ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ
ΕΠΙΤΡΟΠΗ

Βρυξέλλες, 30.8.2016
COM(2016) 549 final

2016/0263 (NLE)

Πρόταση

ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

για τη θέση που θα ληφθεί εξ ονόματος της Ευρωπαϊκής Ένωσης στο πλαίσιο του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού στην 70ή σύνοδο της Επιτροπής Προστασίας του Θαλάσσιου Περιβάλλοντος και στην 97η σύνοδο της Επιτροπής Ναυτικής Ασφάλειας σχετικά με την έκδοση τροποποιήσεων του παραρτήματος VI της σύμβασης MARPOL, του κανονισμού II-1 της σύμβασης SOLAS, των κανονισμών III/1.4, III/30 και III/37 της σύμβασης SOLAS, των κανονισμών II-2/1 και II-2/10 της σύμβασης SOLAS, του κανονισμού II-1/3-12 της σύμβασης SOLAS, της σύμβασης και του κώδικα STCW, του κώδικα συστημάτων πυρασφάλειας και του κώδικα του προγράμματος ενισχυμένων επιθεωρήσεων του 2011

ΑΙΤΙΟΛΟΓΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Η παρούσα πρόταση της Επιτροπής αφορά τον καθορισμό της θέσης της Ένωσης στην 70η σύνοδο της Επιτροπής Προστασίας Θαλάσσιου Περιβάλλοντος του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (ΔΝΟ) (MEPC 70) και στην 97η σύνοδο της Επιτροπής Ναυτικής Ασφάλειας του ΔΝΟ (MSC 97) όσον αφορά τις τροποποιήσεις που παρατίθενται αναλυτικά στις κατωτέρω ενότητες.

1.1 Τροποποιήσεις του κεφαλαίου 4 του παραρτήματος VI της σύμβασης MARPOL

Μετά από τρία έτη συζητήσεων σε συνόδους και μεταξύ συνόδων της MEPC, στη MEPC 69 εγκρίθηκε το σχέδιο τροποποιήσεων του κεφαλαίου 4 του παραρτήματος VI της σύμβασης MARPOL σχετικά με σύστημα συλλογής δεδομένων για την κατανάλωση καυσίμου. Με τις τροποποιήσεις δημιουργείται υποχρεωτικό παγκόσμιο σύστημα συλλογής δεδομένων με τα ακόλουθα βασικά στοιχεία:

- Στα δεδομένα που πρέπει να συλλέγονται και να υποβάλλονται ετησίως από τα πλοία που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της τροποποίησης (≥ 5 000 κόρους) περιλαμβάνονται: η διανυθείσα απόσταση, οι ώρες λειτουργίας και (για πλοία μεταφοράς φορτίων) η μεταφορική ικανότητα. Κατευθυντήριες γραμμές για τις μεθοδολογίες συλλογής δεδομένων θα εκδοθούν από τον ΔΝΟ.
- Τα συγκεντρωτικά δεδομένα θα πρέπει να υποβάλλονται σε έκθεση στην αρχή του κράτους σημαίας ή σε αναγνωρισμένο οργανισμό (ΑΟ) εξουσιοδοτημένο από την αρχή του κράτους σημαίας. Κατευθυντήριες γραμμές για τη διαδικασία υποβολής εκθέσεων θα εκδοθούν από τον ΔΝΟ.
- Οι αρχές του κράτους σημαίας (ή ο εξουσιοδοτημένος ΑΟ), μετά τη λήψη και την επαλήθευση των υποβληθέντων στοιχείων, θα εκδίδουν δήλωση συμμόρφωσης για το πλοίο, η οποία θα πρέπει να φυλάσσεται στο πλοίο και υπόκειται στον έλεγχο του κράτους λιμένα.
- Σε περίπτωση μεταβίβασης κυριότητας που πραγματοποιείται κατά τη διάρκεια ημερολογιακού έτους, οι ευθύνες για την υποβολή έκθεσης κατανέμονται μεταξύ του προηγούμενου και του νέου κατόχου· σε περίπτωση αλλαγής σημαίας, οι παλαιές και οι νέες αρχές του κράτους σημαίας θα εκδίδουν δηλώσεις συμμόρφωσης για τις χρονικές περιόδους που αντιστοιχούν σε κάθε αρχή.
- Η επαλήθευση των υποβληθέντων δεδομένων από τις αρχές του κράτους σημαίας θα διεξάγεται σύμφωνα με εναρμονισμένες κατευθυντήριες γραμμές που πρόκειται να καταρτιστούν από τον ΔΝΟ.
- Οι αρχές του κράτους σημαίας (ή ο εξουσιοδοτημένος ΑΟ) υποβάλλουν τα δεδομένα στη «βάση δεδομένων κατανάλωσης καυσίμου πλοίων του ΔΝΟ» με τη χρήση τυποποιημένων ηλεκτρονικών μορφοτύπων που πρόκειται να καταρτιστούν από τον ΔΝΟ.
- Τα υποβληθέντα δεδομένα ανωνυμοποιούνται σύμφωνα με μεθοδολογία που πρόκειται να καθοριστεί στις κατευθυντήριες γραμμές του ΔΝΟ.
- Πρόσβαση σε ανωνυμοποιημένα δεδομένα παρέχεται στα συμβαλλόμενα μέρη του παραρτήματος VI της σύμβασης MARPOL.

- Οι διαδικασίες για την επιβεβαίωση της συμμόρφωσης των πλοίων που φέρουν σημαίες μη συμβαλλομένων μερών του παραρτήματος VI της σύμβασης MARPOL πρόκειται να καθοριστούν σε εγκύκλιο που θα καταρτιστεί από τον ΔΝΟ.

Οι τροποποιήσεις αυτές παρατίθενται στο παράρτημα 7 της MEPC 69/21/add.1. Στην παράγραφο 6.20 της έκθεσης της MEPC 69 (MEPC 69/21) επισημαίνεται ότι οι τροποποιήσεις προβλέπεται να εκδοθούν στη MEPC 70.

1.2 Τροποποιήσεις των κανονισμών II-1/1, II-1/2, II-1/3, II-1/4, II-1/5, II-1/6, II-1/7, II-1/8-1, II-1/9, II-1/10, II-1/12, II-1/13, II-1/15-17, II-1/19, II-1/21-22 και II-1/35 της σύμβασης SOLAS

Στην 95η και την 96η σύνοδο της Επιτροπής Ναυτικής Ασφάλειας του ΔΝΟ (MSC 95 και MSC 96) εγκρίθηκαν διάφορα σχέδια τροποποιήσεων του κανονισμού II-1 της σύμβασης SOLAS, που παρουσιάζονται συγκεντρωτικά κατωτέρω:

- Κανονισμός II-1/1 (εφαρμογή) σχετικά με το πεδίο εφαρμογής και τις διατάξεις για την αλλαγή στη δομή των ημερομηνιών εφαρμογής·

- Κανονισμός II-1/2 (ορισμοί) σχετικά με την ευθυγράμμιση ορισμένων ορισμών με άλλες πράξεις του ΔΝΟ·

- Κανονισμός II-1/5 και 5-1 (πληροφορίες για την ευστάθεια σε άθικτη κατάσταση και την ευστάθεια που πρέπει να παρέχονται στον πλοίαρχο) σχετικά με τη θέσπιση ειδικών διατάξεων για τον υπολογισμό της ευστάθειας σε άθικτη κατάσταση, τη διευκρίνιση του ορισμού του βάρους και την επέκταση των πληροφοριών που πρέπει να τίθενται στη διάθεση του πλοιάρχου·

- Κανονισμός II-1/6 (δείκτης απαιτούμενης υποδιαίρεσης *R*) σχετικά με την επιβιωσιμότητα των επιβατηγών πλοίων·

- Κανονισμός II-1/7 (δείκτης επιτευχθείσας υποδιαίρεσης A) σχετικά με την αναθεώρηση της διατύπωσης του δείκτη επιτευχθείσας υποδιαίρεσης για τον καλύτερο συνυπολογισμό παραγόντων όπως η συγκέντρωση υδάτων στο κατάστρωμα·

- Κανονισμός II-1/8 (ειδικές απαιτήσεις ευστάθειας επιβατηγών πλοίων) σχετικά με τη διευκρίνιση των συνθηκών φόρτωσης για τον υπολογισμό του δείκτη επιτευχθείσας υποδιαίρεσης ανάλογα με τον αριθμό των επιβαινόντων·

- Κανονισμός II-1/9 (διπύθμενα σε επιβατηγά και σε φορτηγά πλοία, εκτός των βυτιοφόρων) καθορίζει απαιτήσεις για το μέγεθος διπύθμενων σε μικρά επιβατηγά και φορτηγά πλοία·

- Κανονισμός II-1/10 (κατασκευή στεγανών διαφραγμάτων) σχετικά με την αποσαφήνιση του πεδίου εφαρμογής σε επιβατηγά πλοία με κατάστρωμα στεγανών και σε φορτηγά πλοία με κατάστρωμα εξάλων·

- Κανονισμός II-1/12 (ακραία διαφράγματα και διαφράγματα χώρου μηχανοστασίου, σήραγγες ελικοφόρου άξονα κλπ.) σχετικά με την αποσαφήνιση του πεδίου εφαρμογής σε επιβατηγά πλοία με κατάστρωμα στεγανών και σε φορτηγά πλοία με κατάστρωμα εξάλων·

- Κανονισμός II-1/13 (ανοίγματα σε στεγανά διαφράγματα κάτω από το κατάστρωμα στεγανών σε επιβατηγά πλοία) σχετικά με τον ορισμό των μηχανοστασίων·

- Κανονισμός II-1/15 (ανοίγματα στο εξωτερικό περίβλημα του πλοίου κάτω από το κατάστρωμα στεγανών σε επιβατηγά πλοία και κάτω από το κατάστρωμα εξάλων σε φορτηγά πλοία) σχετικά με τη διευκρίνιση των χώρων για τους οποίους ισχύει ο παρών κανονισμός και του πεδίου εφαρμογής σε επιβατηγά πλοία με κατάστρωμα στεγανών και σε φορτηγά πλοία με κατάστρωμα εξάλων·

- Κανονισμός II-1/16 και 16-1 (κατασκευή και αρχικές δοκιμές στεγανών κλεισίματος) σχετικά με τον περιορισμό του πεδίου εφαρμογής στα στεγανά κλεισίματα και το πεδίο εφαρμογής σε επιβατηγά πλοία και σε οχηματαγωγά πλοία (ro-ro)·

- Κανονισμός II-1/20 (φόρτωση επιβατηγών πλοίων) σχετικά με την επέκταση του πεδίου εφαρμογής σε όλα τα πλοία, με την εισαγωγή της έννοιας των εγκεκριμένων στοιχείων ευστάθειας·

- Κανονισμός II-1/21 (περιοδική λειτουργία και επιθεώρηση των υδατοστεγών θυρών κλπ., σε επιβατηγά πλοία) σχετικά με τη γλωσσική εναρμόνιση ορισμένων ορισμών·

- Κανονισμοί II-1/22 και II-1/22-1 (πληροφορίες ελέγχου ζημίας, πρόληψη και έλεγχος εισροής υδάτων) σχετικά με συντακτικές και επακόλουθες τροποποιήσεις·

- Κανονισμός II-1/35-1 (σύστημα άντλησης των υδροσυλλεκτών) σχετικά με τη διευκρίνιση των χώρων στους οποίους εφαρμόζονται ορισμένοι ορισμοί όγκου σε σχέση με τον υπολογισμό των ρυθμίσεων άντλησης και επακόλουθες τροποποιήσεις.

Ιδιαίτερο ενδιαφέρον για την ΕΕ παρουσιάζουν οι τροποποιήσεις των κανονισμών 6, 7, 8 και 9 του κεφαλαίου II-1 της σύμβασης SOLAS, οι οποίες αφορούν τις απαιτήσεις υποδιαίρεσης και ευστάθειας σε περίπτωση ζημίας με σκοπό τη βελτίωση της επιβιωσιμότητας των επιβατηγών πλοίων σε περίπτωση ζημίας, που πρόκειται να εκπονηθούν από τους σχεδιαστές για νέα πλοία και χωρίς να απαιτείται αλλαγή του υποκείμενου επιχειρηματικού μοντέλου των φορέων εκμετάλλευσης. Πιθανές τροποποιήσεις στη μελέτη υποβλήθηκαν σε αξιολογήσεις κόστους-οφέλους, οδηγώντας σε συστάσεις για τη βελτίωση του τρέχοντος απαιτούμενου επιπέδου ασφαλείας.

Κατά την εφαρμογή του τύπου για τον δείκτη υποδιαίρεσης R, όπως συμφωνήθηκε κατά την τρίτη σύνοδο της υποεπιτροπής σχεδιασμού και κατασκευής πλοίων του ΔΝΟ (SDC 3) σε σχέση με το κεφάλαιο II-1/6 της σύμβασης SOLAS, η δυνατότητα επιβίωσης των επιβατηγών πλοίων μετά από σοβαρό ατύχημα. όπως σύγκρουση ή προσάραξη, βελτιώνεται σημαντικά, ο δε κίνδυνος που εκφράζεται ως πιθανή απώλεια ζωών μειώνεται σημαντικά.

Κατά τις SDC 3 και MSC 96, ορισμένα μέλη του ΔΝΟ που δεν είναι κράτη μέλη της ΕΕ εξέφρασαν την ανησυχία ότι ο συμβιβαστικός τύπος για τον δείκτη απαιτούμενης υποδιαίρεσης R για μικρά πλοία (< 400 επιβάτες) δεν έχει επαληθευτεί με βάση επίσημη αξιολόγηση της ασφάλειας. Κατά την άποψη των εν λόγω μελών του ΔΝΟ, ο τύπος δημιούργησε τη δυνατότητα να καθοριστούν απαιτήσεις οι οποίες δεν μπορούν να εφαρμοστούν για τα υπάρχοντα πλοία με οικονομικά αποδοτικό τρόπο. Υποστηρίχθηκε ότι απαιτείται περαιτέρω τεχνική αξιολόγηση για μικρότερα πλοία. Το εν λόγω θέμα ενδέχεται να επανέλθει προς συζήτηση στην MSC 97 και αυτό θα πρέπει να ληφθεί υπόψη κατά τη διαμόρφωση της θέσης που θα λάβει η Ένωση επί του θέματος στην MSC 97.

Οι αλλαγές αυτές παρατίθενται στο παράρτημα 1 της εγκυκλίου αριθ. 3644 του ΔΝΟ, της 20ής Μαΐου 2016. Στην παράγραφο 11.4 της έκθεσης της MSC 96 (MSC 96/25) επισημαίνεται ότι οι τροποποιήσεις προβλέπεται να εκδοθούν στην MSC 97.

1.3 Τροποποιήσεις του κανονισμού II-1/1.2 της σύμβασης SOLAS, νέος κανονισμός II-1/19-1 και τροποποιήσεις των κανονισμών III/1.4, III/30 και III/37 της σύμβασης SOLAS

Οι τροποποιήσεις του κανονισμού II-1/1.2 της σύμβασης SOLAS, ο νέος κανονισμός II-1/19-1 και οι συναφείς τροποποιήσεις των κανονισμών III/1.4, III/30 και III/37 της σύμβασης SOLAS όσον αφορά τις ασκήσεις ελέγχου ζημίας αποτελούν τμήμα μιας συνολικής προσέγγισης για τη βελτίωση της επιβιωσιμότητας μετά από κατάκλυση, σε συνδυασμό με τη δέσμη τροποποιήσεων του κανονισμού II-1 της σύμβασης SOLAS που περιλαμβάνονται στο σημείο 1.2 ανωτέρω, με σκοπό τη βελτίωση της ασφάλειας σε νέα και υπάρχοντα επιβατηγά πλοία.

Οι τροποποιήσεις του κανονισμού II-1/1.2 της σύμβασης SOLAS, ο νέος κανονισμός II-1/19-1 και οι συναφείς τροποποιήσεις των κανονισμών III/1.4, III/30 και III/37 ενσωματώνουν τις απαιτήσεις για τις ασκήσεις ελέγχου ζημίας για επιβατηγά πλοία, συμπεριλαμβανομένης της συχνότητας, της συμμετοχής μελών του πληρώματος με αρμοδιότητες ελέγχου ζημίας και των απαιτούμενων στοιχείων κάθε άσκησης, καθώς και της ενεργοποίησης της υποστήριξης στην ξηρά.

Οι τροποποιήσεις του κανονισμού II-1/1.2 της σύμβασης SOLAS και ο νέος κανονισμός II-1/19-1 της σύμβασης SOLAS παρατίθενται στο παράρτημα 16 του εγγράφου MSC 96/25/add.1. Στην παράγραφο 11.17 της έκθεσης της MSC 96 (MSC 96/25) επισημαίνεται ότι οι τροποποιήσεις προβλέπεται να εκδοθούν στην MSC 97.

Οι τροποποιήσεις των κανονισμών III/1.4, III/30 και III/37 της σύμβασης SOLAS παρατίθενται στο παράρτημα 1 της εγκυκλίου αριθ. 3644 του ΔΝΟ, της 20ής Μαΐου 2016. Στην παράγραφο 11.19 της έκθεσης της MSC 96 (MSC 96/25) επισημαίνεται ότι οι τροποποιήσεις αυτές θα εκδοθούν στην MSC 97.

1.4 Τροποποιήσεις των κανονισμών II-2/1 και II-2/10 της σύμβασης SOLAS

Με τις τροποποιήσεις των κανονισμών II-2/1 και II-2/10 της σύμβασης SOLAS, δεν θα απαιτούνται πλέον πυροσβεστήρες αφρού χωρητικότητας τουλάχιστον 135 λίτρων σε λεβητοστάσια που προστατεύονται από σταθερά πυροσβεστικά συστήματα τοπικής εφαρμογής νερού. Οι τροποποιήσεις θα εφαρμοστούν τόσο σε νέα όσο και σε υπάρχοντα πλοία.

Οι τροποποιήσεις των κανονισμών II-2/1 και II-2/10 της σύμβασης SOLAS παρατίθενται στο παράρτημα 1 της εγκυκλίου αριθ. 3644 του ΔΝΟ, της 20ής Μαΐου 2016. Στην παράγραφο 8.2 της έκθεσης της MSC 96 (MSC 96/25) επισημαίνεται ότι οι τροποποιήσεις προβλέπεται να εκδοθούν στην MSC 97.

1.5 Τροποποιήσεις του κανονισμού II-1/3-12 της σύμβασης SOLAS

Ο κώδικας για τα επίπεδα του θορύβου στα πλοία εκδόθηκε το 2012 (απόφαση MSC.337(91)), σε συνδυασμό με σχετικές τροποποιήσεις της σύμβασης SOLAS, και κατέστη υποχρεωτικός βάσει του κανονισμού II-1/3-12 με έναρξη ισχύος την 1η Ιουλίου 2014. Ωστόσο, η μετέπειτα ανάλυση κατέδειξε ότι ορισμένα πλοία δεν εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού II-1/3-12 της σύμβασης SOLAS. Τα πλοία για τα οποία η σύμβαση ναυπήγησης συνάπτεται πριν από την 1η Ιουλίου 2014 και των οποίων οι τρόπιδες έχουν τοποθετηθεί ή τα οποία βρίσκονται σε ανάλογο στάδιο κατασκευής από την 1η Ιανουαρίου 2015 και μετά, και η παράδοση

των οποίων δεν λαμβάνει χώρα πριν από την 1η Ιουλίου 2018, δεν εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής των παραγράφων 1 ή 2 του κανονισμού II-1/3-12. Οι τροποποιήσεις του κανονισμού II-1/3-12 αφορούν το εν λόγω κενό του ισχύοντος κανονισμού.

Οι τροποποιήσεις αυτές παρατίθενται στο παράρτημα 1 της εγκυκλίου αριθ. 3644 του ΔΝΟ, της 20ής Μαΐου 2016. Στην παράγραφο 20.10 της έκθεσης της MSC 96 (MSC 96/25) επισημαίνεται ότι οι τροποποιήσεις προβλέπεται να εκδοθούν στην MSC 97.

1. 6 Τροποποιήσεις της σύμβασης και του κώδικα STCW όσον αφορά την ειδική εκπαίδευση για επιβατηγά πλοία και των μερών Α και Β του κώδικα STCW

Η Επιτροπή Ναυτικής Ασφάλειας, κατά την 91η σύνοδό της, εξέτασε κατ' αρχάς προτάσεις για την τροποποίηση των υφιστάμενων απαιτήσεων της σύμβασης και του κώδικα STCW που αφορούν τα επιβατηγά πλοία με σκοπό την αντιμετώπιση των νέων προκλήσεων που τίθενται λόγω του αυξημένου μεγέθους των σύγχρονων επιβατηγών πλοίων και του μεγάλου αριθμού επιβατών που μεταφέρονται, ιδίως όσον αφορά τα κρουαζιερόπλοια.

Οι τροποποιήσεις των κανονισμών I/14 και V/2 της σύμβασης STCW και του τμήματος A-V/2 του κώδικα STCW για τη βελτίωση της ασφάλειας των επιβατηγών πλοίων (ro-ro και μη ro-ro) έχουν προωθηθεί ενεργά από την ΕΕ, ιδίως μετά το δυστύχημα στο πλοίο Costa Concordia, τον Ιανουάριο του 2012.

Οι τροποποιήσεις περιλαμβάνουν τέσσερα διακριτά επίπεδα εκπαίδευσης και εξοικείωσης: εξοικείωση με καταστάσεις έκτακτης ανάγκης σε επιβατηγά πλοία, εκπαίδευση στη διαχείριση πλήθους σε επιβατηγά πλοία, εκπαίδευση στη διαχείριση κρίσεων και στην ανθρώπινη συμπεριφορά σε επιβατηγά πλοία, καθώς και εκπαίδευση σε επιβατηγά πλοία ro-ro.

Οι τροποποιήσεις αυτές παρατίθενται στο παράρτημα [ ] του εγγράφου MSC 96/25/add.1. Στην παράγραφο 12.6 της έκθεσης της MSC 96 (MSC 96/25) επισημαίνεται ότι οι τροποποιήσεις προβλέπεται να εκδοθούν στην MSC 97.

1.7 Τροποποιήσεις του κεφαλαίου 13 του κώδικα συστημάτων πυρασφάλειας

Σύμφωνα με το κεφάλαιο 13, παράγραφος 2.1.2.2.2.1 του κώδικα συστημάτων πυρασφάλειας, σχετικά με την κατανομή των ατόμων, οι διαστάσεις των μέσων διαφυγής υπολογίζονται με βάση τον συνολικό αριθμό ατόμων που αναμένεται να διαφύγουν από το κλιμακοστάσιο και μέσω ανοιγμάτων θυρών, διαδρόμων και πλατύσκαλων. Οι υπολογισμοί γίνονται χωριστά για δύο διαφορετικές περιπτώσεις πληρότητας των καθορισμένων χώρων. Το υπάρχον κείμενο κρίθηκε παραπλανητικό όσον αφορά την αναφορά στα μέλη του πληρώματος που κατανέμονται στους κοινόχρηστους χώρους πλοίου και, ως εκ τούτου, τροποποιήθηκε.

Οι τροποποιήσεις αυτές παρατίθενται στο παράρτημα 2 της εγκυκλίου αριθ. 3644 του ΔΝΟ, της 20ής Μαΐου 2016. Στην παράγραφο 11.15 της έκθεσης της MSC 96 (MSC 96/25) επισημαίνεται ότι οι τροποποιήσεις προβλέπεται να εκδοθούν στην MSC 97.

1.8 Τροποποιήσεις του κώδικα του Προγράμματος Ενισχυμένων Επιθεωρήσεων (ESP) του 2011

Το πρόγραμμα εκτίμησης της κατάστασης των πλοίων (CAS) του ΔΝΟ καθορίζει το πλαίσιο εντατικότερης επιθεώρησης των πλοίων ηλικίας άνω των 15 ετών. Το πρόγραμμα ενισχυμένων επιθεωρήσεων κατά τον έλεγχο πλοίων μεταφοράς φορτίου

χύδην και πετρελαιοφόρων ή το πρόγραμμα ενισχυμένων επιθεωρήσεων (ESP) καθορίζει τον τρόπο διενέργειας της εν λόγω εντατικότερης επιθεώρησης. Επειδή για την επίτευξη του στόχου αυτού στο CAS γίνεται χρήση του ESP, το CAS αναφέρει ως εργαλείο το ESP.

Οι εν λόγω τροποποιήσεις του κώδικα ESP παρέχουν εναρμόνιση με τις επικαιροποιημένες ενοποιημένες απαιτήσεις της Διεθνούς Ένωσης Νηογνωμόνων (IACS UR) σειρά Z10. Η σειρά Z10 των IACS UR αφορά απαιτήσεις επιθεώρησης και πιστοποίησης. Οι ενοποιημένες απαιτήσεις αποτελούν αποφάσεις της IACS σχετικά με θέματα που καλύπτονται ή συνδέονται άμεσα με συγκεκριμένες απαιτήσεις κανονιστικών διατάξεων και τις πρακτικές των νηογνωμόνων, καθώς και με τη γενική φιλοσοφία με βάση την οποία καθορίζονται οι κανόνες και οι πρακτικές των νηογνωμόνων.

Οι τροποποιήσεις αυτές παρατίθενται στο παράρτημα 4 της εγκυκλίου αριθ. 3644 του ΔΝΟ, της 20ής Μαΐου 2016. Στην παράγραφο 11.21 της έκθεσης της MSC 96 (MSC 96/25) επισημαίνεται ότι οι τροποποιήσεις προβλέπεται να εκδοθούν στην MSC 97.

2. ΕΚΔΟΣΗ ΤΩΝ ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΕΩΝ ΤΟΥ ΔΝΟ

2.1 Έκδοση των τροποποιήσεων

Οι τροποποιήσεις που αναφέρονται στα σημεία 1.1 – 1.8 ανωτέρω εγκρίθηκαν στην 69η σύνοδο της Επιτροπής Προστασίας του Θαλάσσιου Περιβάλλοντος, από τις 18 έως τις 22 Απριλίου 2016, καθώς και στην 95η και 96η σύνοδο της Επιτροπή Ναυτικής Ασφάλειας, από τις 3 έως τις 12 Ιουνίου 2015 και από τις 11 έως τις 20 Μαΐου 2016, και θα υποβληθούν προς έκδοση στην 70η σύνοδο της Επιτροπής Προστασίας του Θαλάσσιου Περιβάλλοντος, από τις 24 έως τις 28 Οκτωβρίου 2016, και στην 97η σύνοδο της Επιτροπής Ναυτικής Ασφάλειας, από τις 21 έως τις 25 Νοεμβρίου 2016.

2.2 Αποδοχή

Μόλις εγκριθούν και εκδοθούν από τις δύο επιτροπές, οι τροποποιήσεις που αναφέρονται στα σημεία 1.1 έως 1.8 ανωτέρω θα κοινοποιηθούν προς αποδοχή στα αντίστοιχα συμβαλλόμενα μέρη.

3. ΣΧΕΤΙΚΗ ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ ΤΗΣ ΕΕ ΚΑΙ ΑΡΜΟΔΙΟΤΗΤΑ ΤΗΣ ΕΕ

3.1 Τροποποιήσεις του κεφαλαίου 4 του παραρτήματος VI της σύμβασης MARPOL

Ο κανονισμός (ΕΕ) 2015/757 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 29ης Απριλίου 2015, για την παρακολούθηση, την υποβολή εκθέσεων και επαλήθευση των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα από θαλάσσιες μεταφορές και για την τροποποίηση της οδηγίας 2009/16/ΕΚ, δημιουργεί ενωσιακό σύστημα παρακολούθησης, υποβολής εκθέσεων και επαλήθευσης (ΠΥΕ) των εκπομπών CO_2 και της ενεργειακής απόδοσης από τη ναυτιλία.

Ο κανονισμός ΠΥΕ της ΕΕ εφαρμόζεται σε όλα τα μεγάλα πλοία (άνω των 5 000 κόρων) που καταπλέουν σε λιμένες, βρίσκονται εντός λιμένων ή αποπλέουν από λιμένες οι οποίοι υπάγονται στη δικαιοδοσία κράτους μέλους από την 1η Ιανουαρίου 2018 και μετά, ανεξάρτητα από τη χώρα νηολόγησης του πλοίου. Επιτρέπει την επιλογή μεταξύ τεσσάρων μεθόδων παρακολούθησης, ξεκινώντας από πολύ απλές, που βασίζονται σε δεδομένα που είναι ήδη διαθέσιμα στα πλοία. Τα στοιχεία θα

πρέπει να επαληθεύονται με ανεξάρτητο τρόπο και στη συνέχεια να υποβάλλονται ετησίως και συγκεντρωτικά στην Επιτροπή. Η Επιτροπή θα δημοσιοποιεί τα επαληθευμένα ετήσια συγκεντρωτικά δεδομένα «ανά πλοίο», συμπεριλαμβανομένων των εκπομπών CO_2 και των παραμέτρων ενεργειακής απόδοσης.

Στο άρθρο 22 παράγραφος 3, ο κανονισμός περιλαμβάνει ρήτρα επανεξέτασης σε περίπτωση που υπάρχει διεθνής συμφωνία στον συγκεκριμένο τομέα. Με την έγκριση των τροποποιήσεων του κεφαλαίου 4 του παραρτήματος VI της σύμβασης MARPOL, ενεργοποιείται η διαδικασία επανεξέτασης σύμφωνα με το άρθρο 22 παράγραφος 3. Αυτό μπορεί να οδηγήσει σε πρόταση τροποποίησης του κανονισμού, ώστε να εξασφαλιστεί η ευθυγράμμιση με το παγκόσμιο σύστημα συλλογής δεδομένων που έχει συμφωνηθεί στο πλαίσιο του ΔΝΟ.

Συνεπώς, οι τροποποιήσεις του κεφαλαίου 4 του παραρτήματος VI της σύμβασης MARPOL θα θίξουν τη νομοθεσία της ΕΕ, με την εφαρμογή του κανονισμού (ΕΕ) 2015/757.

3.2 Τροποποιήσεις των κανονισμών II-1/1, II-1/2, II-1/3, II-1/4, II-1/5, II-1/6, II-1/7, II-1/8-1, II-1/9, II-1/10, II-1/12, II-1/13, II-1/15-17, II-1/19, II-1/21-22 και II-1/35 της σύμβασης SOLAS

Ο κανονισμός II-1 της σύμβασης SOLAS ρυθμίζει τις ηλεκτρολογικές εγκαταστάσεις και τα μηχανήματα ευστάθειας, υποδιαίρεσης και κατασκευής-δομής. Οι τροποποιήσεις του κανονισμού II-1 της σύμβασης SOLAS που πρόκειται να εκδοθούν στην MSC 97 καλύπτουν τόσο τα επιβατηγά όσο και τα φορτηγά πλοία. Το άρθρο 6 παράγραφος 2 στοιχείο α) σημείο i) της οδηγίας 2009/45/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για τους κανόνες και τα πρότυπα ασφαλείας για τα επιβατηγά πλοία ορίζει ότι τα νέα επιβατηγά πλοία της κατηγορίας Α πρέπει να πληρούν εξ ολοκλήρου τις απαιτήσεις της σύμβασης SOLAS του 1974, όπως έχει τροποποιηθεί.

Ως εκ τούτου, οι τροποποιήσεις των κανονισμών II-1/1, II-1/2, II-1/3, II-1/4, II-1/5, II-1/6, II-1/7, II-1/8-1, II-1/9, II-1/10, II-1/12, II-1/13, 15-17, II-1/19, II-1/21-22 και II-1/35 της σύμβασης SOLAS θα θίξουν τη νομοθεσία της ΕΕ, με την εφαρμογή της οδηγίας 2009/45/ΕΚ.

3.3 Τροποποιήσεις του κανονισμού II-1/1.2 της σύμβασης SOLAS, νέος κανονισμός II-1/19-1 και τροποποιήσεις των κανονισμών III/1.4, III/30 και III/37 της σύμβασης SOLAS

Η διεθνής σύμβαση για πρότυπα εκπαίδευσης, έκδοσης πιστοποιητικών και τήρησης φυλακών των ναυτικών (σύμβαση STCW) έχει ενσωματωθεί στην ενωσιακή νομοθεσία μέσω της οδηγίας 2008/106/ΕΚ για το ελάχιστο επίπεδο εκπαίδευσης των ναυτικών.

Ο κανονισμός V/2 της σύμβασης STCW περιλαμβάνει υποχρεωτικές ελάχιστες απαιτήσεις εκπαίδευσης και προσόντων πλοιάρχων, αξιωματικών, κατώτερων ναυτικών και λοιπού προσωπικού επιβατηγών πλοίων.

Ειδικότερα, σύμφωνα με τον πίνακα A-V/2 του τμήματος A-V/2 του κώδικα STCW σχετικά με τον καθορισμό των ελάχιστων προτύπων ικανότητας όσον αφορά τη διαχείριση κρίσεων και την ανθρώπινη συμπεριφορά, που συμπληρώνει τον κανονισμό V/2, οι ναυτικοί θα πρέπει να είναι σε θέση, μεταξύ άλλων, να οργανώσουν ρεαλιστικές ασκήσεις. Επιπλέον, ο διεθνής κώδικας διαχείρισης της ασφάλειας για την ασφαλή λειτουργία των πλοίων και για την πρόληψη της ρύπανσης (κώδικας ISM), ο οποίος καθίσταται υποχρεωτικός δυνάμει των διατάξεων

του κεφαλαίου IX της διεθνούς σύμβασης για την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα (SOLAS), έχει ενσωματωθεί στην ενωσιακή νομοθεσία μέσω του κανονισμού (ΕΚ) 336/2006. Ειδικότερα, όσον αφορά την ετοιμότητα για αντιμετώπιση καταστάσεων έκτακτης ανάγκης, ο κώδικας ISM απαιτεί από την εταιρεία να καθιερώσει προγράμματα γυμνασίων και ασκήσεων που προετοιμάζουν για την ανάληψη δράσης για αντιμετώπιση καταστάσεων έκτακτης ανάγκης.

Ως εκ τούτου, οι τροποποιήσεις του κανονισμού II-1/1.2 της σύμβασης SOLAS, ο νέος κανονισμός II-1/19-1 και οι τροποποιήσεις των κανονισμών III/1.4, III/30 και III/37 της σύμβασης SOLAS σχετικά με τις ασκήσεις ευστάθειας σε περίπτωση ζημίας θα θίξουν τη νομοθεσία της ΕΕ, με την εφαρμογή της οδηγίας 2008/106/ΕΚ και του κανονισμού (ΕΚ) 336/2006.

3.4 Τροποποιήσεις των κανονισμών II-2/1 και II-2/10 της σύμβασης SOLAS

Το άρθρο 6 παράγραφος 2 στοιχείο α) σημείο i) της οδηγίας 2009/45/ΕΚ ορίζει ότι τα νέα επιβατηγά πλοία της κατηγορίας Α πρέπει να πληρούν εξ ολοκλήρου τις απαιτήσεις της σύμβασης SOLAS του 1974, όπως έχει τροποποιηθεί. Επιπλέον, οι κανονισμοί II-2/1 και II-2/10 της σύμβασης SOLAS εφαρμόζονται στα νέα πλοία των κατηγοριών Β, Γ και Δ και τα υπάρχοντα πλοία της κατηγορίας Β σύμφωνα με το παράρτημα I κεφάλαιο II-2 μέρος Α, σημείο 6.7 («Διατάξεις κατασβέσεως πυρκαϊάς στα μηχανοστάσια») της οδηγίας 2009/45/ΕΚ, στην οποία ορίζεται ότι τα μηχανοστάσια και τα λεβητοστάσια πρέπει να είναι εφοδιασμένα με φορητά συστήματα.

Ως εκ τούτου, οι τροποποιήσεις των κανονισμών II-2/1 και II-2/10 της σύμβασης SOLAS που αφορούν διατάξεις κατασβέσεως πυρκαϊάς στα μηχανοστάσια θα θίξουν τη νομοθεσία της ΕΕ, με την εφαρμογή της οδηγίας 2009/45/ΕΚ.

3. 5 Τροποποιήσεις του κανονισμού II-1/3-12 της σύμβασης SOLAS

Το άρθρο 3 της οδηγίας 2003/10/ΕΚ περί των ελάχιστων προδιαγραφών υγείας και ασφάλειας για την έκθεση των εργαζομένων σε κινδύνους προερχόμενους από φυσικούς παράγοντες (θόρυβος) καθορίζει ελάχιστες απαιτήσεις για την προστασία των εργαζομένων, καθώς και οριακές τιμές έκθεσης και τιμές έκθεσης για ανάληψη δράσης. Επιπλέον, ως δευτερεύουσα σχετική νομοθεσία, το άρθρο 6 παράγραφος 2 στοιχείο α) σημείο i) της οδηγίας 2009/45/ΕΚ ορίζει ότι η σύμβαση SOLAS του 1974, όπως έχει τροποποιηθεί, εφαρμόζεται στα νέα πλοία της κατηγορίας Α, και το παράρτημα I μέρος Γ κανονισμός 18 της εν λόγω οδηγίας προβλέπει μέτρα για τη μείωση του θορύβου στα μηχανοστάσια, για νέα πλοία των κατηγοριών Β, Γ και Δ.

Ως εκ τούτου, οι τροποποιήσεις του κανονισμού II-1/3-12 της σύμβασης SOLAS θα θίξουν τη νομοθεσία της ΕΕ, με την εφαρμογή της οδηγίας 2003/10/ΕΚ και της οδηγίας 2009/45/ΕΚ.

3. 6 Τροποποιήσεις της διεθνούς σύμβασης και του κώδικα για πρότυπα εκπαίδευσης, έκδοσης πιστοποιητικών και τήρησης φυλακών των ναυτικών (STCW) όσον αφορά την ειδική εκπαίδευση για επιβατηγά πλοία και τα μέρη Α και Β του κώδικα STCW

Η οδηγία 2008/106/ΕΚ, συγκεκριμένα ο κανονισμός V/2 του κεφαλαίου V του παραρτήματος I, περιλαμβάνει υποχρεωτικές ελάχιστες απαιτήσεις εκπαίδευσης και προσόντων πλοιάρχων, αξιωματικών, κατώτερων ναυτικών και λοιπού προσωπικού επιβατηγών πλοίων.

Ως εκ τούτου, οι τροποποιήσεις της σύμβασης και του κώδικα STCW όσον αφορά την ειδική εκπαίδευση για επιβατηγά πλοία θα θίξουν τη νομοθεσία της ΕΕ, με την εφαρμογή της οδηγίας 2008/106/ΕΚ.

3.7 Σχέδιο τροποποιήσεων του κεφαλαίου 13 του κώδικα συστημάτων πυρασφάλειας όσον αφορά την αποσαφήνιση της κατανομής του πληρώματος σε κοινόχρηστους χώρους

Το άρθρο 6 παράγραφος 2 στοιχείο α) σημείο i) της οδηγίας 2009/45/ΕΚ ορίζει ότι τα νέα επιβατηγά πλοία της κατηγορίας Α πρέπει να πληρούν εξ ολοκλήρου τις απαιτήσεις της σύμβασης SOLAS του 1974, όπως έχει τροποποιηθεί. Επιπλέον, σύμφωνα με το κεφάλαιο II-2 μέρος Α του παραρτήματος Ι της οδηγίας 2009/45/ΕΚ ο κώδικας συστημάτων πυρασφάλειας που εκδόθηκε με την απόφαση MSC.98(73) εφαρμόζεται στα πλοία των κατηγοριών Β, Γ και Δ που ναυπηγήθηκαν την 1η Ιανουαρίου 2003 ή μετά.

Συνεπώς, οι τροποποιήσεις του κεφαλαίου 13 του κώδικα συστημάτων πυρασφάλειας θα θίξουν τη νομοθεσία της ΕΕ, με την εφαρμογή της οδηγίας 2009/45/ΕΚ.

3.8 Τροποποιήσεις του κώδικα του Προγράμματος Ενισχυμένων Επιθεωρήσεων (ESP) του 2011

Στόχος του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 530/2012 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την εσπευσμένη σταδιακή καθιέρωση απαιτήσεων διπλού κύτους ή ισοδύναμου σχεδιασμού για τα πετρελαιοφόρα μονού κύτους είναι η θέσπιση προγράμματος εσπευσμένης σταδιακής εφαρμογής των απαιτήσεων διπλού κύτους ή ισοδύναμου σχεδιασμού της σύμβασης MARPOL 73/78, όπως ορίζεται στο άρθρο 3 του εν λόγω κανονισμού, για τα πετρελαιοφόρα μονού κύτους, καθώς και η απαγόρευση της μεταφοράς βαρέων κλασμάτων προϊόντων πετρελαίου από πετρελαιοφόρα μονού κύτους με προορισμό ή αφετηρία λιμένες των κρατών μελών.

Με τον εν λόγω κανονισμό καθίσταται υποχρεωτική η εφαρμογή του προγράμματος εκτίμησης της κατάστασης των πλοίων (CAS) του ΔΝΟ για τα πετρελαιοφόρα μονού κύτους, ηλικίας άνω των 15 ετών. Το άρθρο 5 προβλέπει ότι αυτά τα πετρελαιοφόρα πρέπει να πληρούν το CAS, το οποίο στη συνέχεια ορίζεται στο άρθρο 6 ως το πρόγραμμα εκτίμησης της κατάστασης των πλοίων που εκδόθηκε με την απόφαση MEPC 94(46) της 27ης Απριλίου 2001, όπως τροποποιήθηκε με την απόφαση MEPC 99(48) της 11ης Οκτωβρίου 2002 και με την απόφαση MEPC 112(50) της 4ης Δεκεμβρίου 2003. Το πρόγραμμα ενισχυμένων επιθεωρήσεων κατά τη διάρκεια ελέγχων πλοίων μεταφοράς χύδην φορτίου και πετρελαιοφόρων ή το πρόγραμμα ενισχυμένων επιθεωρήσεων (ESP) ορίζει τον τρόπο διενέργειας της εν λόγω εντατικότερης εκτίμησης. Επειδή για την επίτευξη του στόχου του προγράμματος εκτίμησης της κατάστασης των πλοίων (CAS) χρησιμοποιείται το πρόγραμμα ενισχυμένων επιθεωρήσεων (ESP), ενδεχόμενη αλλαγή στις επιθεωρήσεις ESP θα καθίσταται αμέσως και αυτόματα εφαρμοστέα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 530/2012. Ως εκ τούτου, οι τροποποιήσεις που πρόκειται να εκδοθούν στην MSC 97, με τις οποίες επέρχονται αλλαγές στον κώδικα ESP, θα θίξουν τη νομοθεσία της ΕΕ, με την εφαρμογή του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 530/2012.

3.7 Σύνοψη

Λόγω της σύνδεσης των προτεινόμενων τροποποιήσεων με τη συναφή νομοθεσία της ΕΕ, που στοιχειοθετήθηκε προηγουμένως, η Επιτροπή κρίνει ότι η αναμενόμενη έκδοση των προαναφερόμενων τροποποιήσεων στην 70ή σύνοδο της MEPC και την

97η σύνοδο της MSC εμπίπτει στην αποκλειστική αρμοδιότητα της ΕΕ, την οποία έχει αποκτήσει η Ένωση σύμφωνα με το άρθρο 3 παράγραφος 2 της ΣΛΕΕ, εφόσον η έκδοση των συγκεκριμένων διεθνών νομοθετημάτων θίγει κοινούς κανόνες ή μεταβάλλει το πεδίο εφαρμογής τους.

Σύμφωνα με πάγια νομολογία, ακόμη και εάν η Ένωση δεν είναι μέλος του ΔΝΟ ούτε συμβαλλόμενο μέρος των σχετικών διεθνών νομοθετημάτων, δεν επιτρέπεται στα κράτη μέλη να αναλάβουν υποχρεώσεις που ενδέχεται να θίγουν κανόνες της ΕΕ που έχουν θεσπιστεί για την επίτευξη των στόχων των Συνθηκών, εκτός εάν εξουσιοδοτηθούν να το πράξουν με απόφαση του Συμβουλίου, κατόπιν πρότασης της Επιτροπής.

4. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ

Ως εκ τούτου, η Επιτροπή προτείνει την έκδοση απόφασης του Συμβουλίου σχετικά με τη θέση που θα λάβει, εξ ονόματος της Ευρωπαϊκής Ένωσης, για τις τροποποιήσεις που αναφέρονται στα σημεία 1.1 – 1.8 ανωτέρω, οι οποίες πρόκειται να εκδοθούν στην 70^{ή} σύνοδο της Επιτροπής Προστασίας του Θαλάσσιου Περιβάλλοντος και στην 97^{η} σύνοδο της Επιτροπής Ναυτικής Ασφάλειας, αντίστοιχα.

2016/0263 (NLE)

Πρόταση

ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

για τη θέση που θα ληφθεί εξ ονόματος της Ευρωπαϊκής Ένωσης στο πλαίσιο του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού στην 70ή σύνοδο της Επιτροπής Προστασίας του Θαλάσσιου Περιβάλλοντος και στην 97η σύνοδο της Επιτροπής Ναυτικής Ασφάλειας σχετικά με την έκδοση τροποποιήσεων του παραρτήματος VI της σύμβασης MARPOL, του κανονισμού II-1 της σύμβασης SOLAS, των κανονισμών III/1.4, III/30 και III/37 της σύμβασης SOLAS, των κανονισμών II-2/1 και II-2/10 της σύμβασης SOLAS, του κανονισμού II-1/3-12 της σύμβασης SOLAS, της σύμβασης και του κώδικα STCW, του κώδικα συστημάτων πυρασφάλειας και του κώδικα του προγράμματος ενισχυμένων επιθεωρήσεων του 2011

ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ,

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

Έχοντας υπόψη την πρόταση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

(1) Η δράση της Ευρωπαϊκής Ένωσης στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών θα πρέπει να αποσκοπεί στη βελτίωση της ναυτικής ασφάλειας και στην προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος.

(2) Η Επιτροπή Προστασίας του Θαλάσσιου Περιβάλλοντος (MEPC) του ΔΝΟ συμφώνησε στην 69η σύνοδό της σχετικά με τη δημιουργία υποχρεωτικού συστήματος συλλογής δεδομένων για την κατανάλωση καυσίμου και με τις απαραίτητες τροποποιήσεις του κεφαλαίου 4 του παραρτήματος VI της σύμβασης MARPOL. Οι τροποποιήσεις αυτές αναμένεται ότι θα εκδοθούν στην 70η σύνοδο της MEPC που θα πραγματοποιηθεί τον Οκτώβριο του 2016.

(3) Η Επιτροπή Ναυτικής Ασφάλειας (MSC) του ΔΝΟ στην 95η και 96η σύνοδό της ενέκρινε τροποποιήσεις του κανονισμού II-1 της σύμβασης SOLAS, των κανονισμών III/1.4, III/30 και III/37 της σύμβασης SOLAS, των κανονισμών II-2/1 και II-2/10 της σύμβασης SOLAS, του κανονισμού II-1/3-12 της σύμβασης SOLAS, της σύμβασης και του κώδικα STCW, του κώδικα συστημάτων πυρασφάλειας και του κώδικα του προγράμματος ενισχυμένων επιθεωρήσεων του 2011. Οι τροποποιήσεις αυτές αναμένεται ότι θα εκδοθούν στην 97η σύνοδο της MSC που θα πραγματοποιηθεί τον Νοέμβριο του 2016.

(4) Οι τροποποιήσεις του κεφαλαίου 4 του παραρτήματος VI της σύμβασης MARPOL προβλέπουν τη δημιουργία παγκόσμιου συστήματος συλλογής δεδομένων για τα δεδομένα που πρόκειται να συλλέγονται και να υποβάλλονται ετησίως από ορισμένα πλοία, τις διαδικασίες επαλήθευσης που συνδέονται με τα υποβληθέντα στοιχεία, την καθιέρωση δηλώσεων συμμόρφωσης, τις περιπτώσεις που αφορούν μεταβίβαση κυριότητας, την υποβολή των δεδομένων στον ΔΝΟ, την ανωνυμοποίηση των δεδομένων και την πρόσβαση σε αυτά, καθώς και τις διαδικασίες για την επιβεβαίωση

της συμμόρφωσης των πλοίων που φέρουν σημαία μη συμβαλλομένων μερών του παραρτήματος VI της σύμβασης MARPOL. Ο κανονισμός (ΕΕ) 2015/757 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου[1] καθορίζει ενωσιακό σύστημα παρακολούθησης, υποβολής εκθέσεων και επαλήθευσης (ΠΥΕ) των εκπομπών CO_2 και της ενεργειακής απόδοσης από τη ναυτιλία. Εφαρμόζεται σε όλα τα πλοία ολικής χωρητικότητας άνω των 5 000 κόρων που καταπλέουν σε λιμένες, βρίσκονται εντός λιμένων ή αποπλέουν από λιμένες οι οποίοι υπάγονται στη δικαιοδοσία κράτους μέλους από την 1η Ιανουαρίου 2018 και μετά, ανεξάρτητα από τη χώρα νηολόγησης του πλοίου.

(5) Το άρθρο 22 του κανονισμού (ΕΕ) 2015/757 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου περιλαμβάνει ρήτρα επανεξέτασης σε περίπτωση που υπάρξει διεθνής συμφωνία στον τομέα αυτό. Η έκδοση των τροποποιήσεων του κεφαλαίου 4 του παραρτήματος VI της σύμβασης MARPOL εκκινεί την εν λόγω διαδικασία επανεξέτασης, η οποία μπορεί να οδηγήσει σε πρόταση τροποποίησης του κανονισμού προκειμένου να εξασφαλιστεί η ευθυγράμμιση, στον ενδεδειγμένο βαθμό, με το παγκόσμιο σύστημα συλλογής δεδομένων που έχει συμφωνηθεί στο πλαίσιο του ΔΝΟ.

(6) Οι τροποποιήσεις των κανονισμών II-1/1, II-1/2, II-1/3, II-1/4, II-1/5, II-1/6, II-1/7, II-1/8-1, II-1/9, II-1/10, II-1/12, II-1/13, 15 – 17, 19, 21, 22 και 35 της σύμβασης SOLAS θα εισαγάγουν συντακτικές και επακόλουθες αλλαγές, καθώς και αλλαγές οι οποίες αφορούν τις απαιτήσεις υποδιαίρεσης του πλοίου και ευστάθειάς του σε περίπτωση ζημίας με σκοπό τη βελτίωση της επιβιωσιμότητας των επιβατηγών πλοίων σε περίπτωση ζημίας. Το άρθρο 6 παράγραφος 2 στοιχείο α) σημείο i) της οδηγίας 2009/45/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου[2] ορίζει ότι τα νέα επιβατηγά πλοία της κατηγορίας Α πληρούν εξ ολοκλήρου τις απαιτήσεις της σύμβασης SOLAS του 1974, όπως έχει τροποποιηθεί.

(7) Οι τροποποιήσεις του κανονισμού II-1/1.2 της σύμβασης SOLAS, ο νέος κανονισμός II-1/19-1 και οι τροποποιήσεις των κανονισμών III/1.4, III/30 και III/37 της σύμβασης SOLAS όσον αφορά τις ασκήσεις ελέγχου ζημίας αποτελούν τμήμα μιας συνολικής προσέγγισης για τη βελτίωση της επιβιωσιμότητας μετά από κατάκλυση με σκοπό τη βελτίωση της ασφάλειας σε νέα και υπάρχοντα επιβατηγά πλοία. Η οδηγία 2008/106/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου[3], συγκεκριμένα ο κανονισμός V/2 του κεφαλαίου V του παραρτήματος I, περιλαμβάνει υποχρεωτικές ελάχιστες απαιτήσεις εκπαίδευσης και προσόντων πλοιάρχων, αξιωματικών, κατώτερων ναυτικών και λοιπού προσωπικού επιβατηγών πλοίων. Η διεθνής σύμβαση για πρότυπα εκπαίδευσης, έκδοσης πιστοποιητικών και τήρησης φυλακών των ναυτικών (STCW), η οποία έχει ενσωματωθεί στο ενωσιακό δίκαιο με την οδηγία 2008/106/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, περιλαμβάνει απαιτήσεις εκπαίδευσης σχετικά με την ευστάθεια των πλοίων στους σχετικούς πίνακες ικανοτήτων του κώδικα STCW.

---

1 Κανονισμός (ΕΕ) 2015/757 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 29ης Απριλίου 2015, για την παρακολούθηση, την υποβολή εκθέσεων και επαλήθευση των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα από θαλάσσιες μεταφορές και για την τροποποίηση της οδηγίας 2009/16/ΕΚ (ΕΕ L 123 της 19.5.2015, σ. 55).

2 Οδηγία 2009/45/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 6ης Μαΐου 2009, για τους κανόνες και τα πρότυπα ασφαλείας για τα επιβατηγά πλοία (ΕΕ L 163 της 25.6.2009, σ. 1).

3 Οδηγία 2008/106/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για το ελάχιστο επίπεδο εκπαίδευσης των ναυτικών (ΕΕ L 323 της 3.12.2008, σ. 33).

(8) Με τις τροποποιήσεις των κανονισμών II-2/1 και II-2/10 της σύμβασης SOLAS, δεν θα απαιτούνται πλέον πυροσβεστήρες αφρού χωρητικότητας τουλάχιστον 135 λίτρων σε λεβητοστάσια που προστατεύονται από σταθερά πυροσβεστικά συστήματα τοπικής εφαρμογής νερού. Το άρθρο 6 παράγραφος 2 στοιχείο α) σημείο i) της οδηγίας 2009/45/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ορίζει ότι τα νέα επιβατηγά πλοία της κατηγορίας Α πληρούν εξ ολοκλήρου τις απαιτήσεις της σύμβασης SOLAS του 1974, όπως έχει τροποποιηθεί. Επιπλέον, οι κανονισμοί II-2/1 και II-2/10 της σύμβασης SOLAS εφαρμόζονται στα νέα πλοία των κατηγοριών Β, Γ και Δ και τα υπάρχοντα πλοία της κατηγορίας Β σύμφωνα με το παράρτημα Ι κεφάλαιο II-2 μέρος Α, σημείο 6.7 («Διατάξεις κατασβέσεως πυρκαϊάς στα μηχανοστάσια») της οδηγίας 2009/45/ΕΚ, στην οποία ορίζεται ότι τα μηχανοστάσια και τα λεβητοστάσια πρέπει να είναι εφοδιασμένο με φορητά συστήματα.

(9) Οι τροποποιήσεις του κανονισμού II-1/3-12 της σύμβασης SOLAS θα καλύψουν ένα κενό στον ισχύοντα κανονισμό σχετικά με την εφαρμογή του κώδικα για τα επίπεδα του θορύβου στα πλοία για τα οποία η σύμβαση ναυπήγησης συνάπτεται πριν από την 1η Ιουλίου 2014 και των οποίων οι τρόπιδες έχουν τοποθετηθεί ή τα οποία βρίσκονται σε ανάλογο στάδιο κατασκευής από την 1η Ιανουαρίου 2015 και μετά, και η παράδοση των οποίων δεν λαμβάνει χώρα πριν από την 1η Ιουλίου 2018. Το άρθρο 3 της οδηγίας 2003/10/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου[4] καθορίζει ελάχιστες απαιτήσεις για την προστασία των εργαζομένων, καθώς και οριακές τιμές έκθεσης και τιμές έκθεσης για ανάληψη δράσης. Επιπλέον, ως δευτερεύουσα σχετική νομοθεσία, το άρθρο 6 παράγραφος 2 στοιχείο α) σημείο i) της οδηγίας 2009/45/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ορίζει ότι η σύμβαση SOLAS του 1974, όπως έχει τροποποιηθεί, ισχύει για τα νέα πλοία της κατηγορίας Α, και το παράρτημα Ι μέρος Γ κανονισμός 18 της εν λόγω οδηγίας προβλέπει μέτρα για τη μείωση του θορύβου στα μηχανοστάσια, για νέα πλοία των κατηγοριών Β, Γ και Δ.

(10) Οι τροποποιήσεις της σύμβασης και του κώδικα STCW σχετικά με την ειδική εκπαίδευση για επιβατηγά πλοία και των μερών Α και Β του κώδικα STCW θα αντιμετωπίσουν νέες προκλήσεις που τίθενται λόγω του αυξημένου μεγέθους των σύγχρονων κρουαζιερόπλοιων και του μεγάλου αριθμού επιβατών στο πλοίο, περιλαμβάνουν δε τέσσερα διακριτά επίπεδα εκπαίδευσης και εξοικείωσης: εξοικείωση με καταστάσεις έκτακτης ανάγκης σε επιβατηγά πλοία, εκπαίδευση στη διαχείριση πλήθους σε επιβατηγά πλοία, εκπαίδευση στη διαχείριση κρίσεων και στην ανθρώπινη συμπεριφορά σε επιβατηγά πλοία, καθώς και εκπαίδευση σε επιβατηγά πλοία ro-ro. Η οδηγία 2008/106/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, συγκεκριμένα ο κανονισμός V/2 του κεφαλαίου V του παραρτήματος Ι, περιλαμβάνει υποχρεωτικές ελάχιστες απαιτήσεις εκπαίδευσης και προσόντων πλοιάρχων, αξιωματικών, κατώτερων ναυτικών και λοιπού προσωπικού επιβατηγών πλοίων.

(11) Οι τροποποιήσεις του κεφαλαίου 13 του κώδικα συστημάτων πυρασφάλειας διευκρινίζουν ότι οι υπολογισμοί των διαστάσεων των μέσων διαφυγής, οι οποίοι βασίζονται στον συνολικό αριθμό ατόμων που αναμένεται να διαφύγουν από το κλιμακοστάσιο και μέσω ανοιγμάτων θυρών, διαδρόμων και πλατύσκαλων, γίνονται χωριστά για δύο διαφορετικές περιπτώσεις πληρότητας των καθορισμένων χώρων. Το άρθρο 6 παράγραφος 2 στοιχείο α) σημείο i) της οδηγίας 2009/45/ΕΚ του

[4] Οδηγία 2003/10/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 6ης Φεβρουαρίου 2003, περί των ελάχιστων προδιαγραφών υγείας και ασφάλειας για την έκθεση των εργαζομένων σε κινδύνους προερχόμενους από φυσικούς παράγοντες (θόρυβος) (ΕΕ L 42 της 15.2.2003, σ. 38).

Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ορίζει ότι τα νέα επιβατηγά πλοία της κατηγορίας Α πρέπει να πληρούν εξ ολοκλήρου τις απαιτήσεις της σύμβασης SOLAS του 1974, όπως έχει τροποποιηθεί. Επιπλέον, σύμφωνα με το κεφάλαιο II-2 μέρος Α του παραρτήματος Ι της οδηγίας 2009/45/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, ο κώδικας συστημάτων πυρασφάλειας που εκδόθηκε με την απόφαση MSC.98(73) εφαρμόζεται στα πλοία των κατηγοριών Β, Γ και Δ που ναυπηγήθηκαν την 1η Ιανουαρίου 2003 ή μετά.

(12) Οι τροποποιήσεις του κώδικα ESP του 2011 παρέχουν εναρμόνιση με τις επικαιροποιημένες ενοποιημένες απαιτήσεις της Διεθνούς Ένωσης Νηογνωμόνων (IACS UR σειρά Z10), οι οποίες αφορούν απαιτήσεις επιθεώρησης και πιστοποίησης. Τα άρθρα 5 και 6 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 530/2012 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου[5] καθιστούν υποχρεωτική την εφαρμογή του προγράμματος εκτίμησης της κατάστασης των πλοίων (CAS) του ΔΝΟ για τα πετρελαιοφόρα μονού κύτους, ηλικίας άνω των 15 ετών. Το πρόγραμμα ενισχυμένων επιθεωρήσεων κατά τη διάρκεια ελέγχων πλοίων μεταφοράς χύδην φορτίου και πετρελαιοφόρων ή το πρόγραμμα ενισχυμένων επιθεωρήσεων (ESP) καθορίζει τον τρόπο διενέργειας της εν λόγω εντατικότερης εκτίμησης. Επειδή για την επίτευξη του στόχου του προγράμματος εκτίμησης της κατάστασης των πλοίων (CAS) χρησιμοποιείται το πρόγραμμα ενισχυμένων επιθεωρήσεων (ESP), οποιαδήποτε αλλαγή στις επιθεωρήσεις ESP θα καθίσταται αυτόματα εφαρμοστέα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 530/2012.

(13) Η Ένωση δεν είναι ούτε μέλος του ΔΝΟ ούτε συμβαλλόμενο μέρος των σχετικών συμβάσεων και κωδίκων. Συνεπώς, είναι αναγκαίο το Συμβούλιο να εξουσιοδοτήσει τα κράτη μέλη να διατυπώσουν τη θέση της Ένωσης και να εκφράσουν τη συγκατάθεσή τους να δεσμευτούν από τις εν λόγω τροποποιήσεις,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΑΠΟΦΑΣΗ:

Άρθρο 1

Με σκοπό τη βελτίωση των ισχυουσών απαιτήσεων περιβαλλοντικής προστασίας που ορίζονται στη σύμβαση MARPOL, η θέση της Ένωσης κατά την 70ή σύνοδο της Επιτροπής Προστασίας Θαλάσσιου Περιβάλλοντος του ΔΝΟ είναι ότι συμφωνεί με την έγκριση των τροποποιήσεων του κεφαλαίου 4 του παραρτήματος VI της σύμβασης MARPOL, όπως αυτές ορίζονται στο παράρτημα 7 του εγγράφου MEPC 69/21/add.1 του ΔΝΟ.

Άρθρο 2

Η θέση της Ένωσης στην 97η σύνοδο της Επιτροπής Ναυτικής Ασφάλειας του ΔΝΟ είναι ότι συμφωνεί με την έκδοση:

α) των τροποποιήσεων των κανονισμών II-1/1, II-1/2, II-1/3, II-1/4, II-1/5, II-1/6, II-1/7, II-1/8-1, II-1/9, II-1/10, II-1/12, II-1/13, II-1/15-17, II-1/19, II-1/21-22 και II-1/35 της σύμβασης SOLAS, όπως παρατίθενται στο παράρτημα 1 της εγκυκλίου αριθ. 3644 του ΔΝΟ, της 20ής Μαΐου 2016·

β) των τροποποιήσεων του κανονισμού II-1/1.2 της σύμβασης SOLAS, του νέου κανονισμού II-1/19-1 και των τροποποιήσεων των κανονισμών III/1.4, III/30, και

[5] Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 530/2012 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 13ης Ιουνίου 2012, για την εσπευσμένη σταδιακή καθιέρωση απαιτήσεων διπλού κύτους ή ισοδύναμου σχεδιασμού για τα πετρελαιοφόρα μονού κύτους (ΕΕ L 172 της 30.6.2012, σ. 3).

III/37, όπως παρατίθενται στο παράρτημα 1 της εγκυκλίου αριθ. 3644 του ΔΝΟ, της 20ής Μαΐου 2016·

γ) των τροποποιήσεων των κανονισμών II-2/1 και II-2/10 της σύμβασης SOLAS, όπως παρατίθενται στο παράρτημα 1 της εγκυκλίου αριθ. 3644 του ΔΝΟ, της 20ής Μαΐου 2016·

δ) των τροποποιήσεων του κανονισμού II-1/3-12 της σύμβασης SOLAS, όπως παρατίθεται στο παράρτημα 1 της εγκυκλίου αριθ. 3644 της 20ης Μαΐου 2016 του ΔΝΟ·

ε) των τροποποιήσεων της σύμβασης και του κώδικα STCW σχετικά με την ειδική εκπαίδευση για επιβατηγά πλοία και των τροποποιήσεων των μερών Α και Β του κώδικα STCW, όπως παρατίθενται στο παράρτημα [ ] του εγγράφου MSC 96/25/add.1 του ΔΝΟ·

στ) των τροποποιήσεων του κεφαλαίου 13 του κώδικα συστημάτων πυρασφάλειας, όπως παρατίθεται στο παράρτημα 2 της εγκυκλίου αριθ. 3644 της 20ης Μαΐου 2016 του ΔΝΟ·

ζ) των τροποποιήσεων του κώδικα του Προγράμματος Ενισχυμένων Επιθεωρήσεων του 2011, όπως παρατίθεται στο παράρτημα 4 της εγκυκλίου αριθ. 3644 του ΔΝΟ, της 20ής Μαΐου 2016.

Άρθρο 3

1. Η θέση της Ένωσης όπως καθορίζεται και στα άρθρα 1 και 2 εκφράζεται από τα κράτη μέλη που είναι μέλη του ΔΝΟ, τα οποία ενεργούν από κοινού προς το συμφέρον της Ένωσης.

2. Ελάσσονος σημασίας αλλαγές στις θέσεις που αναφέρονται στα άρθρα 1 και 2 μπορούν να συμφωνηθούν χωρίς να απαιτείται τροποποίηση της θέσης, και αλλαγές στη θέση που αναφέρεται στο άρθρο 2 σημείο α) όσον αφορά τις τροποποιήσεις του κανονισμού II-1/6 της σύμβασης SOLAS μπορούν να συμφωνούνται με σκοπό να βελτιωθεί το τρέχον επίπεδο ασφάλειας.

Άρθρο 4

Τα κράτη μέλη με την παρούσα απόφαση εξουσιοδοτούνται να παράσχουν τη συγκατάθεσή τους να δεσμευτούν, προς το συμφέρον της Ένωσης, από τις τροποποιήσεις που αναφέρονται στα άρθρα 1 και 2.

Άρθρο 5

Η παρούσα απόφαση απευθύνεται στα κράτη μέλη.

Βρυξέλλες,

Για το Συμβούλιο
Ο Πρόεδρος