ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ
ΕΠΙΤΡΟΠΗ

Βρυξέλλες, 14.10.2024
COM(2024) 453 final

2024/0250 (NLE)

Πρόταση

ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

σχετικά με τη θέση που πρέπει να ληφθεί εξ ονόματος της Ευρωπαϊκής Ένωσης στον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό κατά την 109η σύνοδο της Επιτροπής Ναυτικής Ασφάλειας σχετικά με την έγκριση τροποποιήσεων του διεθνούς κώδικα ασφάλειας για τα πλοία που χρησιμοποιούν αέρια ή άλλα καύσιμα με χαμηλό σημείο ανάφλεξης (κώδικας IGF)

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 109η σύνοδο της Επιτροπής Ναυτικής Ασφάλειας του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (MSC 109), η οποία έχει προγραμματισθεί να διεξαχθεί από τις 2 έως τις 6 Δεκεμβρίου 2024.

Κατά τη διάρκεια της MSC 109, προβλέπεται η έγκριση τροποποιήσεων του διεθνούς κώδικα ασφάλειας για τα πλοία που χρησιμοποιούν αέρια ή άλλα καύσιμα χαμηλού σημείου ανάφλεξης (κώδικας IGF).

2. ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΗΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ

2.1. Η Σύμβαση περί Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (ΔΝΟ)

Με τη Σύμβαση περί Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (ΔΝΟ) ιδρύεται ο ΔΝΟ. Σκοπός του 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. Ο διεθνής κώδικας ασφάλειας για τα πλοία που χρησιμοποιούν αέρια ή άλλα καύσιμα χαμηλού σημείου ανάφλεξης (στο εξής: κώδικας IGF) είναι υποχρεωτικός στο πλαίσιο 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 μόνο σε κράτη, όλα δε τα κράτη μέλη της ΕΕ είναι μέλη του ΔΝΟ. Δεδομένου ότι οι οργανισμοί περιφερειακής οικονομικής ολοκλήρωσης δεν μπορούν να είναι μέλη του ΔΝΟ, η ΕΕ δεν είναι μέλος του οργανισμού αυτού. Ωστόσο, μετά την υπογραφή της συμφωνίας συνεργασίας και συντονισμού που συνήφθη μεταξύ του Διακυβερνητικού Ναυτιλιακού Συμβουλευτικού Οργανισμού (IMCO) και της Επιτροπής των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων το 1974, η Επιτροπή συμμετέχει ως παρατηρητής στις εργασίες του ΔΝΟ και, ως εκ τούτου, μπορεί να διαβιβάζει παρατηρήσεις στον εν λόγω οργανισμό ιδίω ονόματι.

Η Επιτροπή Ναυτικής Ασφάλειας (MSC) του ΔΝΟ απαρτίζεται από όλα τα μέλη του ΔΝΟ και συνέρχεται τουλάχιστον άπαξ 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 Ναυτικής Ασφάλειας του ΔΝΟ αποτελεί μηχανισμό εκτέλεσης των καθηκόντων που της ανατίθενται από τη Σύμβαση του ΔΝΟ, τη Συνέλευση του ΔΝΟ ή το Συμβούλιο του ΔΝΟ, ή κάθε άλλου καθήκοντος, αποδεκτού από τον ΔΝΟ, που εμπίπτει στο ανωτέρω πεδίο εφαρμογής το οποίο μπορεί να της ανατεθεί στο πλαίσιο ή βάσει άλλης διεθνούς πράξης. Οι αποφάσεις της Επιτροπής Ναυτικής Ασφάλειας και των επικουρικών οργάνων της εκδίδονται με πλειοψηφία από τα μέλη.

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

Από τις 2 έως τις 6 Δεκεμβρίου 2024, κατά την 109η σύνοδό της, η Επιτροπή Ναυτικής Ασφάλειας πρόκειται να εγκρίνει τροποποιήσεις στον κώδικα IGF.

Σκοπός των προβλεπόμενων τροποποιήσεων του κώδικα IGF είναι η ενίσχυση της ασφάλειας των πλοίων, συμπεριλαμβανομένων των επιβατηγών πλοίων, που χρησιμοποιούν φυσικό αέριο και άλλα καύσιμα χαμηλού σημείου ανάφλεξης (ως ναυτιλιακά καύσιμα). Η έγκριση των τροποποιήσεων αυτών θα προωθήσει τη χρήση ανανεώσιμων καυσίμων και καυσίμων χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών και ιδίως αερίων και άλλων καυσίμων χαμηλού σημείου ανάφλεξης, όπως η μεθανόλη, το υδρογόνο και η αμμωνία με χαμηλές και μηδενικές ανθρακούχες εκπομπές. Αυτό συνάδει με τους στόχους απανθρακοποίησης και απορρύπανσης της νομοθετικής δέσμης προσαρμογής στον στόχο του 55 % της ΕΕ.

3. ΘΕΣΗ ΠΟΥ ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΛΗΦΘΕΙ ΕΞ ΟΝΟΜΑΤΟΣ ΤΗΣ ΕΝΩΣΗΣ ΣΤΗΝ 109Η ΣΥΝΟΔΟ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ

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

Η υποεπιτροπή για τη μεταφορά φορτίων και εμπορευματοκιβωτίων (CCC), κατά την 9η σύνοδό της, συμφώνησε να συστήσει ομάδα εργασίας για τις τροποποιήσεις του κώδικα IGF και της ανέθεσε, λαμβάνοντας υπόψη τις παρατηρήσεις που διατυπώθηκαν και τις αποφάσεις που ελήφθησαν στην ολομέλεια, να καταρτίσει σχέδιο σειράς τροπολογιών στον κώδικα IGF με βάση τα έγγραφα που υποβλήθηκαν στην εν λόγω σύνοδο.

Αφού εξέτασε την έκθεση της προαναφερόμενης ομάδας εργασίας, η CCC 9 έλαβε υπό σημείωση τη συζήτηση της ομάδας σχετικά με τα σχέδια τροποποιήσεων του κώδικα IGF, τα οποία είχε καταρτίσει η ομάδα. Οι τροποποιήσεις περιλαμβάνουν διάφορα ζητήματα, όπως φρεάτια αναρρόφησης αντλιών, εκκένωση ανακουφιστικών βαλβίδων ασφαλείας, αίθουσες προετοιμασίας καυσίμου, δομική πυροπροστασία και επικίνδυνες ζώνες.

Η CCC 9 συμφώνησε επί των σχεδίων τροποποιήσεων του κώδικα IGF, όπως ορίζονται στο παράρτημα 3 της CCC 9/14, ώστε να υποβληθούν στην MSC 108 προς έγκριση και επακόλουθη υιοθέτηση.

Η θέση της Ένωσης στη CCC 9 ήταν να υποστηρίξει το σχέδιο τροποποιήσεων του κώδικα IGF, όπως προτείνεται στο έγγραφο CCC 9/3/3 (Λιβερία κ.ά.) και να υποστηρίξει τη σύσταση ομάδας εργασίας για την οριστικοποίηση των τροποποιήσεων του κώδικα IGF και την

εξέταση των εγγράφων CCC 9/3/5 (Δημοκρατία της Κορέας, Λιβερία και INTERTANKO) και CCC 9/3/8 (CESA).

Στο πλαίσιο της MSC 108 εγκρίθηκε σχέδιο τροποποιήσεων του κώδικα IGF, με σκοπό την έγκρισή του κατά την MSC 109. Οι τροποποιήσεις αυτές διαβιβάζονται μέσω της εγκυκλίου αριθ. 4879 του ΔΝΟ, της 29ης Μαΐου 2024, στο παράρτημα 2.

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. Οι τροποποιήσεις αυτές παρέχουν ισοδύναμο επίπεδο προστασίας του συστήματος σωληνώσεων και του στομίου εισόδου της δεξαμενής από τις γραμμές εκτόνωσης της ανακουφιστικής βαλβίδας κατά τη διάρκεια κανονικής λειτουργίας και λειτουργίας έκτακτης ανάγκης. Επιπλέον, η ύπαρξη μικρών φρεατίων στις δεξαμενές καυσίμου ΥΦΑ θα πρέπει να αναγνωρίζεται στο πλαίσιο του κώδικα IGF.

4. ΣΧΕΤΙΚΗ ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ ΤΗΣ ΕΕ ΚΑΙ ΑΡΜΟΔΙΟΤΗΤΑ ΤΗΣ ΕΕ

4.1.1. 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/ΕΚ 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 Α. 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 Ι της οδηγίας 2009/45/ΕΚ στα τμήματα 1 και 2 περιλαμβάνει κανονισμούς που απαιτούν τη συμμόρφωση με τις απαιτήσεις του κώδικα IGF:

- τον κανονισμό II-1/G/1: εφαρμόζεται για τα νέα πλοία των κατηγοριών Β, Γ και Δ [και τα υπάρχοντα πλοία της κατηγορίας Β] — «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/ΕΚ.

4.1.2. 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».

5. ΝΟΜΙΚΗ ΒΑΣΗ

5.1. Διαδικαστική νομική βάση

5.1.1. 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[1].

Η έννοια των *«πράξεων που παράγουν έννομα αποτελέσματα»* περιλαμβάνει πράξεις που παράγουν έννομα αποτελέσματα δυνάμει των κανόνων του διεθνούς δικαίου που διέπουν το εκάστοτε όργανο. Περιλαμβάνει επίσης πράξεις που δεν έχουν μεν δεσμευτική ισχύ βάσει του διεθνούς δικαίου, αλλά *«επηρεάζουν με καθοριστικό τρόπο το περιεχόμενο των ρυθμίσεων που θεσπίζει ο νομοθέτης της Ένωσης»*[2].

5.1.2. Εφαρμογή στην προκειμένη περίπτωση

Η Επιτροπή Ναυτικής Ασφάλειας του ΔΝΟ είναι όργανο που έχει συσταθεί με συμφωνία σύμφωνα με τη Σύμβαση περί του 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 νομοθετημάτων της ΕΕ, και κυρίως:

– την οδηγία 2009/45/ΕΚ για τους κανόνες και τα πρότυπα ασφαλείας για τα επιβατηγά πλοία. Αυτό οφείλεται στο γεγονός ότι το άρθρο 6 της εν λόγω οδηγίας προβλέπει ότι οι διατάξεις των κεφαλαίων IV, V και VI της σύμβασης SOLAS του 1974, όπως τροποποιήθηκε, πρέπει να εφαρμόζονται στα νέα και στα υπάρχοντα επιβατηγά πλοία των κατηγοριών Α, Β, Γ και Δ [άρθρο 6 παράγραφος 1 στοιχείο β)] και ότι τα νέα επιβατηγά πλοία κατηγορίας Α πρέπει να συμμορφώνονται πλήρως με τις απαιτήσεις της σύμβασης SOLAS του 1974, όπως τροποποιήθηκε [άρθρο 6 παράγραφος 2 στοιχείο α) σημείο i)]. Δεδομένου ότι ο κώδικας IGF είναι υποχρεωτικός κώδικας στο πλαίσιο της σύμβασης SOLAS, εφαρμόζεται και για τα επιβατηγά πλοία δυνάμει της οδηγίας 2009/45/ΕΚ λόγω των δυναμικών παραπομπών στη σύμβαση SOLAS βάσει της εν λόγω οδηγίας. Επιπλέον, το παράρτημα I της οδηγίας 2009/45/ΕΚ περιλαμβάνει κανονισμούς που απαιτούν την ευθεία συμμόρφωση με τις απαιτήσεις του κώδικα IGF.

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.

---

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

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

5.2. Ουσιαστική νομική βάση

5.2.1. 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.

5.2.2. Εφαρμογή στην προκειμένη περίπτωση

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

5.3. 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.

2024/0250 (NLE)

Πρόταση

ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

σχετικά με τη θέση που πρέπει να ληφθεί εξ ονόματος της Ευρωπαϊκής Ένωσης στον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό κατά την 109η σύνοδο της Επιτροπής Ναυτικής Ασφάλειας σχετικά με την έγκριση τροποποιήσεων του διεθνούς κώδικα ασφάλειας για τα πλοία που χρησιμοποιούν αέρια ή άλλα καύσιμα με χαμηλό σημείο ανάφλεξης (κώδικας IGF)

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 (στο εξής: 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 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.

(4) Η Επιτροπή Ναυτικής Ασφάλειας του ΔΝΟ, κατά την 109η σύνοδό της μεταξύ 2 και 6 Δεκεμβρίου 2024, πρόκειται να εγκρίνει τροποποιήσεις του διεθνούς κώδικα ασφάλειας για τα πλοία που χρησιμοποιούν αέρια ή άλλα καύσιμα με χαμηλό σημείο ανάφλεξης (κώδικας IGF). Οι τροποποιήσεις περιλαμβάνουν διάφορα ζητήματα, όπως φρεάτια αναρρόφησης αντλιών, εκκένωση ανακουφιστικών βαλβίδων ασφαλείας, αίθουσες προετοιμασίας καυσίμου, δομική πυροπροστασία και επικίνδυνες ζώνες.

(5) Είναι σκόπιμο να καθοριστεί η θέση που πρέπει να ληφθεί εξ ονόματος της Ένωσης κατά την 109η 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/ΕΚ για τους κανόνες και τα πρότυπα ασφαλείας για τα επιβατηγά πλοία[1].

(6) Η Ένωση θα πρέπει να υποστηρίξει τις τροποποιήσεις του διεθνούς κώδικα ασφάλειας για τα πλοία που χρησιμοποιούν αέρια ή άλλα καύσιμα χαμηλού σημείου ανάφλεξης

[1] ΕΕ L 163 της 25.6.2009, σ. 1.

(κώδικας IGF), διότι θα ενισχύσουν την ασφάλεια των πλοίων, συμπεριλαμβανομένων των επιβατηγών πλοίων, που χρησιμοποιούν φυσικό αέριο ως καύσιμο. Οι τροποποιήσεις αυτές παρέχουν ισοδύναμο επίπεδο προστασίας του συστήματος σωληνώσεων και του στομίου εισόδου της δεξαμενής από τις γραμμές εκτόνωσης της ανακουφιστικής βαλβίδας κατά τη διάρκεια κανονικής λειτουργίας και λειτουργίας έκτακτης ανάγκης. Επιπλέον, η ύπαρξη μικρών φρεατίων στις δεξαμενές καυσίμου ΥΦΑ θα πρέπει να αναγνωρίζεται στο πλαίσιο του κώδικα IGF. Η έγκριση των τροποποιήσεων αυτών θα προωθήσει τη χρήση ανανεώσιμων καυσίμων και καυσίμων χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών και ιδίως αερίων και άλλων καυσίμων χαμηλού σημείου ανάφλεξης, όπως η μεθανόλη, το υδρογόνο και η αμμωνία με χαμηλές και μηδενικές ανθρακούχες εκπομπές. Αυτό συνάδει με τους στόχους απανθρακοποίησης και απορρύπανσης της νομοθετικής δέσμης προσαρμογής στον στόχο του 55 % της ΕΕ.

(7) Η θέση της Ένωσης πρέπει να εκφραστεί από τα κράτη μέλη της Ένωσης που είναι μέλη του ΔΝΟ και από την Επιτροπή, ενεργούντα από κοινού,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΑΠΟΦΑΣΗ:

Άρθρο 1

Η θέση που πρέπει να ληφθεί εξ ονόματος της Ένωσης στην 109η σύνοδο της Επιτροπής Ναυτικής Ασφάλειας του ΔΝΟ είναι ότι συμφωνεί με την έγκριση τροποποιήσεων του διεθνούς κώδικα ασφάλειας για τα πλοία που χρησιμοποιούν αέρια ή άλλα καύσιμα με χαμηλό σημείο ανάφλεξης (κώδικας IGF), όπως ορίζεται στο παράρτημα 2 της εγκυκλίου αριθ. 4879 του ΔΝΟ, της 29ης Μαΐου 2024.

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