



Βρυξέλλες, 31 Μαρτίου 2023
(OR. en)

8026/23

Διοργανικός φάκελος:
2023/0092 (NLE)

MAR 48
OMI 28

ΠΡΟΤΑΣΗ

Αποστολέας:	Για τη Γενική Γραμματέα της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, η κα Martine DEPREZ, Διευθύντρια
Ημερομηνία Παραλαβής:	31 Μαρτίου 2023
Αποδέκτης:	κα Thérèse BLANCHET, Γενική Γραμματέας του Συμβουλίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης
Αριθ. εγγρ. Επιτρ.:	COM(2023) 181 final
Θέμα:	Πρόταση ΑΠΟΦΑΣΗΣ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ σχετικά με τη θέση που πρέπει να ληφθεί εξ ονόματος της Ευρωπαϊκής Ένωσης στον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό κατά την 107η σύνοδο της Επιτροπής Ναυτικής Ασφάλειας σχετικά με την έγκριση τροποποιήσεων της διεθνούς σύμβασης για την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα (SOLAS), του διεθνούς κώδικα ασφαλείας ταχύπλοων σκαφών του 1994 (κώδικας HSC του 1994), του κώδικα HSC του 2000, του διεθνούς κώδικα για τα πλοία που πλέουν στα πολιτικά ύδατα (πολικός κώδικας), της διεθνούς σύμβασης του 1978 για πρότυπα εκπαίδευσης, έκδοσης πιστοποιητικών και τήρησης φυλακών των ναυτικών (STCW) και του αντίστοιχου κώδικα και του διεθνούς κώδικα σωστικών μέσων (LSA)

Διαβιβάζεται συνημμένως στις αντιπροσωπίες το έγγραφο - COM(2023) 181 final.

συνημμ.: COM(2023) 181 final



ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ
ΕΠΙΤΡΟΠΗ

Βρυξέλλες, 31.3.2023
COM(2023) 181 final

2023/0092 (NLE)

Πρόταση

ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

**σχετικά με τη θέση που πρέπει να ληφθεί εξ ονόματος της Ευρωπαϊκής Ένωσης στον
Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό κατά την 107η σύνοδο της Επιτροπής Ναυτικής
Ασφάλειας σχετικά με την έγκριση τροποποιήσεων της διεθνούς σύμβασης για την
ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα (SOLAS), του διεθνούς κώδικα ασφαλείας
ταχύπλοων σκαφών του 1994 (κώδικας HSC του 1994), του κώδικα HSC του 2000, του
διεθνούς κώδικα για τα πλοία που πλέουν στα πολιτικά ύδατα (πολικός κώδικας), της
διεθνούς σύμβασης του 1978 για πρότυπα εκπαίδευσης, έκδοσης πιστοποιητικών και
τήρησης φυλακών των ναυτικών (STCW) και του αντίστοιχου κώδικα και του διεθνούς
κώδικα σωστικών μέσων (LSA)**

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 107η σύνοδο της Επιτροπής Ναυτικής Ασφάλειας του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (MSC 107), η οποία θα πραγματοποιηθεί από τις 31 Μαΐου έως τις 9 Ιουνίου 2023.

Κατά τη διάρκεια της 106ης συνόδου της Επιτροπής Ναυτικής Ασφάλειας (MSC 106), προβλέφθηκε ότι κατά την 107η σύνοδο της Επιτροπής Ναυτικής Ασφάλειας (MSC 107) θα εγκριθούν τροποποιήσεις:

- (1) του κεφαλαίου II-2 της διεθνούς σύμβασης του 1974 για την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα (SOLAS) και του διεθνούς κώδικα ασφαλείας ταχύπλοων σκαφών του 1994 (κώδικας HSC του 1994) και του κώδικα HSC του 2000·
- (2) του κεφαλαίου XIV της διεθνούς σύμβασης του 1974 για την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα (SOLAS) και του διεθνούς κώδικα για τα πλοία που πλέουν στα πολιτικά ύδατα (πολικός κώδικας)·
- (3) της διεθνούς σύμβασης του 1978 για πρότυπα εκπαίδευσης, έκδοσης πιστοποιητικών και τήρησης φυλακών των ναυτικών (STCW) και του αντίστοιχου κώδικα·
- (4) και του διεθνούς κώδικα σωστικών μέσων (LSA).

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 1974 για την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα (στο εξής: SOLAS), η οποία άρχισε να ισχύει στις 25 Μαΐου 1980. Η Ένωση δεν είναι συμβαλλόμενο μέρος της SOLAS.

2.2. Ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός

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

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

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

Η Επιτροπή Προστασίας Θαλάσσιου Περιβάλλοντος 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. Η προς έκδοση πράξη της Επιτροπής Ναυτικής Ασφάλειας του ΔΝΟ

Κατά την 107η σύνοδο της Επιτροπής Ναυτικής Ασφάλειας (MSC 107), η οποία θα πραγματοποιηθεί από τις 31 Μαΐου έως τις 9 Ιουνίου 2023, θα εγκριθούν τροποποιήσεις του κεφαλαίου II-2 της SOLAS και των κωδίκων HSC του 1994 και του 2000 όσον αφορά την απαγόρευση του υπερφθοροκτανοσουλφονικού οξέος (PFOS), του κεφαλαίου XIV της

SOLAS και του πολιικού κώδικα όσον αφορά την ασφάλεια των αλιευτικών σκαφών, της σύμβασης και του κώδικα STCW όσον αφορά τη χρήση ηλεκτρονικών πιστοποιητικών, καθώς και του κώδικα LSA όσον αφορά τα πρότυπα αερισμού σε πλήρως καλυπτόμενες σωσίβιες λέμβους.

Σκοπός των προβλεπόμενων τροποποιήσεων του κεφαλαίου II-2 της SOLAS και των κωδίκων HSC του 1994 και του 2000 είναι να απαγορευθεί η χρήση αφρών πυρόσβεσης που περιέχουν PFOS κατά την πυρόσβεση στη θάλασσα.

Σκοπός των προβλεπόμενων τροποποιήσεων του κεφαλαίου XIV της SOLAS και του πολιικού κώδικα είναι να ενισχυθούν τα πρότυπα ασφάλειας για τα πλοία που δεν καλύπτονται από τη SOLAS και πλέουν στα πολιικά ύδατα.

Σκοπός των προβλεπόμενων τροποποιήσεων της σύμβασης και του κώδικα STCW είναι να καθιερωθεί η χρήση ηλεκτρονικών πιστοποιητικών των ναυτικών προκειμένου να διευκολυνθεί το έργο και να μειωθεί ο διοικητικός φόρτος των αρχών του κράτους σημαίας, των ελεγκτών του κράτους λιμένα και των ναυτικών, καθώς και να καταστεί δυνατός ο ταχύτερος εντοπισμός πλαστών πιστοποιητικών.

Σκοπός των προβλεπόμενων τροποποιήσεων του κώδικα LSA είναι να ενισχυθούν οι απαιτήσεις ασφάλειας όσον αφορά τα πρότυπα αερισμού σε πλήρως καλυπτόμενες σωσίβιες λέμβους.

3. ΘΕΣΗ ΠΟΥ ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΛΗΦΘΕΙ ΕΞ ΟΝΟΜΑΤΟΣ ΤΗΣ ΈΝΩΣΗΣ

3.1. Τροποποιήσεις του κεφαλαίου II-2 της διεθνούς σύμβασης του 1974 για την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα (SOLAS) και του διεθνούς κώδικα ασφαλείας ταχύπλοων σκαφών του 1994 (κώδικας HSC του 1994) και του κώδικα HSC του 2000

Κατά την 101η σύνοδο της Επιτροπής Ναυτικής Ασφάλειας (MSC 101) εγκρίθηκε νέα εισήγηση για την απαγόρευση της χρήσης PFOS σε νέα συστήματα πυρόσβεσης, η οποία υποστηρίχθηκε από την Ένωση. Κατά την 101η σύνοδο της Επιτροπής Ναυτικής Ασφάλειας (MSC 101) η εισήγηση προστέθηκε στην ημερήσια διάταξη που έπεται της διετούς ημερήσιας διάταξης της υποεπιτροπής για τα συστήματα και τον εξοπλισμό πλοίων (SSE).

Κατά την 7η σύνοδό της, η SSE συμφώνησε στη διεύρυνση του πεδίου εφαρμογής της εισήγησης σχετικά με την «Ανάπτυξη διατάξεων για την απαγόρευση της χρήσης αφρών πυρόσβεσης που περιέχουν υπερφθοροκτανοσουλφονικό οξύ (PFOS) για την πυρόσβεση σε πλοία», ώστε να συμπεριληφθούν και άλλοι κανονισμοί του κεφαλαίου II-2 της SOLAS και άλλες πράξεις, με σκοπό την έγκρισή της κατά την MSC 102. Η Ένωση υποστήριξε την προσθήκη αυτής της νέας εισήγησης στην ημερήσια διάταξη της SSE 8.

Η MSC 102 συμφώνησε στη διεύρυνση του πεδίου εφαρμογής της εισήγησης και στην προσθήκη της στην ημερήσια διάταξη της SSE 8, το οποίο υποστηρίχθηκε από την Ένωση.

Η SSE 8 συμφώνησε με το σχέδιο τροποποιήσεων του κεφαλαίου II-2 της SOLAS και των κωδίκων HSC του 1994 και του 2000 όσον αφορά την απαγόρευση του PFOS. Στην SSE 8, η θέση της Ένωσης ήταν να υποστηρίξει το προτεινόμενο σχέδιο τροποποιήσεων του κεφαλαίου II-2 της SOLAS και των τροποποιήσεων των κωδίκων HSC του 1994 και του

2000 και πρότεινε να παραπεμφθούν σε ομάδα εργασίας για την οριστικοποίηση των τροποποιήσεων της SOLAS και των κωδίκων HSC.

Κατά την 106η σύνοδο της Επιτροπής Ναυτικής Ασφάλειας (MSC 106) εγκρίθηκε το σχέδιο τροποποιήσεων του κεφαλαίου II-2 της SOLAS και των κωδίκων HSC του 1994 και του 2000 [παράγραφος 11.29 της έκθεσης της MSC 106 (MSC 106/19)], με σκοπό να εγκριθεί κατά την MSC 107.

Στην MSC 106, η θέση της Ένωσης ήταν να υποστηρίξει την έγκριση των σχεδίων τροποποιήσεων του κεφαλαίου II-2 της SOLAS και των κωδίκων HSC του 1994 και του 2000.

Η θέση της Ένωσης θα πρέπει να είναι να υποστηρίξει τις τροποποιήσεις αυτές, δεδομένου ότι το PFOS είναι επιβλαβής ουσία τόσο για την ανθρώπινη υγεία όσο και για το θαλάσσιο περιβάλλον και με τις τροποποιήσεις αυτές θα απαγορευθεί η χρήση αφρών πυρόσβεσης που περιέχουν PFOS κατά την πυρόσβεση στη θάλασσα.

3.2. Τροποποιήσεις του κεφαλαίου XIV της διεθνούς σύμβασης του 1974 για την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα (SOLAS) και του πολικού κώδικα

Κατά την 100ή σύνοδο της Επιτροπής Ναυτικής Ασφάλειας (MSC 100) εξετάστηκαν προτεινόμενες τροποποιήσεις του κεφαλαίου XIV της SOLAS για τη διευκόλυνση της υποχρεωτικής εφαρμογής ορισμένων διατάξεων στα αλιευτικά σκάφη. Επιπλέον, κατά την MSC 100 εξετάστηκε το ενδεχόμενο να καταστούν υποχρεωτικές ορισμένες μεθοδολογίες για τον καθορισμό των επιχειρησιακών ικανοτήτων των πλοίων στον πάγο ως απαραίτητο στοιχείο του προγραμματισμού ταξιδιών (πολικός κώδικας, κεφάλαιο 11), και υποστηρίχθηκε ότι είναι σκόπιμο να καταστεί υποχρεωτική η διατήρηση επί του πλοίου επιχειρησιακού εγχειριδίου για τα πολικά ύδατα (PWOM) του πολικού κώδικα ή στοιχείων αυτού.

Στην MSC 100, η θέση της Ένωσης ήταν να υποστηρίξει, όσον αφορά τα αλιευτικά σκάφη, ότι η MSC 100 θα διερευνήσει περαιτέρω τις προτάσεις τροποποίησης του κεφαλαίου XIV της SOLAS και του πολικού κώδικα.

Στην MSC 101, η επιτροπή εξέτασε το ενδεχόμενο επέκτασης των διατάξεων του πολικού κώδικα στα πλοία που δεν καλύπτονται από τη SOLAS, καθώς και πρόταση για σχέδιο ψηφίσματος της Συνέλευσης με το οποίο καλούνται τα κράτη μέλη να λάβουν μέτρα, σε εθελοντική βάση, για την εφαρμογή των μέτρων ασφάλειας του πολικού κώδικα στα πλοία που δεν καλύπτονται από τη SOLAS.

Στη συνέχεια, κατά την MSC 101 εγκρίθηκε το σχέδιο ψηφίσματος της Συνέλευσης σχετικά με προσωρινά μέτρα ασφάλειας για τα πλοία που δεν έχουν πιστοποιηθεί στο πλαίσιο της SOLAS και πλέον στα πολικά ύδατα και αποφασίστηκε να παραπεμφθεί το θέμα στην NCSR 7 για να εξετάσει τις συνέπειες και τη σκοπιμότητα της εφαρμογής των κεφαλαίων 9 και 11 του πολικού κώδικα στα πλοία που δεν καλύπτονται από τη SOLAS, καθώς και για να προσδιορίσει τον βέλτιστο τρόπο ενίσχυσης της ασφάλειας των πλοίων που δεν καλύπτονται από τη SOLAS, συμπεριλαμβανομένης της ενδεχόμενης ανάπτυξης τροποποιήσεων της SOLAS και/ή του πολικού κώδικα.

Στην MSC 101, η θέση της Ένωσης ήταν:

1. να υποστηρίξει καταρχήν την πρόταση παραπομπής του ζητήματος αυτού στην NCSR για περαιτέρω εξέταση·

2. να υποστηρίξει, όσον αφορά τα αλιευτικά σκάφη, την εκπόνηση σχεδίου ψηφίσματος της Συνέλευσης.

Κατά την 7η σύνοδο της υποεπιτροπής για τη ναυσιπλοΐα, τις επικοινωνίες και την έρευνα και διάσωση (NCSR), η υποεπιτροπή συμφώνησε να συγκροτηθεί ομάδα αλληλογραφίας υπό τον συντονισμό της Νέας Ζηλανδίας.

Στην NCSR 7, η θέση της Ένωσης ήταν να υποστηρίξει γενικά την πρόταση να δρομολογηθεί η εξέταση τεχνικών ζητημάτων σχετικά με τη σκοπιμότητα και τις συνέπειες της εφαρμογής των κεφαλαίων 9 και 11 του πολιικού κώδικα στα πλοία που δεν καλύπτονται από τη SOLAS.

Στην NCSR 8, η υποεπιτροπή συμφώνησε ότι:

- (1) το προς εκπόνηση σχέδιο τροποποιήσεων του πολιικού κώδικα θα πρέπει να περιοριστεί στα υφιστάμενα μέρη I-A και I-B, με πιθανές επακόλουθες τροποποιήσεις του εισαγωγικού μέρους·
- (2) το πεδίο εφαρμογής των σχετικών κανονισμών που πρόκειται να εκπονηθούν στο μέρος I-A του πολιικού κώδικα θα πρέπει να διευρυνθεί ώστε να καλύπτει, τουλάχιστον, όλα τα ταξίδια που πραγματοποιούνται στα πολιικά ύδατα για αλιευτικά σκάφη μήκους 24 μέτρων και άνω, για θαλαμηγούς αναψυχής ολικής χωρητικότητας ίσης ή μεγαλύτερης των 300 τόνων που δεν ασκούν εμπορική δραστηριότητα, και σε φορτηγά πλοία ολικής χωρητικότητας ίσης ή μεγαλύτερης των 300 τόνων αλλά μικρότερης των 500 τόνων· και
- (3) θα πρέπει να εκπονηθεί σχέδιο τροποποιήσεων του κεφαλαίου XIV της SOLAS προκειμένου να επεκταθεί η εφαρμογή του πολιικού κώδικα σε άλλα πλοία, καθώς και να εξεταστούν εξαιρέσεις και περιπτώσεις διακριτικής ευχέρειας.

Προκειμένου να σημειωθεί περαιτέρω πρόοδος στο θέμα αυτό, η υποεπιτροπή συμφώνησε τελικά να συγκροτήσει εκ νέου την ομάδα αλληλογραφίας σχετικά με τα μέτρα ασφάλειας για τα πλοία που δεν καλύπτονται από τη SOLAS και πλέουν στα πολιικά ύδατα.

Στην NCSR 8, η θέση της Ένωσης ήταν να υποστηρίξει την εκ νέου συγκρότηση της ομάδας αλληλογραφίας για την περαιτέρω ανάπτυξη του κειμένου των κεφαλαίων 9 και 11, καθώς και για την κατάρτιση σχεδίου κειμένου για τροποποίηση της σύμβασης SOLAS, ιδίως για τα αλιευτικά σκάφη και τα σκάφη αναψυχής.

Στην NCSR 9, η θέση της Ένωσης ήταν να υποστηρίξει, όσον αφορά τα αλιευτικά σκάφη και τα σκάφη αναψυχής, το σχέδιο τροποποιήσεων του κεφαλαίου XIV της SOLAS, καθώς και το σχέδιο τροποποιήσεων των μερών I-A και I-B του πολιικού κώδικα.

Στην MSC 106, η επιτροπή ενέκρινε τις προβλεπόμενες τροποποιήσεις του κεφαλαίου XIV της SOLAS και του πολιικού κώδικα [παράγραφος 13.9 της έκθεσης της MSC 106 (MSC 106/19)], με σκοπό την έγκριση κατά την MSC 107 και την έναρξη ισχύος την 1η Ιανουαρίου 2026.

Στην MSC 106, η θέση της Ένωσης ήταν να υποστηρίξει το σχέδιο τροποποιήσεων του κεφαλαίου XIV της SOLAS, καθώς και το σχέδιο τροποποιήσεων των μερών I-A και I-B του πολιικού κώδικα.

Η θέση της Ένωσης θα πρέπει να είναι να υποστηρίξει τις τροποποιήσεις αυτές, δεδομένου ότι θα ενισχύσουν τα πρότυπα ασφάλειας για τα πλοία που δεν καλύπτονται από τη SOLAS και πλέουν στα πολιικά ύδατα.

3.3. Τροποποιήσεις της διεθνούς σύμβασης του 1978 για πρότυπα εκπαίδευσης, έκδοσης πιστοποιητικών και τήρησης φυλακών των ναυτικών (STCW) και του αντίστοιχου κώδικα

Η υποεπιτροπή για τον ανθρώπινο παράγοντα, την εκπαίδευση και την τήρηση φυλακών (HTW), κατά την 5η σύνοδό της, εξέτασε το ενδεχόμενο υποβολής πρότασης για σχέδιο ενοποιημένης ερμηνείας του κανονισμού I/2 της STCW με σκοπό να αποσαφηνιστεί η έννοια του όρου «πρωτότυπη μορφή» για τα πιστοποιητικά των ναυτικών ενόψει της δυνατότητας χρήσης ηλεκτρονικών πιστοποιητικών για τους σκοπούς της σύμβασης STCW, όπως συμβαίνει ήδη σε άλλες συμβάσεις. Πράγματι, ο ΔΝΟ έχει ήδη καταρτίσει κατευθυντήριες γραμμές για τη χρήση ηλεκτρονικών πιστοποιητικών (FAL.5/Circ.39/Rev.2). Ωστόσο, εκφράστηκαν αποκλίνουσες απόψεις στην HTW 5 σχετικά με το αν οι εν λόγω κατευθυντήριες γραμμές παρέχουν ήδη τη δυνατότητα για ηλεκτρονική πιστοποίηση στο πλαίσιο της STCW.

Η θέση της Ένωσης στην HTW 5 ήταν να υποστηρίξει την πρόταση να αποσαφηνιστεί η έννοια του όρου «πρωτότυπη μορφή» (κανονισμός I/2 της σύμβασης STCW) ώστε να καταστεί δυνατή η αναγνώριση πιστοποιητικών σε ηλεκτρονική μορφή.

Κατά την 100ή σύνοδό της, η Επιτροπή Ναυτικής Ασφάλειας (MSC) συμφώνησε να συμπεριλάβει στη διετή ημερήσια διάταξη της υποεπιτροπής HTW και στην προσωρινή ημερήσια διάταξη για την HTW 6 εισήγηση με θέμα «Ανάπτυξη τροποποιήσεων της σύμβασης και του κώδικα STCW για τη χρήση ηλεκτρονικών πιστοποιητικών και εγγράφων των ναυτικών», με στόχο να ολοκληρωθεί το έτος 2020, σε συνεργασία με την υποεπιτροπή III, όπως και όταν ζητηθεί από την υποεπιτροπή HTW. Στην MSC 100 συμφωνήθηκε επίσης να ενημερωθεί η επιτροπή FAL σχετικά με τη νέα εισήγηση, δεδομένου ότι η επιτροπή FAL είχε εγκρίνει τις κατευθυντήριες γραμμές για τη χρήση ηλεκτρονικών πιστοποιητικών (FAL.5/Circ.39/Rev.2).

Στην MSC 100, η θέση της Ένωσης ήταν να υποστηρίξει την πρόταση για νέα εισήγηση που θα αφορά τη χρήση ηλεκτρονικών πιστοποιητικών σύμφωνα με τη σύμβαση και τον κώδικα STCW.

Στην HTW 6 επισημάνθηκε ότι το βέλτιστο επόμενο βήμα θα ήταν να ξεκινήσει η συζήτηση επί του θέματος αυτού στο πλαίσιο ομάδας αλληλογραφίας. Η θέση της ΕΕ στην HTW 6 ήταν να υποστηρίξει τη σύσταση ομάδας αλληλογραφίας.

Στην HTW 7, αφού συζητήθηκε η έκθεση της ομάδας αλληλογραφίας, αναγνωρίστηκε ότι απαιτούνται περαιτέρω εργασίες και εξέταση όσον αφορά την τροποποίηση των σχετικών κανονισμών της σύμβασης STCW, των διατάξεων των μερών Α και Β του κώδικα STCW και την κατάρτιση σχεδίου κατευθυντήριων γραμμών. Ως εκ τούτου, κατά την HTW 7 συγκροτήθηκε εκ νέου ομάδα αλληλογραφίας.

Η θέση της Ένωσης στην HTW 7 ήταν να υποστηρίξει, γενικά, τις εργασίες της ομάδας αλληλογραφίας και να προτείνει να παραπεμφθεί η έκθεση σε ομάδα εργασίας που θα συσταθεί κατά την HTW 8 για την οριστικοποίηση του σχεδίου τροποποιήσεων της STCW και του σχεδίου κατευθυντήριων γραμμών.

Στην HTW 8 επισημάνθηκε η σημαντική πρόοδος που είχε σημειώσει η ομάδα αλληλογραφίας στην κατάρτιση του σχεδίου τροποποιήσεων της σύμβασης και του κώδικα

STCW όσον αφορά τη χρήση ηλεκτρονικών πιστοποιητικών των ναυτικών και του σχεδίου κατευθυντήριων γραμμών σχετικά με τη χρήση ηλεκτρονικών πιστοποιητικών των ναυτικών και του σχετικού σχεδίου εγκυκλίου STCW.7. Η Ένωση υποστήριξε το έργο της ομάδας αλληλογραφίας και πρότεινε να παραπεμφθεί η έκθεση σε ομάδα εργασίας.

Κατά την MSC 106 εγκρίθηκε το σχέδιο τροποποιήσεων των κανονισμών I/1 και I/2 της σύμβασης STCW και του τμήματος A-I/2 του κώδικα STCW [παράγραφοι 10.4 και 10.5 της έκθεσης της MSC 106 (MSC 106/19)], με σκοπό να εγκριθεί κατά την MSC 107.

Στην MSC 106, η θέση της Ένωσης ήταν να υποστηρίξει την έγκριση των σχεδίων τροποποιήσεων των κανονισμών I/1 και I/2 της σύμβασης STCW και του τμήματος A-I/2 του κώδικα STCW όσον αφορά τη χρήση ηλεκτρονικών πιστοποιητικών.

Η θέση της Ένωσης θα πρέπει να είναι να υποστηρίξει τις τροποποιήσεις αυτές, καθώς η ψηφιοποίηση των πιστοποιητικών STCW θα διευκολύνει το έργο και θα μειώσει τον διοικητικό φόρτο των αρχών του κράτους σημαίας, των ελεγκτών του κράτους λιμένα και των ναυτικών. Μπορεί επίσης να καταστήσει δυνατό τον ταχύτερο εντοπισμό πλαστών πιστοποιητικών.

3.4. Τροποποιήσεις του διεθνούς κώδικα σωστικών μέσων (LSA)

Η Επιτροπή Ναυτικής Ασφάλειας (MSC), κατά την 97η σύνοδό της, δημιούργησε νέα εισήγηση σχετικά με τις απαιτήσεις για τον αερισμό των πλήρως καλυπτόμενων σωσίβιων λέμβων, η οποία υποστηρίχθηκε από την Ένωση.

Η υποεπιτροπή για τα συστήματα και τον εξοπλισμό πλοίων (SSE), κατά την 4η σύνοδό της, συγκρότησε την ομάδα αλληλογραφίας για τα σωστικά μέσα (LSA), υπό τον συντονισμό των Ηνωμένων Πολιτειών, για να συγκεντρώσει τα απαιτούμενα δεδομένα, να προσδιορίσει τα πιθανά κριτήρια στα οποία θα πρέπει να βασιστούν οι νέες απαιτήσεις για τον αερισμό και να διατυπώσει συστάσεις σχετικά με τα κριτήρια που πρέπει να χρησιμοποιηθούν για το σχέδιο τροποποιήσεων της παραγράφου 4.6.6.1 του κεφαλαίου IV του κώδικα LSA, καθώς και για το σχέδιο τροποποιήσεων της απόφασης MSC.81(70).

Στην SSE 4, η θέση της Ένωσης ήταν να υποστηρίξει καταρχήν την περαιτέρω συζήτηση στο πλαίσιο ομάδας εργασίας του σχεδίου τροποποιήσεων του κώδικα LSA και της απόφασης MSC.81 (70).

Στην 5η σύνοδό της, η SSE συμφώνησε ότι:

1. για τις πλήρως καλυπτόμενες σωσίβιες λέμβους, ο ρυθμός αερισμού / ανανέωσης του αέρα με βάση μικροκλιματικές παραμέτρους θα πρέπει να αποτελέσει το κριτήριο που θα καθοριστεί στο σχέδιο τροποποιήσεων του κώδικα LSA, χωρίς να αποκλείονται μέθοδοι είτε ενεργητικού είτε παθητικού εξαερισμού·
2. η συγκέντρωση CO₂ δεν θα πρέπει να υπερβαίνει τα 5 000 ppm, στοιχείο που απαιτεί ρυθμό αερισμού τουλάχιστον 5 m³/h ανά άτομο και οι νέες απαιτήσεις αερισμού θα πρέπει να εφαρμόζονται σε όλες τις νέες πλήρως καλυπτόμενες σωσίβιες λέμβους που τοποθετούνται σε πλοία μετά την ημερομηνία έναρξης ισχύος των τροποποιήσεων· και

3. θα πρέπει να διατηρείται κατοικήσιμο περιβάλλον για χρονικό διάστημα τουλάχιστον 24 ωρών για τις σωσίβιες λέμβους, γενικά, ενώ μπορεί να απαιτείται μεγαλύτερο χρονικό διάστημα για τα σωστικά σκάφη των πλοίων που πλέουν στα πολικά ύδατα.

Τέλος, η SSE 5 συμφώνησε στο σχέδιο τροποποιήσεων του κώδικα LSA όσον αφορά τον αερισμό των πλήρως καλυπτόμενων σωσίβιων λέμβων, για ενδεχόμενη υποβολή προς έγκριση στην MSC, μόλις οριστικοποιηθούν οι συνδεόμενες τροποποιήσεις του κώδικα LSA όσον αφορά τον αερισμό των σωστικών σκαφών πλην των πλήρως καλυπτόμενων σωσίβιων λέμβων. Οι τελευταίες αυτές τροποποιήσεις παραπέμφθηκαν σε ομάδα αλληλογραφίας για περαιτέρω εξέταση.

Στην SSE 5, η θέση της Ένωσης ήταν να υποστηρίξει την περαιτέρω συζήτηση στο πλαίσιο ομάδας εργασίας σχετικά με το σχέδιο τροποποιήσεων του κώδικα LSA και της απόφασης MSC.81(70).

Λόγω χρονικών περιορισμών, η SSE 6 συγκρότησε ομάδα αλληλογραφίας με σκοπό την οριστικοποίηση στην SSE 7. Η ημερομηνία-στόχος για την ολοκλήρωση παρατάθηκε έως το 2021.

Η SSE 7 συμφώνησε με το σχέδιο τροποποιήσεων του κώδικα LSA όσον αφορά τον αερισμό των σωστικών σκαφών πλην των πλήρως καλυπτόμενων σωσίβιων λέμβων. Όσον αφορά την απόφαση MSC.81(70), η SSE 7 συμφώνησε με το σχέδιο τροποποιήσεων όσον αφορά τις παραγράφους 6.10 (Δοκιμή λειτουργίας σωσίβιας λέμβου) και 6.14 (Πρόσθετες δοκιμές για πλήρως καλυπτόμενες σωσίβιες λέμβους). Ως εκ τούτου, η υποεπιτροπή συγκρότησε εκ νέου την ομάδα αλληλογραφίας για τα σωστικά μέσα προκειμένου να οριστικοποιηθεί το σχέδιο τροποποιήσεων της αναθεωρημένης σύστασης σχετικά με τη δοκιμή σωστικών μέσων [απόφαση MSC.81(70)] όσον αφορά τη δοκιμή των μέσων αερισμού των μερικώς καλυπτόμενων σωσίβιων λέμβων.

Στην SSE 7, η θέση της Ένωσης ήταν να υποστηρίξει την περαιτέρω συζήτηση στο πλαίσιο ομάδας εργασίας LSA σχετικά με το σχέδιο τροποποιήσεων του κώδικα LSA και της απόφασης MSC.81(70).

Η SSE 8 συμφώνησε με:

1. το σχέδιο απόφασης της MSC για τις τροποποιήσεις του διεθνούς κώδικα σωστικών μέσων (LSA) (όσον αφορά τις απαιτήσεις αερισμού για τα σωστικά σκάφη στο κεφάλαιο IV), συμπεριλαμβανομένης της διάταξης περί εφαρμογής και του σχετικού σχεδίου απόφασης της MSC·
2. το σχέδιο τροποποιήσεων της αναθεωρημένης σύστασης [απόφαση MSC.81(70)], προς έγκριση στην 107η σύνοδο της MSC, σε συνδυασμό με την έγκριση των σχετικών τροποποιήσεων του κώδικα LSA (βλ. παράγραφο 3.21), όπως παρατίθενται στο παράρτημα 2.

Στην SSE 8, η Ένωση υποστήριξε τη διεξαγωγή περαιτέρω συζήτησης στο πλαίσιο της ομάδας εργασίας LSA σχετικά με το σχέδιο τροποποιήσεων της απόφασης MSC.81(70) με σκοπό την οριστικοποίησή τους στην εν λόγω σύνοδο, ώστε οι τροποποιήσεις του κώδικα LSA και της απόφασης MSC.81(70) να τεθούν σε ισχύ ως δέσμη την 1η Ιανουαρίου 2026.

Η MSC 106 ενέκρινε το σχέδιο τροποποιήσεων του κώδικα LSA σχετικά με τις πλήρως καλυπτόμενες σωσίβιες λέμβους και της αναθεωρημένης σύστασης για τη δοκιμή σωστικών μέσων (αναθεωρημένη σύσταση) [απόφαση MSC.81(70)] όσον αφορά τις πλήρως

καλυπτόμενες σωσίβιες λέμβους [παράγραφοι 11.4.1 και 11.6.1 της έκθεσης MSC 106 (MSC 106/19)], με σκοπό την έγκρισή τους στην MSC 107.

Στην MSC 106, η θέση της Ένωσης ήταν να υποστηρίξει το σχέδιο τροποποιήσεων του κώδικα LSA σχετικά με τις πλήρως καλυπτόμενες σωσίβιες λέμβους και της αναθεωρημένης σύστασης σχετικά με τη δοκιμή σωστικών μέσων (αναθεωρημένη σύσταση) [απόφαση MSC.81(70)] όσον αφορά τις πλήρως καλυπτόμενες σωσίβιες λέμβους και να υπενθυμίσει τη σημασία της έγκρισης του σχεδίου τροποποιήσεων για τις πλήρως καλυπτόμενες σωσίβιες λέμβους.

Η θέση της Ένωσης θα πρέπει να είναι να υποστηρίξει αυτές τις τροποποιήσεις, δεδομένου ότι ενισχύουν τις απαιτήσεις ασφάλειας όσον αφορά τα πρότυπα αερισμού των πλήρως καλυπτόμενων σωσίβιων λέμβων.

3.5. Σχετική νομοθεσία της ΕΕ και αρμοδιότητα της ΕΕ

3.5.1. Τροποποιήσεις του κεφαλαίου II-2 της διεθνούς σύμβασης του 1974 για την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα (SOLAS) και του διεθνούς κώδικα ασφαλείας ταχύπλοων σκαφών του 1994 (κώδικας HSC του 1994) και του κώδικα HSC του 2000

Κανονισμός (ΕΕ) 2019/1021 για τους έμμοιους οργανικούς ρύπους¹. Απαγορεύει τις νέες εγκαταστάσεις που χρησιμοποιούν το PFOS και τα παράγωγά του.

Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 1257/2013 για την ανακύκλωση πλοίων². Στον κανονισμό για την ανακύκλωση πλοίων καθορίζονται ορισμένες πρόσθετες απαιτήσεις που υπερβαίνουν εκείνες που καθορίζονται στη σύμβαση του Χονγκ Κονγκ, συμπεριλαμβανομένων δύο πρόσθετων επικίνδυνων υλικών (PFOS και HBCDD) στα παραρτήματά του.

Ως εκ τούτου, οι τροποποιήσεις του κεφαλαίου II-2 της SOLAS και των κωδίκων HSC του 1994 και του 2000 θα επηρεάσουν τις εφαρμοστέες απαιτήσεις βάσει του κανονισμού (ΕΕ) 2019/1021 και του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1257/2013.

3.5.2. Τροποποιήσεις του κεφαλαίου XIV της διεθνούς σύμβασης του 1974 για την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα (SOLAS) και του πολιικού κώδικα

Οδηγία 97/70/ΕΚ για θέσπιση εναρμονισμένου καθεστώτος για τα αλιευτικά σκάφη μήκους 24 μέτρων και άνω³. Περιλαμβάνει διατάξεις στο παράρτημα III σχετικά με τις περιφερειακές διατάξεις για τις «βόρειες ζώνες», οι οποίες καθορίζουν τεχνικές διατάξεις για τα αλιευτικά σκάφη που πλέουν σε περιοχές που περιλαμβάνουν πολιικά ύδατα.

Οδηγία 2013/53/ΕΕ για τα σκάφη αναψυχής και τα ατομικά σκάφη⁴. Ρυθμίζει τον σχεδιασμό και την κατασκευή σκαφών αναψυχής μήκους από 2,5 έως 24 μέτρα και ατομικών σκαφών μήκους από 0 έως 4 μέτρα.

¹ EE L 169 της 25.6.2019, σ. 45.

² EE L 330 της 10.12.2013, σ. 1.

³ EE L 34 της 9.2.1998, σ. 1.

⁴ EE L 354 της 28.12.2013, σ. 90.

Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2022/1157⁵ της Επιτροπής για τη θέσπιση κανόνων εφαρμογής της οδηγίας 2014/90/ΕΕ⁶ όσον αφορά τις απαιτήσεις σχεδιασμού, κατασκευής και επιδόσεων και τα πρότυπα δοκιμών για τον εξοπλισμό πλοίων, καθώς και για την κατάργηση του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2021/1158 της Επιτροπής.

Οδηγία 2002/59/ΕΚ για τη δημιουργία κοινοτικού συστήματος παρακολούθησης της κυκλοφορίας των πλοίων και ενημέρωσης⁷. Περιλαμβάνει διατάξεις σχετικά με πλοία που πλέουν σε καταστάσεις πάγου. Σύμφωνα με το άρθρο 18 οι αρμόδιες αρχές πρέπει: 1) να παρέχουν στους κυβερνήτες των πλοίων που βρίσκονται στις περιοχές αρμοδιότητάς τους, «κατάλληλες πληροφορίες για την κατάσταση των πάγων, τις συνιστώμενες διαδρομές και τις υπηρεσίες παγοθραυστικών στην περιοχή αρμοδιότητάς τους»· και 2) να τεκμηριώνουν ότι τα πλοία πληρούν τις απαιτήσεις ανθεκτικότητας και ισχύος που αντιστοιχούν στην κατάσταση των πάγων στην εν λόγω περιοχή. Επιπλέον, προβλέπονται απαιτήσεις για τον μεταφορέα όσον αφορά τα συστήματα αυτόματης αναγνώρισης (AIS) (κατηγορίας Α) στο άρθρο 6α, οι οποίες καλύπτουν αλιευτικά σκάφη μήκους άνω των 15 μέτρων. Η ίδια απαίτηση προβλέπεται στο άρθρο 10 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1224/2009 του Συμβουλίου περί θεσπίσεως κοινοτικού συστήματος ελέγχου της τήρησης των κανόνων της κοινής αλιευτικής πολιτικής (κανονισμός για τον έλεγχο της αλιείας) και εφαρμόζεται στα σκάφη που φέρουν σημαία της ΕΕ.

Ως εκ τούτου, οι τροποποιήσεις του κεφαλαίου XIV της SOLAS και του πολιτικού κώδικα θα επηρεάσουν τις εφαρμοστέες απαιτήσεις βάσει της οδηγίας 97/70/ΕΚ, της οδηγίας 2013/53/ΕΕ, της οδηγίας 2014/90/ΕΕ και της οδηγίας 2002/59/ΕΚ.

3.5.3. *Τροποποιήσεις της διεθνούς σύμβασης του 1978 για πρότυπα εκπαίδευσης, έκδοσης πιστοποιητικών και τήρησης φυλακών των ναυτικών (STCW) και του αντίστοιχου κώδικα*

Η οδηγία (ΕΕ) 2022/993 για το ελάχιστο επίπεδο εκπαίδευσης των ναυτικών⁸ περιλαμβάνει διατάξεις σχετικά με τα ψηφιακά πιστοποιητικά:

- Στο άρθρο 4 παράγραφος 11 αναφέρεται ότι «Με την επιφύλαξη του άρθρου 20 παράγραφος 7, κάθε πιστοποιητικό που απαιτείται από την παρούσα οδηγία φυλάσσεται στην πρωτότυπη μορφή του επί του πλοίου στο οποίο υπηρετεί ο κάτοχός του, σε έγχαρτη ή ηλεκτρονική μορφή, η αυθεντικότητα και η εγκυρότητα του οποίου μπορεί να ελεγχθεί στο πλαίσιο της διαδικασίας που προβλέπεται στο στοιχείο β) της παραγράφου 13 του παρόντος άρθρου.».
- Στο άρθρο 4 παράγραφος 14 προβλέπεται ότι «Όταν τίθενται σε ισχύ συναφείς τροποποιήσεις στη σύμβαση STCW και στο μέρος Α του κώδικα STCW σε σχέση με τα ψηφιακά πιστοποιητικά για τους ναυτικούς, ανατίθεται στην Επιτροπή η εξουσία να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 30 προκειμένου να τροποποιήσει την παρούσα οδηγία ευθυγραμμίζοντας όλες τις σχετικές διατάξεις αυτής με τις εν λόγω τροποποιήσεις στη σύμβαση STCW και στο

⁵ ΕΕ L 180 της 6.7.2022, σ. 1.

⁶ ΕΕ L 257 της 28.8.2014, σ. 146.

⁷ ΕΕ L 208 της 5.8.2002, σ. 10.

⁸ ΕΕ L 169 της 27.6.2022, σ. 45.

μέρος Α του κώδικα STCW για την ψηφιοποίηση των πιστοποιητικών και των θεωρήσεων των ναυτικών.».

- Στο άρθρο 6 (Αμοιβαία αναγνώριση πιστοποιητικών των ναυτικών που εκδίδουν τα κράτη μέλη) προβλέπεται ότι «Κάθε κράτος μέλος δέχεται πιστοποιητικά επάρκειας και αποδεικτικά έγγραφα τα οποία εκδίδονται από άλλο κράτος μέλος ή υπό την εξουσία του, σε έγχαρτη ή ηλεκτρονική μορφή, με σκοπό να επιτρέπεται στους ναυτικούς να υπηρετούν σε πλοία που φέρουν τη σημαία του.».

Ως εκ τούτου, οι τροποποιήσεις της σύμβασης και του κώδικα STCW θα επηρεάσουν τις εφαρμοστέες απαιτήσεις βάσει της οδηγίας (ΕΕ) 2022/993.

3.5.4. Τροποποιήσεις του διεθνούς κώδικα σωστικών μέσων (LSA)

Τα πρότυπα για τις σωσίβιες λέμβους και τα σωστικά σκάφη, καθώς και η απόφαση MSC.81(70) αποτελούν μέρος του παραρτήματος του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2022/1157 της Επιτροπής για τη θέσπιση κανόνων εφαρμογής της οδηγίας 2014/90/ΕΕ⁹ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου όσον αφορά τις απαιτήσεις σχεδιασμού, κατασκευής και επιδόσεων και τα πρότυπα δοκιμών για τον εξοπλισμό πλοίων, καθώς και για την κατάργηση του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2021/1158 της Επιτροπής¹⁰.

Επιπλέον, σύμφωνα με το άρθρο 6 παράγραφος 2 στοιχείο α) σημείο i) της οδηγίας 2009/45/ΕΚ για τους κανόνες και τα πρότυπα ασφαλείας για τα επιβατηγά πλοία¹¹, η SOLAS, όπως τροποποιήθηκε, εφαρμόζεται στα επιβατηγά πλοία της κατηγορίας Α, ενώ στο παράρτημα Ι κεφάλαιο ΙΙΙ «Σωστικά μέσα» προβλέπονται ποικίλες και εκτεταμένες απαιτήσεις για τα επιβατηγά πλοία των κατηγοριών Β, Γ και Δ όταν εκτελούν εσωτερικά δρομολόγια, οι οποίες μεταξύ άλλων αφορούν τις πλήρως καλυπτόμενες σωσίβιες λέμβους.

Ως εκ τούτου, οι τροποποιήσεις του κώδικα LSA θα επηρεάσουν τις εφαρμοστέες απαιτήσεις βάσει της οδηγίας 2014/90/ΕΕ και της οδηγίας 2009/45/ΕΚ.

3.5.5. Αρμοδιότητα της ΕΕ

Οι τροποποιήσεις του κεφαλαίου ΙΙ-2 της SOLAS και των κωδίκων HSC του 1994 και του 2000 θα επηρεάσουν το δίκαιο της Ένωσης, και ιδίως την εφαρμογή του κανονισμού (ΕΕ) 2019/1021 και του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1257/2013.

Οι τροποποιήσεις του κεφαλαίου ΧΙV της SOLAS και του πολιτικού κώδικα θα επηρεάσουν το δίκαιο της Ένωσης, και ιδίως την εφαρμογή της οδηγίας 97/70/ΕΚ, της οδηγίας 2013/53/ΕΕ, της οδηγίας 2014/90/ΕΕ, του κανονισμού 2020/1170 και της οδηγίας 2022/59/ΕΚ.

Οι τροποποιήσεις της σύμβασης και του κώδικα STCW θα επηρεάσουν το δίκαιο της Ένωσης, ιδίως την εφαρμογή της οδηγίας (ΕΕ) 2022/993.

Οι τροποποιήσεις του κώδικα LSA θα επηρεάσουν το δίκαιο της Ένωσης, ιδίως την εφαρμογή της οδηγίας 2014/90/ΕΕ και της οδηγίας 2009/45/ΕΚ.

⁹ ΕΕ L 257 της 28.8.2014, σ. 146.

¹⁰ ΕΕ L 180 της 6.7.2022, σ. 1.

¹¹ ΕΕ L 163 της 25.6.2009, σ. 1.

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

4. ΝΟΜΙΚΗ ΒΑΣΗ

4.1. Διαδικαστική νομική βάση

4.1.1. Αρχές

Το άρθρο 218 παράγραφος 9 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΣΛΕΕ) προβλέπει την έκδοση αποφάσεων για τον καθορισμό *«των θέσεων που θα πρέπει να ληφθούν, εξ ονόματος της Ένωσης, σε όργανο που συνιστάται από δεδομένη συμφωνία, όταν το εν λόγω όργανο καλείται να θεσπίσει πράξεις που παράγουν έννομα αποτελέσματα, με εξαίρεση τις πράξεις που συμπληρώνουν ή τροποποιούν το θεσμικό πλαίσιο της συμφωνίας»*.

Το άρθρο 218 παράγραφος 9 της ΣΛΕΕ εφαρμόζεται ανεξάρτητα από το αν η Ένωση είναι μέλος του σχετικού οργάνου ή συμβαλλόμενο μέρος της συμφωνίας¹².

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»*¹³.

4.1.2. Εφαρμογή στην προκειμένη περίπτωση

Η Επιτροπή Ναυτικής Ασφάλειας του ΔΝΟ έχει συσταθεί με συμφωνία, τη Σύμβαση περί Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού.

Οι πράξεις τις οποίες καλείται να εκδώσει η συγκεκριμένη επιτροπή 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:

- του κανονισμού (ΕΕ) 2019/1021 για τους έμμονους οργανικούς ρύπους· αυτό οφείλεται στο γεγονός ότι ο κανονισμός αυτός απαγορεύει τις νέες εγκαταστάσεις που χρησιμοποιούν το PFOS και τα παράγωγά του·
- του κανονισμού (ΕΕ) 1257/2013 για την ανακύκλωση πλοίων· αυτό οφείλεται στο γεγονός ότι ο κανονισμός αυτός καθορίζει μια σειρά πρόσθετων απαιτήσεων, συμπεριλαμβανομένων δύο πρόσθετων επικίνδυνων υλικών (PFOS και HBCDD) στα παραρτήματά της·
- της οδηγίας 97/70/ΕΚ του Συμβουλίου για θέσπιση εναρμονισμένου καθεστώτος για τα αλιευτικά σκάφη μήκους 24 μέτρων και άνω· αυτό οφείλεται στο γεγονός ότι η οδηγία αυτή περιλαμβάνει διατάξεις στο παράρτημα ΙΙΙ σχετικά με τις περιφερειακές διατάξεις για τις «βόρειες ζώνες», οι οποίες καθορίζουν τεχνικές διατάξεις για τα αλιευτικά σκάφη που πλέουν σε περιοχές που περιλαμβάνουν πολικά ύδατα·

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

¹³ Υπόθεση C-399/12, Γερμανία κατά Συμβουλίου (ΔΟΑΟ), ECLI:EU:C:2014:2258, σκέψεις 61-64.

- της οδηγίας 2013/53/ΕΕ για τα σκάφη αναψυχής και τα ατομικά σκάφη· αυτό οφείλεται στο γεγονός ότι η οδηγία αυτή ρυθμίζει τον σχεδιασμό και την κατασκευή σκαφών αναψυχής μήκους από 2,5 έως 24 μέτρα και ατομικών σκαφών μήκους από 0 έως 4 μέτρα·
- της οδηγίας 2014/90/ΕΕ σχετικά με τον εξοπλισμό πλοίων· αυτό οφείλεται στο γεγονός ότι οι απαιτήσεις σχεδιασμού, κατασκευής και επιδόσεων και τα πρότυπα δοκιμών για τον εξοπλισμό πλοίων που χρησιμοποιείται στα πλοία ρυθμίζονται από τον εκτελεστικό κανονισμό (ΕΕ) 2022/1157 της Επιτροπής·
- της οδηγίας 2002/59/ΕΚ για τη δημιουργία κοινοτικού συστήματος παρακολούθησης της κυκλοφορίας των πλοίων· αυτό οφείλεται στο γεγονός ότι η οδηγία αυτή περιλαμβάνει διατάξεις σχετικά με πλοία που πλέουν σε καταστάσεις πάγου. Σύμφωνα με το άρθρο 18, οι αρμόδιες αρχές πρέπει: 1) να παρέχουν στους κυβερνήτες των πλοίων που βρίσκονται στις περιοχές αρμοδιότητάς τους, «κατάλληλες πληροφορίες για την κατάσταση των πάγων, τις συνιστώμενες διαδρομές και τις υπηρεσίες παγοθραυστικών στην περιοχή αρμοδιότητάς τους»· και 2) να τεκμηριώνουν ότι τα πλοία πληρούν τις απαιτήσεις ανθεκτικότητας και ισχύος που αντιστοιχούν στην κατάσταση των πάγων στην εν λόγω περιοχή. Επιπλέον, προβλέπονται απαιτήσεις για τον μεταφορέα όσον αφορά τα συστήματα αυτόματης αναγνώρισης (AIS) (κατηγορίας Α) στο άρθρο 6α, οι οποίες καλύπτουν αλιευτικά σκάφη μήκους άνω των 15 μέτρων. Η ίδια απαίτηση προβλέπεται στο άρθρο 10 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1224/2009 του Συμβουλίου περί θεσπίσεως κοινοτικού συστήματος ελέγχου της τήρησης των κανόνων της κοινής αλιευτικής πολιτικής (κανονισμός για τον έλεγχο της αλιείας) και εφαρμόζεται στα σκάφη που φέρουν σημαία της ΕΕ·
- της οδηγίας (ΕΕ) 2022/993 για το ελάχιστο επίπεδο εκπαίδευσης των ναυτικών· αυτό οφείλεται στο γεγονός ότι η οδηγία αυτή περιλαμβάνει αρκετές διατάξεις σχετικά με τα ψηφιακά πιστοποιητικά. Στο άρθρο 4 παράγραφος 11 αναφέρεται ότι «Με την επιφύλαξη του άρθρου 20 παράγραφος 7, κάθε πιστοποιητικό που απαιτείται από την παρούσα οδηγία φυλάσσεται στην πρωτότυπη μορφή του επί του πλοίου στο οποίο υπηρετεί ο κάτοχός του, σε έγχαρτη ή ηλεκτρονική μορφή, η αυθεντικότητα και η εγκυρότητα του οποίου μπορεί να ελεγχθεί στο πλαίσιο της διαδικασίας που προβλέπεται στο στοιχείο β) της παραγράφου 13 του παρόντος άρθρου.». Στο άρθρο 4 παράγραφος 14 προβλέπεται ότι «όταν τίθενται σε ισχύ συναφείς τροποποιήσεις στη σύμβαση STCW και στο μέρος Α του κώδικα STCW σε σχέση με τα ψηφιακά πιστοποιητικά για τους ναυτικούς, ανατίθεται στην Επιτροπή η εξουσία να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 30 προκειμένου να τροποποιήσει την παρούσα οδηγία ευθυγραμμίζοντας όλες τις σχετικές διατάξεις αυτής με τις εν λόγω τροποποιήσεις στη σύμβαση STCW και στο μέρος Α του κώδικα STCW για την ψηφιοποίηση των πιστοποιητικών και των θεωρήσεων των ναυτικών.». Στο άρθρο 6 (Αμοιβαία αναγνώριση πιστοποιητικών των ναυτικών που εκδίδουν τα κράτη μέλη) προβλέπεται ότι «κάθε κράτος μέλος δέχεται πιστοποιητικά επάρκειας και αποδεικτικά έγγραφα τα οποία εκδίδονται από άλλο κράτος μέλος ή υπό την εξουσία του, σε έγχαρτη ή ηλεκτρονική μορφή, με σκοπό να επιτρέπεται στους ναυτικούς να υπηρετούν σε πλοία που φέρουν τη σημαία του.»·
- της οδηγίας 2014/90/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 23ης Ιουλίου 2014, σχετικά με τον εξοπλισμό πλοίων· αυτό οφείλεται στο γεγονός

ότι τα πρότυπα για τις σωσίβιες λέμβους και τα σωστικά σκάφη, καθώς και η απόφαση MSC.81 (70), αποτελούν μέρος του παραρτήματος του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2022/1157 της Επιτροπής·

- της οδηγίας 2009/45/ΕΚ για τους κανόνες και τα πρότυπα ασφαλείας για τα επιβατηγά πλοία· αυτό οφείλεται στο γεγονός ότι, σύμφωνα με το άρθρο 6 παράγραφος 2 στοιχείο α) σημείο i), η SOLAS, όπως τροποποιήθηκε, εφαρμόζεται στα επιβατηγά πλοία της κατηγορίας Α, ενώ στο παράρτημα Ι κεφάλαιο ΙΙΙ «Σωστικά μέσα» προβλέπονται ποικίλες και εκτεταμένες απαιτήσεις για τα επιβατηγά πλοία των κατηγοριών Β, Γ και Δ όταν εκτελούν εσωτερικά δρομολόγια, οι οποίες μεταξύ άλλων αφορούν τις πλήρως καλυπτόμενες σωσίβιες λέμβους.

Ως εκ τούτου, η έγκριση των τροποποιήσεων

- του κεφαλαίου ΙΙ-2 της διεθνούς σύμβασης του 1974 για την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα (SOLAS) και του διεθνούς κώδικα ασφαλείας ταχύπλοων σκαφών του 1994 (κώδικας HSC του 1994) και του κώδικα HSC του 2000,
- του κεφαλαίου ΧΙV της διεθνούς σύμβασης του 1974 για την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα (SOLAS) και του πολιτικού κώδικα,
- της διεθνούς σύμβασης του 1978 για πρότυπα εκπαίδευσης, έκδοσης πιστοποιητικών και τήρησης φυλακών των ναυτικών (STCW) και του αντίστοιχου κώδικα και
- του διεθνούς κώδικα σωστικών μέσων (LSA)

μπορούν να επηρεάσουν με καθοριστικό τρόπο το περιεχόμενο της ακόλουθης νομοθεσίας της ΕΕ, ιδίως του κανονισμού (ΕΕ) 2019/1021 για τους έμμονους οργανικούς ρύπους, του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1257/2013 για την ανακύκλωση πλοίων, της οδηγίας 97/70/ΕΚ για θέσπιση εναρμονισμένου καθεστώτος για τα αλιευτικά σκάφη μήκους 24 μέτρων και άνω, της οδηγίας 2013/53/ΕΕ για τα σκάφη αναψυχής και τα ατομικά σκάφη, της οδηγίας 2014/90/ΕΕ σχετικά με τον εξοπλισμό πλοίων, της οδηγίας 2002/59/ΕΚ για τη δημιουργία κοινοτικού συστήματος παρακολούθησης και κυκλοφορίας των πλοίων, της οδηγίας (ΕΕ) 2022/993 για το ελάχιστο επίπεδο εκπαίδευσης των ναυτικών, της οδηγίας 2009/45/ΕΚ για τους κανόνες και τα πρότυπα ασφαλείας για τα επιβατηγά πλοία.

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

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

4.2. Ουσιαστική νομική βάση

4.2.1. Αρχές

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

χαρακτήρα, η απόφαση δυνάμει του άρθρου 218 παράγραφος 9 της ΣΛΕΕ πρέπει να στηρίζεται σε μία και μόνο ουσιαστική νομική βάση, ήτοι εκείνη που επιβάλλει ο κύριος ή πρωτεύων σκοπός ή συνιστώσα.

4.2.2. Εφαρμογή στην προκειμένη περίπτωση

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

4.3. Συμπέρασμα

Η νομική βάση της προτεινόμενης απόφασης θα πρέπει να είναι το άρθρο 100 παράγραφος 2 της ΣΛΕΕ, σε συνδυασμό με το άρθρο 218 παράγραφος 9 της ΣΛΕΕ.

Πρόταση

ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

σχετικά με τη θέση που πρέπει να ληφθεί εξ ονόματος της Ευρωπαϊκής Ένωσης στον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό κατά την 107η σύνοδο της Επιτροπής Ναυτικής Ασφάλειας σχετικά με την έγκριση τροποποιήσεων της διεθνούς σύμβασης για την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα (SOLAS), του διεθνούς κώδικα ασφαλείας ταχύπλοων σκαφών του 1994 (κώδικας HSC του 1994), του κώδικα HSC του 2000, του διεθνούς κώδικα για τα πλοία που πλέουν στα πολιτικά ύδατα (πολικός κώδικας), της διεθνούς σύμβασης του 1978 για πρότυπα εκπαίδευσης, έκδοσης πιστοποιητικών και τήρησης φυλακών των ναυτικών (STCW) και του αντίστοιχου κώδικα και του διεθνούς κώδικα σωστικών μέσων (LSA)

ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ,

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

Έχοντας υπόψη την πρόταση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Η Σύμβαση περί Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (ΔΝΟ) άρχισε να ισχύει στις 17 Μαρτίου 1958.
- (2) Ο ΔΝΟ είναι ειδικευμένος οργανισμός των Ηνωμένων Εθνών που είναι αρμόδιος για την ασφάλεια και την προστασία της ναυτιλίας και την πρόληψη της θαλάσσιας και της ατμοσφαιρικής ρύπανσης από τα πλοία. Όλα τα κράτη μέλη της Ένωσης είναι μέλη του ΔΝΟ. Η Ένωση δεν είναι μέλος του ΔΝΟ.
- (3) Σύμφωνα με το άρθρο 28 στοιχείο β) της σύμβασης του ΔΝΟ, η Επιτροπή Ναυτικής Ασφάλειας αποτελεί μηχανισμό εκτέλεσης των καθηκόντων που της ανατίθενται σύμφωνα με την εν λόγω σύμβαση, από τη Συνέλευση του ΔΝΟ ή από το Συμβούλιο του ΔΝΟ, ή κάθε άλλου καθήκοντος, αποδεκτού από τον ΔΝΟ, που εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής του ανωτέρω άρθρου, το οποίο μπορεί να ανατεθεί στην Επιτροπή Ναυτικής Ασφάλειας βάσει οποιασδήποτε άλλης διεθνούς πράξης.
- (4) Η Επιτροπή Ναυτικής Ασφάλειας, κατά την 107η σύνοδό της που θα πραγματοποιηθεί από τις 31 Μαΐου έως τις 9 Ιουνίου 2023, πρόκειται να εγκρίνει τροποποιήσεις του κεφαλαίου II-2 της διεθνούς σύμβασης του 1974 για την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα (SOLAS) και του διεθνούς κώδικα ασφαλείας ταχύπλοων σκαφών του 1994 (κώδικας HSC του 1994) και του κώδικα HSC του 2000, του κεφαλαίου XIV της διεθνούς σύμβασης του 1974 για την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα (SOLAS) και του διεθνούς κώδικα για τα πλοία που

πλέον στα πολικά ύδατα (πολικός κώδικας), της διεθνούς σύμβασης του 1978 για πρότυπα εκπαίδευσης, έκδοσης πιστοποιητικών και τήρησης φυλακών των ναυτικών (STCW) και του αντίστοιχου κώδικα και του διεθνούς κώδικα σωστικών μέσων (LSA).

- (5) Κρίνεται σκόπιμο να καθοριστεί η θέση που πρέπει να ληφθεί εξ ονόματος της Ένωσης κατά την 107η σύνοδο της Επιτροπής Ναυτικής Ασφάλειας, δεδομένου ότι οι προβλεπόμενες τροποποιήσεις του κεφαλαίου II-2 της SOLAS και των κωδίκων HSC του 1994 και του 2000, του κεφαλαίου XIV της SOLAS και του πολιικού κώδικα, της σύμβασης και του κώδικα STCW και του κώδικα LSA μπορούν να επηρεάσουν με καθοριστικό τρόπο το περιεχόμενο του δικαίου της Ένωσης, και συγκεκριμένα του κανονισμού (ΕΕ) 2019/1021 για τους έμμονους οργανικούς ρύπους¹, του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1257/2013 για την ανακύκλωση πλοίων², της οδηγίας 97/70/ΕΚ για θέσπιση εναρμονισμένου καθεστώτος για τα αλιευτικά σκάφη μήκους 24 μέτρων και άνω³, της οδηγίας 2013/53/ΕΕ για τα σκάφη αναψυχής και τα ατομικά σκάφη⁴, της οδηγίας 2014/90/ΕΕ σχετικά με τον εξοπλισμό πλοίων⁵, της οδηγίας 2002/59/ΕΚ για τη δημιουργία κοινοτικού συστήματος παρακολούθησης και κυκλοφορίας των πλοίων και ενημέρωσης⁶, της οδηγίας (ΕΕ) 2022/993 για το ελάχιστο επίπεδο εκπαίδευσης των ναυτικών⁷, της οδηγίας 2009/45/ΕΚ για τους κανόνες και τα πρότυπα ασφαλείας για τα επιβατηγά πλοία⁸.
- (6) Με τις προβλεπόμενες τροποποιήσεις του κεφαλαίου II-2 της SOLAS και των κωδίκων HSC του 1994 και του 2000 θα απαγορευτεί η χρήση αφρών πυρόσβεσης που περιέχουν PFOS κατά την πυρόσβεση στη θάλασσα. Η θέση της Ένωσης θα πρέπει να είναι να υποστηρίξει τις τροποποιήσεις αυτές, δεδομένου ότι το PFOS είναι επιβλαβής ουσία τόσο για την ανθρώπινη υγεία όσο και για το θαλάσσιο περιβάλλον.
- (7) Οι τροποποιήσεις του κεφαλαίου XIV της SOLAS και του πολιικού κώδικα θα διευκολύνουν την υποχρεωτική εφαρμογή ορισμένων διατάξεων στα αλιευτικά σκάφη και θα καταστήσουν υποχρεωτικές ορισμένες μεθοδολογίες για τον καθορισμό των επιχειρησιακών ικανοτήτων ενός πλοίου σε πάγο ως απαραίτητο στοιχείο του προγραμματισμού του ταξιδιού. Η θέση της Ένωσης θα πρέπει να είναι να υποστηρίξει τις τροποποιήσεις αυτές, δεδομένου ότι θα ενισχύσουν τα πρότυπα ασφαλείας για τα πλοία που δεν καλύπτονται από τη SOLAS και πλέον στα πολιικά ύδατα.
- (8) Οι τροποποιήσεις της σύμβασης και του κώδικα STCW θα αφορούν τη χρήση ηλεκτρονικών πιστοποιητικών σύμφωνα με τη σύμβαση και τον κώδικα STCW. Η θέση της Ένωσης θα πρέπει να είναι να υποστηρίξει τις τροποποιήσεις αυτές, καθώς η ψηφιοποίηση των πιστοποιητικών STCW θα διευκολύνει το έργο και θα μειώσει τον διοικητικό φόρτο των αρχών του κράτους σημαίας, των ελεγκτών του κράτους λιμένα

¹ EE L 169 της 25.6.2019, σ. 45.

² EE L 330 της 10.12.2013, σ. 1.

³ EE L 34 της 9.2.1998, σ. 1.

⁴ EE L 354 της 28.12.2013, σ. 90.

⁵ EE L 257 της 28.8.2014, σ. 146.

⁶ EE L 208 της 5.8.2002, σ. 10.

⁷ EE L 169 της 27.6.2022, σ. 45.

⁸ EE L 163 της 25.6.2009, σ. 1.

και των ναυτικών. Μπορεί επίσης να καταστήσει δυνατό τον ταχύτερο εντοπισμό πλαστών πιστοποιητικών.

- (9) Οι τροποποιήσεις του κώδικα LSA θα περιλαμβάνουν νέες απαιτήσεις για τον αερισμό στα σωστικά σκάφη, πέραν των πλήρως καλυπτόμενων σωσίβιων λέμβων. Η θέση της Ένωσης θα πρέπει να είναι να υποστηρίξει τις τροποποιήσεις αυτές, δεδομένου ότι ενισχύουν τις απαιτήσεις ασφάλειας όσον αφορά τα πρότυπα αερισμού των πλήρως καλυπτόμενων σωσίβιων λέμβων,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΑΠΟΦΑΣΗ:

Άρθρο 1

Η θέση που πρέπει να ληφθεί εξ ονόματος της Ένωσης κατά την 107η σύνοδο της Επιτροπής Ναυτικής Ασφάλειας του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (ΔΝΟ) είναι ότι συμφωνεί με τις τροποποιήσεις του κεφαλαίου II-2 της διεθνούς σύμβασης του 1974 για την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα (SOLAS) και του διεθνούς κώδικα ασφαλείας ταχύπλοων σκαφών του 1994 (κώδικας HSC του 1994) και του κώδικα HSC του 2000, του κεφαλαίου XIV της διεθνούς σύμβασης του 1974 για την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα (SOLAS) και του διεθνούς κώδικα για τα πλοία που πλέουν στα πολιτικά ύδατα (πολικός κώδικας), της διεθνούς σύμβασης του 1978 για πρότυπα εκπαίδευσης, έκδοσης πιστοποιητικών και τήρησης φυλακών των ναυτικών (STCW) και του αντίστοιχου κώδικα, και του διεθνούς κώδικα σωστικών μέσων (LSA), όπως ορίζονται στην εγκύκλιο αριθ. 4658/Rev.1. του ΔΝΟ.

Άρθρο 2

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

Άρθρο 3

Η παρούσα απόφαση απευθύνεται στην Επιτροπή και στα κράτη μέλη.

Βρυξέλλες,

*Για το Συμβούλιο
Ο Πρόεδρος*