα θέματα που σχετίζονται με το μαζούτ, σχετικά με την προσβασιμότητα στα δεδομένα της βάσης δεδομένων του ΔΝΟ για την κατανάλωση καυσίμου πλοίων (σύστημα συλλογής δεδομένων του ΔΝΟ) και τη συμπερίληψη στο εν λόγω σύστημα δεδομένων σχετικά με τις δραστηριότητες στον τομέα των μεταφορών και το αυξημένο επίπεδο ανάλυσης των δεδομένων, όπως ορίζονται στο παράρτημα του εγγράφου MEPC 81/3/2 του ΔΝΟ, και
- γ) τη σύμβαση για τη διαχείριση του ερματικού ύδατος, όπως ορίζονται στο παράρτημα του εγγράφου MEPC 81/3 του ΔΝΟ.

#### *Άρθρο 2*

Η θέση που πρέπει να ληφθεί εξ ονόματος της Ένωσης κατά τη 108η σύνοδο της Επιτροπής Ναυτικής Ασφάλειας του ΔΝΟ είναι ότι συμφωνεί με την έγκριση τροποποιήσεων όσον αφορά:

- α) τα κεφάλαια II-1, II-2 και V της διεθνούς σύμβασης του 1974 για την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα (SOLAS), όπως ορίζονται στα παραρτήματα 1 και 2 του εγγράφου MSC 108/3 του ΔΝΟ,

- β) τον διεθνή κώδικα ασφάλειας για τα πλοία που χρησιμοποιούν αέρια ή άλλα καύσιμα χαμηλού σημείου ανάφλεξης (κώδικας IGF), όπως ορίζονται στο παράρτημα 3 του εγγράφου MSC 108/3 του ΔΝΟ,
- γ) τον 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), όπως ορίζονται στο παράρτημα 5 του εγγράφου MSC 108/3 του ΔΝΟ,
- δ) τον διεθνή κώδικα σωστικών μέσων (LSA), όπως ορίζονται στο παράρτημα 6 του εγγράφου MSC 108/3 του ΔΝΟ,
- ε) τον διεθνή κώδικα συστημάτων πυρασφάλειας, όπως ορίζονται στο παράρτημα 7 του εγγράφου MSC 108/3 του ΔΝΟ· και
- στ) το τμήμα A-VI/1 του κώδικα εκπαίδευσης, πιστοποίησης και τήρησης φυλακών των ναυτικών (STCW), όπως ορίζονται στο παράρτημα του εγγράφου MSC 108/3/2 του ΔΝΟ.

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

### *Άρθρο 4*

Η παρούσα απόφαση απευθύνεται στην Επιτροπή και στα κράτη μέλη.

Βρυξέλλες,

*Για το Συμβούλιο  
Ο Πρόεδρος*