



ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ

Βρυξέλλες, 11.07.1996
COM(96) 255 τελικό

96/0168 (SYN)

**ΠΡΟΤΑΣΗ ΟΔΗΓΙΑΣ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ ΓΙΑ ΤΗ ΘΕΣΠΙΣΗ ΕΝΑΡΜΟΝΙΣΜΕΝΟΥ
ΚΑΘΕΣΤΩΤΟΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΓΙΑ ΤΑ ΑΔΙΕΥΤΙΚΑ ΣΚΑΦΗ ΜΗΚΟΥΣ 24 ΚΑΙ ΑΝΩ ΜΕΤΡΩΝ**

(υποβληθείσα από την Επιτροπή)

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

ΑΙΤΙΟΛΟΓΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

ΓΕΝΙΚΗ ΕΙΣΑΓΩΓΗ	2
ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΟ ΤΗΣ ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΗΣ ΟΔΗΓΙΑΣ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ	7
ΛΟΓΟΙ ΠΟΥ ΥΠΑΓΟΡΕΥΟΥΝ ΤΗΝ ΕΚΔΟΣΗ ΟΔΗΓΙΑΣ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ	9
ΕΙΔΙΚΕΣ ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ	11
ΠΡΟΣΑΡΤΗΜΑ 1	16
ΠΡΟΣΑΡΤΗΜΑ 2	19

ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΗ ΠΡΑΞΗ

ΠΡΟΤΑΣΗ ΟΔΗΓΙΑΣ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ	22
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι	31
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙ	33
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙΙ	37
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙV	41

ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΗΣ ΜΕΙΚΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΕΟΧ

54

ΔΗΜΟΣΙΟΝΟΜΙΚΟ ΔΕΛΤΙΟ

56

ΕΝΤΥΠΟ ΕΚΤΙΜΗΣΗΣ ΑΝΤΙΚΤΥΠΟΥ

59

ΑΙΤΙΟΛΟΓΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

ΓΕΝΙΚΗ ΕΙΣΑΓΩΓΗ

1. Η ασφάλεια των αλιευτικών σκαφών αποτελούσε ανέκαθεν ιδιαίτερα σημαντικό θέμα για την Ευρωπαϊκή Κοινότητα. Δεδομένου ότι η αλιεία συγκαταλέγεται στις επαγγελματικές δραστηριότητες με τη μεγαλύτερη συχνότητα ατυχημάτων¹, έχουν αναληφθεί διάφορες πρωτοβουλίες, τόσο σε παγκόσμιο όσο και σε ευρωπαϊκό επίπεδο, με στόχο τη βελτίωση της κατάστασης αυτής.

Παρότι δυστυχώς δεν μπορεί να δοθεί μια πλήρης εικόνα των ατυχημάτων που έχουν συμβεί σε αλιευτικά σκάφη στον ευρωπαϊκό χώρο, λόγω της έλλειψης κατάλληλων στατιστικών, τα αριθμητικά στοιχεία που περιλαμβάνονται στο παράρτημα 1 δείχνουν τη σημασία του προβλήματος. Το υψηλό ποσοστό ατυχημάτων ώθησε την Επιτροπή να δώσει ιδιαίτερη προσοχή στο θέμα αυτό, αφενός, με το πρόγραμμα για την ασφάλεια και την υγεία κατά την εργασία και, αφετέρου, με την Κοινή Πολιτική Μεταφορών. Οι κίνδυνοι στους οποίους εκτίθενται οι αλιείς συχνά συνδέονται άμεσα με τη ναυπήγηση και με τον εξαρτισμό ασφάλειας των σκαφών.

2. Οι πρωτοβουλίες σε κοινοτικό επίπεδο εστιάζονταν μέχρι σήμερα κυρίως στη βελτίωση των συνθηκών εργασίας και διαβίωσης των αλιέων που εργάζονται επί αλιευτικών σκαφών.

Στις 23 Νοεμβρίου 1993, το Συμβούλιο ενέκρινε την οδηγία 93/103/ΕΚ του Συμβουλίου σχετικά με τις ελάχιστες προδιαγραφές ασφάλειας και υγείας κατά την εργασία στα αλιευτικά σκάφη². Η οδηγία αυτή έχει στόχο να εξασφαλίσει ότι τα νέα αλιευτικά σκάφη μήκους 15 και άνω μέτρων και τα υπάρχοντα αλιευτικά σκάφη μήκους 18 και άνω μέτρων, που φέρουν σημαία κράτους μέλους, δεν θέτουν σε κίνδυνο την ασφάλεια και την υγεία των εργαζομένων. Η συγκεκριμένη οδηγία θεσπίζει μια δέσμη ελάχιστων προδιαγραφών ασφάλειας και υγείας που αφορούν το σκάφος και τον εξαρτισμό του. Εντούτοις, οι απαιτήσεις αυτές είναι λιγότερο λεπτομερείς από εκείνες που ήδη περιλαμβάνονται στις διεθνείς συμβάσεις περί ασφάλειας στη θάλασσα.

3. Σε διεθνές επίπεδο, η κατάσταση είναι μάλλον περίπλοκη. Το πρώτο σημαντικό βήμα προόδου στον τομέα αυτό χρονολογείται από τη δεκαετία του '70, με την απόπειρα θέσπισης μιας διεθνούς σύμβασης η οποία να καθορίζει κανόνες ασφάλειας για τα σκάφη μήκους 24 και άνω μέτρων.

Το 1977, 45 χώρες, συμπεριλαμβανομένων των 9 παράκτιων κρατών μελών της Κοινότητας, συμφώνησαν στο Torremolinos για ένα καθεστώς ασφάλειας για τα αλιευτικά σκάφη μήκους 24 και άνω μέτρων και υπέγραψαν τη Διεθνή Σύμβαση για την Ασφάλεια των Αλιευτικών Σκαφών, τη λεγόμενη Σύμβαση του Torremolinos του 1977.

¹ Κατά το χρονικό διάστημα 1982-1991, στο Loyds δηλώθηκαν κάπου 1580 ατυχήματα (παγκοσμίως, και μόνο για τα σκάφη άνω των 100 κοχ) και 1186 περιπτώσεις θανάτου.

² ΕΕ L 307 της 13.12.93. Η οδηγία αυτή είναι η 13η ειδική οδηγία κατά την έννοια του άρθρου 16(1) της οδηγίας 89/391/ΕΟΚ σχετικά με την εφαρμογή μέτρων για την προώθηση της βελτίωσης της ασφάλειας και της υγείας των εργαζομένων κατά την εργασία.

Η Σύμβαση συνίσταται σε περισσότερες από 200 σελίδες λεπτομερών κανονισμών σχετικά με τα πρότυπα ναυπήγησης που πρέπει να εφαρμόζονται κυρίως στα νέα σκάφη, συμπεριλαμβανομένου του τύπου και της φύσης του εξαρτισμού, σε όλους τους τομείς που άπτονται της ασφάλειας των πλοίων. Οι κανονισμοί αυτοί βασίζονται σε μεγάλο βαθμό στις διατάξεις της Διεθνούς Σύμβασης για την Ασφάλεια της Ζωής στη Θάλασσα (SOLAS) του 1974, λαμβάνοντας ωστόσο υπόψη τις ιδιαιτερότητες των αλιευτικών σκαφών.

Τη Σύμβαση έχουν επικυρώσει επτά κράτη μέλη (B, D, E, F, IT, NL και UK), αλλά, καθώς δεν επιτεύχθηκε ο ελάχιστος απαιτούμενος αριθμός επικυρώσεων, η Σύμβαση του 1977 δεν τέθηκε ποτέ σε ισχύ.

Ο βασικός λόγος για τη μη επικύρωση της Σύμβασης του Torremolinos του 1977, παρά τις προσπάθειες που κατεβλήθησαν σε κοινοτικό επίπεδο^{3 4}, ήταν η απροθυμία των χωρών που διαθέτουν τους μεγαλύτερους αλιευτικούς στόλους να εφαρμόσουν ένα δεσμευτικό καθεστώς ασφάλειας, πανομοιότυπο με εκείνο της Σύμβασης SOLAS, στα μικρότερα σκάφη (70 κοχ) που αναπτύσσουν σχετική δραστηριότητα κυρίως σε παράκτιες περιοχές.

Σε παγκόσμια κλίμακα, οι μεγαλύτεροι στόλοι είναι εκείνοι της Ιαπωνίας, της Ρωσίας, της Κίνας, της Κορέας, των Η.Π.Α και των Φιλιππίνων, οι οποίοι συνολικά αντιπροσωπεύουν περίπου το 50% του παγκόσμιου στόλου. Η κατάσταση σήμερα δεν έχει αλλάξει σχεδόν καθόλου (βλ. Προσάρτημα 1). Κατά συνέπεια, οι χώρες αυτές θα καθορίσουν το καταπόσον θα τεθεί σε ισχύ η Σύμβαση καθώς και την επιτυχία κάθε πρωτοβουλίας που θα αναληφθεί στο μέλλον σε παγκόσμιο επίπεδο.

4. Μια άλλη αδυναμία της Σύμβασης του Torremolinos του 1977 έχει σχέση με το πεδίο εφαρμογής της, το οποίο περιορίζεται στα σκάφη μήκους 24 και άνω μέτρων. Τα αλιευτικά σκάφη αυτού του μήκους αντιπροσωπεύουν μόνο ένα πολύ μικρό ποσοστό (περίπου 3%) του συνολικού στόλου και, ως εκ τούτου, η Σύμβαση θα έχει αντίκτυπο σε περιορισμένο αριθμό σκαφών, παρότι είναι σαφές ότι τα μεγαλύτερα σκάφη έχουν αναλογικά μεγαλύτερο μερίδιο των αλιευμάτων.
5. Στο διάστημα που μεσολάβησε από την υπογραφή της Σύμβασης του Torremolinos, το 1977, μέχρι σήμερα, τα άλλα σχετικά διεθνή όργανα που αφορούν την ασφάλεια, και ιδίως η Σύμβαση SOLAS, έχουν υποστεί πολλές τροποποιήσεις, τροποποιήσεις οι οποίες κατ'αρχήν θα πρέπει να συμπεριληφθούν επίσης στη Σύμβαση του Torremolinos. Για το λόγο αυτό, η Επιτροπή Θαλάσσιας Ασφάλειας του IMO ξεκίνησε το 1990 την αναθεώρηση της Σύμβασης του Torremolinos. Η αναθεώρηση αυτή ολοκληρώθηκε το 1993 στα πλαίσια μιας νέας διάσκεψης που πραγματοποιήθηκε στο Torremolinos από τις 22/3 έως τις 2/4 κατά την οποία εγκρίθηκε ένα πρωτόκολλο στη Σύμβαση του 1977.

Η διοργάνωση μιας νέας διάσκεψης έδωσε επίσης την ευκαιρία να τροποποιηθεί η Σύμβαση του Torremolinos του 1977 κατά τέτοιο τρόπο ώστε να καταστεί

³ Στις 23 Σεπτεμβρίου 1980, το Συμβούλιο εξέδωσε σύσταση για την επικύρωση της Σύμβασης του Torremolinos, ΕΕ L 259 της 2.10.1980, σ. 29.

⁴ Στις 25 Ιουνίου 1984, η Επιτροπή υπέβαλε πρόταση απόφασης του Συμβουλίου για την επικύρωση της Σύμβασης του Torremolinos και την εφαρμογή των διατάξεων αυτής από τα κράτη μέλη, ενώ εκκρεμεί η έναρξη της ισχύος της σύμβασης σε διεθνές επίπεδο (ΕΕ C 183 της 10.07.1984, σ. 17). Εξαιτίας εν μέρει της διαφωνίας που σημειώθηκε ως προς τη νομική βάση της ενέργειας αυτής (σχετικά με το κατά πόσον πρόκειται για αλιευτική πολιτική ή πολιτική μεταφορών) και των διαφορών που ανακαλύφθηκαν μεταξύ των διατάξεων της Σύμβασης του Torremolinos και της αναθεωρημένης Σύμβασης SOLAS του 1978, η πρόταση της Επιτροπής δεν εγκρίθηκε ποτέ σε επίπεδο Συμβουλίου.

ελκυστικό τερη στις χώρες εκείνες που διαθέτουν τους μεγαλύτερους αλιευτικούς στόλους, δημιουργώντας έτσι τις συνθήκες που είναι απαραίτητες για την έναρξη ισχύος της Σύμβασης ή, τουλάχιστον, για την έναρξη ισχύος του πρωτοκόλου αυτής. Για το σκοπό αυτό, η υποχρεωτική εφαρμογή των κύριων κεφαλαίων της αναθεωρημένης Σύμβασης περιορίστηκε στα σκάφη μήκους 45 και άνω μέτρων. Για τα σκάφη μήκους από 25 έως 45 μέτρα, η εφαρμογή των απαιτήσεων ασφάλειας αποφασίζεται σε περιφερειακό επίπεδο. Εντούτοις, στο Πρωτόκολλο δεν συμπεριελήφθη καμία διατάξη που να εξασφαλίζει την εφαρμογή ομοιόμορφων περιφερειακών προτύπων στα αλιευτικά σκάφη που αναπτύσσουν μεν σχετική δραστηριότητα σε μια συγκεκριμένη περιφέρεια, αλλά φέρουν σημαία κρατών μη δεσμευόμενων από τα αντίστοιχα περιφερειακά πρότυπα. Η Επιτροπή είναι της γνώμης ότι μια τέτοια διάταξη δεν είναι απολύτως απαραίτητη δεδομένου ότι το διεθνές δίκαιο επιτρέπει, ως προϋπόθεση για τη χορήγηση άδειας αλιείας, την επιβολή απαίτησης συμμόρφωσης προς τους περιφερειακούς κανόνες ναυπήγησης στα σκάφη που φέρουν σημαία τρίτου κράτους, όταν αυτά αναπτύσσουν αλιευτική δραστηριότητα στην περιοχή που καλύπτει η άδεια, και ότι οι κανόνες αυτοί είναι δυνατόν να επιβληθούν επίσης, ως προϋπόθεση εισόδου σε λιμένα, στα σκάφη που φέρουν σημαία τρίτου κράτους και εκφορτώνουν το αλίευμά τους σε κοινοτικούς λιμένες.

Συνοπτική παρουσίαση του Πρωτοκόλου και των κύριων κεφαλαίων του παραρτήματος αυτού περιέχεται στο προσάρτημα 2 του παρόντος.

6. Η αναθεώρηση της Σύμβασης του Torremolinos του 1977 είχε αντίκτυπο στη διαδικασία έγκρισης της οδηγίας περί υγείας και ασφάλειας που αναφέρεται στην παράγραφο 2 καθώς και σε ορισμένες πτυχές της πολιτικής της Ε.Ε. που αφορά την ασφάλεια στη θάλασσα.

Στην πρόταση οδηγίας περί υγείας και ασφάλειας⁵ που υπέβαλε, η Επιτροπή υπογράμμισε ότι η πρότασή της δεν θα παρενέβαινε στην αναθεώρηση της Σύμβασης του Torremolinos, υπό την προϋπόθεση ότι η Σύμβαση θα εξασφάλιζε ένα επίπεδο ασφάλειας και προστασίας των εργαζομένων τουλάχιστον ανάλογο με εκείνο που προβλεπόταν στην πρότασή της. Η Επιτροπή διατηρούσε το δικαίωμα να λάβει μέτρα για να εξασφαλίσει την όσο το δυνατόν ευρύτερη εφαρμογή της Σύμβασης ή άλλων παρόμοιων διατάξεων στα αλιευτικά σκάφη στην Κοινότητα. Η αρχή αυτή διατυπώθηκε εκ νέου στην ανακοίνωση της Επιτροπής με τίτλο "Μια κοινή πολιτική για την ασφάλεια στη θάλασσα"⁶, στην οποία η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι η διεθνής λύση περιορίζει τους υποχρεωτικούς κανόνες στα σκάφη μήκους μεγαλύτερου των 45 μέτρων και, ως εκ τούτου, δεν αποτελεί λύση κατάλληλη για την Κοινότητα. Η Επιτροπή βάσιζε το συμπέρασμα αυτό στο γεγονός ότι το 85% των αλιευτικών σκαφών άνω των 100 κοχ στην Κοινότητα έχουν μήκος από 24 έως 45 μέτρα· ως εκ τούτου, το Πρωτόκολλο θα επηρέαζε ελάχιστα το επίπεδο ασφάλειας του ευρωπαϊκού αλιευτικού στόλου. Το επόμενο βήμα ήταν συνεπώς η αναζήτηση μιας κοινοτικής λύσης που να εξασφαλίζει ένα υψηλότερο επίπεδο ασφάλειας και να μπορεί να επεκταθεί όσο το δυνατόν περισσότερο και στις άλλες ευρωπαϊκές χώρες. Στο πλαίσιο αυτό, η Επιτροπή ανακοίνωσε ότι οι προτάσεις της για τη θέσπιση ενός εναρμονισμένου καθεστώτος ασφάλειας στα αλιευτικά σκάφη θα βασίζονται στους διεθνώς συμφωνηθέντες κανόνες για τα σκάφη μήκους 45 και άνω μέτρων αλλά κατόπιν όλων των απαραίτητων προσαρμογών ούτως ώστε να λαμβάνονται υπόψη οι τοπικές συνθήκες των περιοχών στις οποίες τα σκάφη αναπτύσσουν σχετική δραστηριότητα. Η Επιτροπή πρότεινε οι νομοθετικές προσπάθειες να εστιασθούν αρχικά στα σκάφη μήκους 24 και άνω μέτρων. Σύμφωνα με τα αριθμητικά στοιχεία της EUROSTAT, το 4% των κοινοτικών αλιευτικών σκαφών,

⁵ COM(91) 466 τελικό - SYN 369 της 27/11/1991.

⁶ COM(93) 66 τελικό της 24/02/1993.

το 1995, είχαν μήκος μεγαλύτερο των 24 μέτρων, αλλά τα σκάφη αυτά αντιπροσωπεύουν το 57,4% της συνολικής χωρητικότητας. Η εφαρμογή προτύπων ασφάλειας στα σκάφη μήκους 24 και άνω μέτρων μπορεί συνεπώς να θεωρηθεί ως ένα πρώτο βήμα προς την καθιέρωση ενός καθεστώτος ασφάλειας που θα καλύπτει μια μεγαλύτερη μερίδα του ευρωπαϊκού αλιευτικού στόλου.

Για τα σκάφη κάτω των 24 μέτρων, η άποψη της Επιτροπής είναι ότι θα ήταν προτιμότερο να εξετασθεί, σε συνεργασία με τα κράτη μέλη, κατά πόσον απαιτούνται περαιτέρω μέτρα που να συμπληρώνουν εκείνα που ήδη περιλαμβάνονται στην οδηγία περί υγείας και ασφάλειας.

7. Στις παραμονές της Διπλωματικής Διάσκεψης του 1993 που διοργανώθηκε με στόχο την αναθεώρηση της Σύμβασης του Torremolinos του 1977, η Επιτροπή και το Συμβούλιο συμφώνησαν, κατ'εφαρμογή της αρχής της επικουρικότητας, ότι για να εξασφαλισθεί ότι οι κοινοτικοί στόχοι που έχουν σχέση με την εσωτερική αγορά και τα αλιευτικά προϊόντα δεν επηρεάζονται από την εφαρμογή διαφορετικών προτύπων ναυπήγησης, τα οποία ενδέχεται να δημιουργήσουν στρέβλωση του ανταγωνισμού, τα κράτη μέλη καθώς και η Κοινότητα θα έπρεπε να έχουν τη δυνατότητα να προσχωρήσουν στο μελλοντικό πρωτόκολλο. Η προσχώρηση της Κοινότητας θα επέτρεπε στην πραγματικότητα την ταυτόχρονη θέση σε εφαρμογή της Σύμβασης στην Κοινότητα και την ομοιόμορφη και ταυτόχρονη εφαρμογή των κανόνων της Σύμβασης στην Κοινότητα, εξασφαλίζοντας ότι οι κανόνες εφαρμογής της Σύμβασης διαμορφώνονται σύμφωνα με τις σχετικές κοινοτικές πολιτικές και ότι εφαρμόζονται σε όλα τα κράτη μέλη και σε όλα τα αλιευτικά σκάφη που αναπτύσσουν σχετική δραστηριότητα στα κοινοτικά ύδατα. Για το σκοπό αυτό, η Επιτροπή διαβίβασε στο Συμβούλιο μια σύσταση για απόφαση του Συμβουλίου που θα παρείχε στην Επιτροπή οδηγίες διαπραγμάτευσης. Το Συμβούλιο αρνήθηκε να εγκρίνει μια τέτοια απόφαση. Εντούτοις, κατά τη διάρκεια της Διάσκεψης του Torremolinos, τα κράτη μέλη και η Επιτροπή προσπάθησαν από κοινού να διαφυλάξουν ένα υψηλό και ομοιόμορφο επίπεδο ασφάλειας, να διατηρήσουν το δικαίωμα να θεσπίσουν κατάλληλους κανόνες σε κοινοτικό επίπεδο για τα σκάφη μήκους από 24 έως 45 μέτρα και τη δυνατότητα για την Κοινότητα να αποτελέσει συμβαλλόμενο μέρος του Πρωτοκόλλου.
8. Όπως δείχνει το αποτέλεσμα της Διάσκεψης του Torremolinos, επιτεύχθηκε μόνο ένας από τους τρεις ανωτέρω στόχους.

Το άρθρο 3(5) του Πρωτοκόλλου επιτρέπει τον καθορισμό περιφερειακών διακανονισμών, εξασφαλίζοντας την εφαρμογή ενός ομοιόμορφου και συνεκτικού καθεστώτος ασφάλειας για όλα τα αλιευτικά σκάφη που αναπτύσσουν σχετική δραστηριότητα στα ευρωπαϊκά ύδατα.

Κατά τη λήξη της Διάσκεψης, η Επιτροπή ήταν συνεπώς σε θέση να ανακοινώσει ότι η Ευρωπαϊκή Κοινότητα προτίθεται να δρομολογήσει, στα ευρωπαϊκά κράτη που αποτελούν μέρη της συμφωνίας για τον Ευρωπαϊκό Οικονομικό Χώρο, την ανάπτυξη ενός όσο το δυνατόν ευρύτερου περιφερειακού καθεστώτος για τα σκάφη μήκους από 24 έως 45 μέτρα, το οποίο θα βασίζεται, κατά το μεγαλύτερο δυνατό βαθμό, στις διατάξεις οι οποίες, βάσει του Πρωτοκόλλου, εφαρμόζονται στα σκάφη μήκους 45 και άνω μέτρων.

Όσον αφορά τη δυνατότητα να καταστεί η Κοινότητα συμβαλλόμενο μέρος του Πρωτοκόλλου, πολλές χώρες εκδήλωσαν την αντίθεσή τους αυτή τη δυνατότητα. Αντιμέτωπη με αυτή την πραγματικότητα, η Κοινότητα δήλωσε ότι τα κράτη μέλη διατηρούν το δικαίωμα να υποβάλουν, σε ένα μεταγενέστερο στάδιο, πρόταση στη Γενική Συνέλευση του IMO που θα παρέχει τη δυνατότητα στην Κοινότητα να προσχωρήσει στο Πρωτόκολλο του Torremolinos. Δεδομένου ότι η ανάγκη και η

προστιθέμενη αξία της προσχώρησης της Κοινότητας στο Πρωτόκολλο του Torremolinos απορρέει επίσης και από τις άλλες συμβάσεις περί ασφάλειας στη θάλασσα, π.χ. τις συμβάσεις SOLAS και STCW, η Επιτροπή δεν επιθυμεί επί του παρόντος να ξεκινήσει εκ νέου διάλογο σε θεσμικό επίπεδο. Υπό την επιφύλαξη του δικαιώματος της Κοινότητας να ασκεί τις αρμοδιότητές της όταν και όπου κρίνει σκόπιμο, η Επιτροπή πληροφόρησε τα κράτη μέλη, τον Ιούνιο του 1994, ότι δεν έχει αντίρρηση ως προς την υπογραφή ή επικύρωση του Πρωτοκόλλου του Torremolinos από τα κράτη μέλη, εφόσον χρειαστεί. Η Επιτροπή πληροφόρησε επίσης τα κράτη μέλη ότι προτιμά να εστιάσει τις προσπάθειές της στη θέσπιση, μέσω ενός κατάλληλου κοινοτικού νομοθετικού οργάνου, ενός συνεκτικού ευρωπαϊκού καθεστώτος ασφάλειας, σύμφωνα με την άποψη που εξέφρασε στη Διάσκεψη του Torremolinos, που θα εφαρμόζεται σε όλα τα αλιευτικά σκάφη που αναπτύσσουν σχετική δραστηριότητα στα ευρωπαϊκά ύδατα.

Ως προς το κατά πόσον είναι δυνατή ή όχι η εφαρμογή περιφερειακών συμφωνιών στα σκάφη κρατών που δεν αποτελούν συμβαλλόμενα μέρη τέτοιων συμφωνιών, δεν κατέστη δυνατό να ληφθεί σχετική απόφαση στα πλαίσια του ΙΜΟ. Υπό αυτές τις συνθήκες, τα κράτη μέλη και η Κοινότητα διατηρούν την ευχέρεια να ενεργούν βάσει της ερμηνείας που δίνουν στη νομική κατάσταση, κάτι το οποίο επιτρέπει την εφαρμογή ενός ομοιόμορφου καθεστώτος σε όλα τα αλιευτικά σκάφη που αναπτύσσουν σχετική δραστηριότητα στην ίδια περιοχή.

9. Προκειμένου να προετοιμάσει ένα κατάλληλο νομοθετικό όργανο για την καθιέρωση ενός καθεστώτος ασφάλειας του οποίου το πεδίο να επεκτείνεται στα αλιευτικά σκάφη μήκους 24 και άνω μέτρων, συμπεριλαμβανομένων και των αλιευτικών σκαφών που φέρουν σημαία τρίτης χώρας, η Επιτροπή πραγματοποίησε διαβουλεύσεις με εκπροσώπους του συγκεκριμένου κλάδου (πλοικήτες, ναυπηγούς, οργανισμούς ταξινόμησης και αλιείς) και κυβερνητικούς εμπειρογνώμονες των κρατών μελών. Δεδομένου ότι η πρωτοβουλία αυτή παρουσιάζει ενδιαφέρον και για τον Ε.Ο.Χ., στις διαβουλεύσεις αυτές συμμετείχαν και εμπειρογνώμονες της Ισλανδίας και της Νορβηγίας. Οι διαβουλεύσεις κατέληξαν στην επισυναπτόμενη πρόταση οδηγίας του Συμβουλίου για την καθιέρωση εναρμονισμένου καθεστώτος ασφάλειας για τα αλιευτικά σκάφη μήκους 24 και άνω μέτρων.

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΟ ΤΗΣ ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΗΣ ΟΔΗΓΙΑΣ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

10. Λαμβάνοντας υπόψη το Πρωτόκολλο του Torremolinos και ιδίως το άρθρο 3(5), το οποίο ενθαρρύνει τα κράτη να θεσπίσουν ομοιόμορφα πρότυπα για τα αλιευτικά σκάφη μήκους 24 και άνω μέτρων αλλά μη υπερβαίνοντας το όριο που καθορίζεται για την εφαρμογή ορισμένων κεφαλαίων του παραρτήματος του Πρωτοκόλλου και εκτιμώντας ότι ο στόχος που πρέπει να επιδιωχθεί είναι η εφαρμογή των περιφερειακών κανόνων ασφάλειας σε όλα τα αλιευτικά σκάφη μήκους 24 και άνω μέτρων που αναπτύσσουν σχετική δραστηριότητα στις αλιευτικές ζώνες της Κοινότητας, στο πεδίο εφαρμογής της οδηγίας εμπίπτουν όχι μόνο τα αλιευτικά σκάφη που φέρουν σημαία κράτους μέλους αλλά και τα αλιευτικά σκάφη τρίτων χωρών που αναπτύσσουν σχετική δραστηριότητα στα εσωτερικά ή χωρικά ύδατα του κράτους μέλους ή που εκφορτώνουν τα αλίεμά τους σε κοινοτικό λιμένα. Οσον αφορά τα αλιευτικά σκάφη που αναπτύσσουν σχετική δραστηριότητα στις αλιευτικές ζώνες της Κοινότητας αλλά εκτός των εσωτερικών ή χωρικών υδάτων του κράτους μέλους και τα οποία δεν εκφορτώνουν το αλίεμά τους σε λιμένα της Ε.Ε., η συμμόρφωσή τους προς τους κανόνες της Ε.Ε. θα επιτευχθεί μέσω κατάλληλων αλιευτικών συμφωνιών με τις ενδιαφερόμενες τρίτες χώρες.

Τα πρότυπα που καθορίζονται στην οδηγία βασίζονται, κατά το μεγαλύτερο δυνατό βαθμό, στο Πρωτόκολλο του Torremolinos του 1993, συνεκτιμώντας, όσο είναι απαραίτητο, τις περιφερειακές και τοπικές συνθήκες.

Δεδομένου ότι τα κράτη μέλη, καθώς και η Νορβηγία και η Ισλανδία, δεν μπορούν, με την επικύρωση ή προσχώρησή τους στο Πρωτόκολλο, να εξασφαλίσουν τη σύντομη έναρξη ισχύος του Πρωτοκόλλου, η Επιτροπή προτείνει όλα τα αλιευτικά σκάφη που φέρουν σημαία κράτους μέλους της Ε.Ε. να εφαρμόσουν τους κανόνες του Πρωτοκόλλου του 1993 το αργότερο μέχρι την 1η Ιανουαρίου 1998. Η προτεινόμενη οδηγία του Συμβουλίου αφορά και τον Ευρωπαϊκό Οικονομικό Χώρο (ΕΟΧ) ενώ θα προταθεί η επέκτασή της στη Συμφωνία για τον ΕΟΧ. Από τα κράτη του ΕΟΧ/ΕΖΕΣ, αυτή η οδηγία του Συμβουλίου θα έχει ιδιαίτερη σημασία για τη Νορβηγία και την Ισλανδία.

Λαμβάνοντας υπόψη το γεγονός ότι το Πρωτόκολλο δεν περιέχει κανόνες σχετικά με τα βασικά σωστικά μέσα ή την πιστοποίηση των ήδη υπαρχόντων αλιευτικών σκαφών μήκους 24 και άνω μέτρων, η Επιτροπή θεωρεί την οδηγία ως ένα πρώτο βήμα, το οποίο θα συνοδευθεί από ένα δεύτερο που θα εξασφαλίζει ότι τα υπάρχοντα αλιευτικά σκάφη συμμορφώνονται με ένα αποδεκτό καθεστώς ασφάλειας που θα αντιστοιχεί όσο το δυνατόν περισσότερο στο καθεστώς που προτείνεται για τα νέα σκάφη. Για το σκοπό αυτό, η Επιτροπή προτίθεται να υποβάλει σχετικές προτάσεις πριν από την 1η Ιανουαρίου 1998. Η Επιτροπή θα εξετάσει επίσης, με βάση την εφαρμογή της οδηγίας του Συμβουλίου 93/103/ΕΚ, τη σκοπιμότητα θέσπισης σχετικών κανόνων ασφάλειας για τα νέα αλιευτικά σκάφη μήκους μικρότερου των 24 μέτρων.

Οσον αφορά τη κατασκευή και συντήρηση του κύτους, των κύριων και βοηθητικών μηχανημάτων και των ηλεκτρικών συστημάτων και αυτοματισμών, προτείνεται για τα στοιχεία αυτά να πληρούν τα πρότυπα που καθορίζονται για σκοπούς ταξινόμησης με τους κανόνες ενός αναγνωρισμένου οργανισμού, ή ισοδύναμα πρότυπα. Η προσέγγιση αυτή εξασφαλίζει τη συνεκτικότητα με παρόμοια μέτρα που θεσπίζονται για άλλους τύπους πλοίων από την οδηγία περί κοινών κανόνων και

προτύπων για τους οργανισμούς επιθεώρησης και εξέτασης πλοίων, που εξέδωσε το Συμβούλιο στις 22 Νοεμβρίου 1994⁷.

Ο ναυτικός εξαρτισμός που προσδιορίζεται στο Παράρτημα Α.1 της οδηγίας του Συμβουλίου σχετικά με το ναυτικό εξαρτισμό⁸ και που ανταποκρίνεται στις προδιαγραφές της οδηγίας αυτής, θα θεωρείται αυτομάτως ότι ανταποκρίνεται στις διατάξεις της παρούσας οδηγίας, ανεξαρτήτως αν οι διατάξεις αυτές απαιτούν την υποβολή του εξαρτισμού αυτού σε δοκιμασίες και την έγκρισή του εκ μέρους των αρμόδιων αρχών του κράτους της σημαίας.

Δόθηκε ιδιαίτερη προσοχή ώστε να εξασφαλισθεί ότι οι διατάξεις ασφάλειας της παρούσας οδηγίας δεν έρχονται σε αντίθεση με την εφαρμογή άλλων διατάξεων της Συνθήκης ή της σχετικής κοινοτικής νομοθεσίας, όπως π.χ. η αλιευτική πολιτική και η ελεύθερη μεταφορά πλοίων στο εσωτερικό της Ε.Ε. Όσον αφορά την εξάλειψη των τεχνικών παραγόντων που εμποδίζουν τη μεταφορά σκαφών μεταξύ των εθνικών νηολογίων των κρατών μελών με στόχο τη διευκόλυνση της μετανηολόγησης σκαφών στο εσωτερικό της Κοινότητας και την απαλλαγή των πλοιοκτητών από το κόστος και τις διοικητικές διαδικασίες που συνεπάγεται η αλλαγή νηολογίου στο εσωτερικό της Κοινότητας, η Επιτροπή παραπέμπει στον κανονισμό του Συμβουλίου (ΕΟΚ) αριθ. 613/91⁹. Δεδομένου ότι ο κανονισμός αυτός εφαρμόζεται μόνο στα εμπορικά πλοία που συμμορφώνονται με τη σύμβαση SOLAS, η Επιτροπή προτίθεται να προτείνει την τροποποίηση του κανονισμού αυτού ούτως ώστε το πεδίο εφαρμογής του να επεκταθεί και στα αλιευτικά σκάφη που καλύπτονται από την παρούσα οδηγία.

⁷ ΕΕ L 319, 12.12.94, σ. 20.

⁸ Πρόταση οδηγίας του Συμβουλίου η οποία πρόκειται να εγκριθεί από το Συμβούλιο εντός του 1996.

⁹ Κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 613/91 του Συμβουλίου της 4ης Μαρτίου 1991 για τη μετανηολόγηση πλοίων στο εσωτερικό της Κοινότητας, ΕΕ L 68, 13.03.91.

ΛΟΓΟΙ ΠΟΥ ΥΠΑΓΟΡΕΥΟΥΝ ΤΗΝ ΕΚΔΟΣΗ ΟΔΗΓΙΑΣ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

11. α) Ποιοι είναι οι στόχοι της πρότασης όσον αφορά τις υποχρεώσεις της Κοινότητας;

Οι υποχρεώσεις της Κοινότητας σε σχέση με το συγκεκριμένο πλαίσιο είναι η βελτίωση της ασφάλειας των θαλάσσιων μεταφορών όπως προβλέπεται στο άρθρο 84(2) της Συνθήκης σε συνδυασμό με το άρθρο 75(1) (γ). Στόχος της προτεινόμενης δράσης είναι η καθιέρωση μιας δέσμης εναρμονισμένων προτύπων ασφάλειας για τα αλιευτικά σκάφη που φέρουν σημαία κράτους μελών καθώς και για τα σκάφη τρίτων χωρών που αναπτύσσουν αλιευτική δραστηριότητα στα εσωτερικά ή χωρικά ύδατα των κρατών μελών ή που εκφορτώνουν το αλίευμά τους σε λιμένα κράτους μελών.

12. β) Η προτεινόμενη δράση αποτελεί αποκλειστική αρμοδιότητα της Κοινότητας ή συναρμοδιότητα της Κοινότητας και των κρατών μελών;

Η προτεινόμενη δράση δεν ανήκει αποκλειστικά και μόνο στην αρμοδιότητα της Κοινότητας αλλά αποτελεί κοινή αρμοδιότητα της Κοινότητας και των κρατών μελών. Η αρμοδιότητα της Κοινότητας συνίσταται στην εξασφάλιση ενός πλαισίου κανόνων που θα παρέχουν εναρμονισμένο επίπεδο ασφάλειας στα αλιευτικά σκάφη που αναπτύσσουν σχετική δραστηριότητα στην ίδια περιοχή. Η αρμοδιότητα των κρατών μελών συνίσταται στη θέσπιση, στο πλαίσιο του εθνικού τους δικαίου, μέτρων για την ουσιαστική εφαρμογή της οδηγίας.

13. γ) Ποια είναι η κοινοτική διάσταση του προβλήματος;

Το θέμα αφορά όλα τα κράτη μέλη ως κράτη της σημαίας. Επιπλέον, όλα τα κράτη μέλη υπόκεινται στην κοινή αλιευτική πολιτική. Παράλληλα, με την καθιέρωση κοινών προδιαγραφών ασφάλειας θα εξασφαλισθεί επί ίσοις όροις ανταγωνισμός στα κοινοτικά ύδατα χωρίς να θίγονται τα πρότυπα ασφάλειας.

14. δ) Ποια είναι η αποτελεσματικότερη λύση σε σχέση με τους πόρους της Κοινότητας και των κρατών μελών;

Η αποτελεσματικότερη λύση είναι η θέσπιση κοινών προδιαγραφών ασφάλειας οι οποίες να βασίζονται, σε όσο το δυνατόν μεγαλύτερο βαθμό, σε κανόνες αποδεκτούς σε ευρύτερο διεθνές επίπεδο και οι οποίες παράλληλα να αφήνουν στα κράτη μέλη, υπό την ιδιότητά τους ως κρατών της σημαίας ή κρατών του λιμένα, το καθήκον να εξασφαλίζουν και να ελέγχουν τη συμμόρφωση προς τις εν λόγω προδιαγραφές.

15. ε) Ποια είναι η συγκεκριμένη προστιθέμενη αξία της προτεινόμενης κοινοτικής δράσης και ποιο θα ήταν το κόστος σε περίπτωση αδράνειας;

Η καθιέρωση εναρμονισμένων προτύπων ασφάλειας για τα αλιευτικά σκάφη είναι ιδιαίτερα σημαντική για την Κοινότητα δεδομένου ότι εξασφαλίζει καταλληλότερη προστασία των αλιείων. Οι στατιστικές δείχνουν ότι το τίμημα των ναυτικών ατυχημάτων είναι υπερβολικά υψηλό αν λάβουμε υπόψη τις ανθρώπινες ζωές που χάνονται σε αυτά. Αυτό έχει αναγνωρισθεί σε διεθνές επίπεδο και έχει ωθήσει το Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό (ΙΜΟ) να καθορίσει διεθνείς προδιαγραφές ασφάλειας, οι οποίες περιέχονται στη Σύμβαση και στο Πρωτόκολλο του Torremolinos. Λόγω ακριβώς των κινδύνων που ενέχουν οι δραστηριότητες των αλιευτικών σκαφών, το Πρωτόκολλο του Torremolinos καλεί τα συμβαλλόμενα μέρη να προσπαθήσουν να καθιερώσουν

ομοιόμορφα περιφερειακά πρότυπα το συντομότερο δυνατό, χωρίς να περιμένουν την έναρξη ισχύος του Πρωτοκόλου. Η μη ανάληψη δράσης εκ μέρους της Κοινότητας όσον αφορά τα πρότυπα ασφάλειας για τα αλιευτικά σκάφη που δεν καλύπτονται από διεθνείς προδιαγραφές ασφάλειας θα είχε ως συνέπεια τη διατήρηση του ανεπαρκούς και μη εναρμονισμένου επιπέδου ασφάλειας που παρατηρείται σήμερα εξαιτίας των διαφορετικών προτύπων που περιέχονται στην εθνική νομοθεσία των κρατών μελών για τα αλιευτικά σκάφη που αναπτύσσουν σχετική δραστηριότητα στα ευρωπαϊκά ύδατα και που εμπίπτουν στις διατάξεις της κοινής αλιευτικής πολιτικής. Επιπλέον, η θέσπιση κοινών κανόνων για την ασφάλεια των πλοίων αποτελεί ένα απόλυτα απαραίτητο υπόβαθρο για έναν επί ίσοις όροις ανταγωνισμό στον τομέα αυτό.

16. στ) Ποια είναι τα μέσα δράσης που διαθέτει η Κοινότητα;

Παρά την ύπαρξη μιας διεθνούς σύμβασης, στην Κοινότητα παρατηρούνται μονομερείς ενέργειες εκ μέρους των κρατών μελών οι οποίες καταλήγουν σε εθνικούς κανόνες που προβλέπουν διαφορετικά επίπεδα ασφάλειας για τους εθνικούς στόλους που αναπτύσσουν αλιευτική δραστηριότητα σε ύδατα που εμπίπτουν στο πεδίο της κοινής αλιευτικής πολιτικής.

Δεδομένου ότι η Κοινότητα δεν είχε τη δυνατότητα να προσχωρήσει στο Πρωτόκολο του Torremolinos, η επικύρωση του Πρωτοκόλου από τα κράτη μέλη παραμένει αβέβαιη ενώ, εξάλλου, τίποτε δεν εγγυάται ότι το Πρωτόκολο θα τεθεί πραγματικά σε ισχύ. Ακόμη και σε περίπτωση έναρξης ισχύος του Πρωτοκόλου, τα σκάφη 24 και άνω μέτρων αλλά μη υπερβαίνοντα σε μήκος τα 45 μέτρα δεν θα καλύπτονται από τους βασικούς κανόνες ασφάλειας που προβλέπονται σε αυτό. Κατά συνέπεια, το μόνο μέσο δράσης για την καθιέρωση ενός εναρμονισμένου καθεστώτος ασφάλειας που να καλύπτει όλα τα αλιευτικά σκάφη 24 και άνω μέτρων που αναπτύσσουν σχετική δραστηριότητα σε κοινοτικά ύδατα είναι η εισαγωγή ενός δεσμευτικού μέτρου, υπό μορφή οδηγίας, ούτως ώστε να αποφευχθούν αποκλίσεις μεταξύ των εθνικών μέτρων.

Εξαρτάται συνεπώς από το Συμβούλιο να εκδώσει μια οδηγία που θα εξασφαλίζει μεν την εφαρμογή διεθνώς συμφωνηθέντων προτύπων, αλλά θα προβλέπει κατάλληλες και εναρμονισμένες παρεκκλίσεις ή πρόσθετες απαιτήσεις για την αντιμετώπιση ειδικών καταστάσεων. Κατ'αυτό τον τρόπο, θα θεσπισθεί ένα ομοιόμορφο και εναρμονισμένο επίπεδο προδιαγραφών ασφάλειας για τα αλιευτικά σκάφη που αναπτύσσουν σχετική δραστηριότητα σε κοινοτικά ύδατα και θα αποφευχθεί η στρέβλωση του ανταγωνισμού μεταξύ των στόλων των διαφόρων κρατών μελών και των τρίτων χωρών.

17. ζ) Χρειάζεται μια ομοιόμορφη νομοθετική ρύθμιση ή αρκεί μια οδηγία που θα καθορίζει τους γενικούς στόχους και θα αφήνει την υλοποίησή τους στα κράτη μέλη;

Σύμφωνα με την αρχή της αναλογικότητας, αρκεί μια οδηγία που θα καθορίζει μεν κοινές προδιαγραφές σε κοινοτικό επίπεδο για την εναρμόνιση του επιπέδου ασφάλειας των αλιευτικών σκαφών που φέρουν σημαία κράτους μέλους ή άλλης χώρας και που αναπτύσσουν σχετική δραστηριότητα σε εσωτερικά ή χωρικά ύδατα που υπάγονται στην ευρωπαϊκή ή εθνική δικαιοδοσία κράτους μέλους, αλλά θα αφήνει σε κάθε κράτος μέλος ελευθερία επιλογής των πρακτικών και τεχνικών διαδικασιών εφαρμογής των προδιαγραφών αυτών. Κατ'αυτό τον τρόπο, η οδηγία αφήνει σε κάθε κράτος μέλος την ευθύνη να επιλέξει το ίδιο τα όργανα εφαρμογής που ανταποκρίνονται καλύτερα στο εθνικό του σύστημα.

ΕΙΔΙΚΕΣ ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ

Άρθρο 1

Το άρθρο αυτό προσδιορίζει το στόχο της οδηγίας, ο οποίος είναι η βελτίωση της ασφάλειας των αλιευτικών σκαφών, μέσω της εισαγωγής μιας δέσμης εναρμονισμένων κανόνων ασφάλειας για τα νέα και υπάρχοντα αλιευτικά σκάφη μήκους 24 και άνω μέτρων, υπό την επιφύλαξη των διατάξεων της οδηγίας 93/103/ΕΚ του Συμβουλίου της 23ης Νοεμβρίου 1993 σχετικά με τις ελάχιστες προδιαγραφές ασφάλειας και υγείας κατά την εργασία στα αλιευτικά σκάφη¹⁰.

Το πεδίο εφαρμογής της οδηγίας αυτής καλύπτει τόσο τα νέα όσο και τα υπάρχοντα αλιευτικά σκάφη μήκους 24 και άνω μέτρων, στο βαθμό που το παράρτημα του Πρωτοκόλου του Torremolinos του 1993 εφαρμόζεται στα τελευταία, τα οποία φέρουν σημαία κράτους μέλους ή αναπτύσσουν αλιευτική δραστηριότητα στα εσωτερικά ή χωρικά ύδατα που υπάγονται στη δικαιοδοσία κράτους μέλους ή εκφορτώνουν το αλιεύμα τους σε λιμένα κράτους μέλους.

Άρθρο 2

Το άρθρο αυτό περιέχει τους ορισμούς των βασικών όρων της οδηγίας. Οι ορισμοί αυτοί ανταποκρίνονται, κατά το μέγιστο δυνατό βαθμό, στους ορισμούς που περιέχονται στις διεθνείς συμβάσεις, και ιδίως στη Σύμβαση του Torremolinos του 1977 και στο Πρωτόκολο του Torremolinos του 1993.

Άρθρο 3

Το άρθρο αυτό καθορίζει τα γενικά μέτρα ασφάλειας που πρέπει να εφαρμόζουν τα κράτη μέλη, αφενός, υπό την ιδιότητα του κράτους της σημαίας, στα αλιευτικά σκάφη που φέρουν τη σημαία τους και, αφετέρου, υπό την ιδιότητα του κράτους υποδοχής, στα αλιευτικά σκάφη που φέρουν τη σημαία τρίτης χώρας και που αναπτύσσουν σχετική δραστηριότητα στα εσωτερικά ή χωρικά ύδατα που υπάγονται στη δικαιοδοσία τους ή που εκφορτώνουν το αλιεύμα τους σε λιμένα κράτους μέλους.

Στην παράγραφο (1) του εν λόγω άρθρου καλούνται τα κράτη μέλη να εξασφαλίσουν τη συμμόρφωση όλων των αλιευτικών σκαφών που φέρουν τη σημαία τους προς τις προδιαγραφές του παραρτήματος του Πρωτοκόλου του Torremolinos του 1993, στο βαθμό που αυτές εφαρμόζονται και υπό την επιφύλαξη αντίθετης διάταξης στο Παράρτημα I, μέχρι την 1η Ιανουαρίου 1998.

Η παράγραφος (2) καθορίζει, σύμφωνα με την αρχή του άρθρου 3 παράγραφος 4 του Πρωτοκόλου του Torremolinos του 1993, τις προδιαγραφές που πρέπει να εφαρμόζει ένα κράτος μέλος στα νέα αλιευτικά σκάφη μήκους 24 και άνω μέτρων αλλά που δεν υπερβαίνουν το κατώτερο όριο μήκους των 45 μέτρων που ορίζεται στο παράρτημα του Πρωτοκόλου του Torremolinos του 1993 για την εφαρμογή των κεφαλαίων IV, V, VII και IX του Πρωτοκόλου. Η παράγραφος αυτή επιβάλλει στα κράτη μέλη να εξασφαλίσουν ότι τα σκάφη αυτά που φέρουν τη σημαία τους θα πρέπει να έχουν συμμορφωθεί, το αργότερο μέχρι την 1η Ιανουαρίου 1998, στις προδιαγραφές των κεφαλαίων IV, V, VII

¹⁰ ΕΕ L 307 της 13ης Δεκεμβρίου 1993, σ. 1.

και ΙΧ του παραρτήματος του Πρωτοκόλλου του Torremolinos του 1993, εκτός αν ορίζεται διαφορετικά στο παράρτημα ΙΙ.

Η παράγραφος (3) αφορά τις ειδικές προδιαγραφές που πρέπει να εφαρμόζονται στα αλιευτικά σκάφη που αναπτύσσουν σχετική δραστηριότητα σε συγκεκριμένες περιοχές όπου οι γεωγραφικές-και, ιδίως, οι κλιματικές- συνθήκες δικαιολογούν την τροποποίηση των γενικών προδιαγραφών ασφάλειας από ειδικές προδιαγραφές που συνεκτιμούν τις συνθήκες αυτές. Οι περιοχές αυτές καθώς και οι ειδικοί όροι που πρέπει να εφαρμόζονται σε αυτές καθορίζονται στο παράρτημα ΙΙΙ.

Η παράγραφος (4) καθορίζει τα μέτρα που πρέπει να εφαρμόζει ένα κράτος μέλος, υπό την ιδιότητα του κράτους υποδοχής, στα αλιευτικά σκάφη που φέρουν σημαία τρίτης χώρας. Προβλέπει ότι, για να αναπτύξουν τα σκάφη αυτά αλιευτική δραστηριότητα στα ύδατα κράτους μέλους ή για να εισέλθουν σε λιμένα κράτους μέλους με σκοπό την εκφόρτωση αλιεύματος, οι αρμόδιες αρχές του κράτους της σημαίας πρέπει να έχουν πιστοποιήσει ότι τα σκάφη αυτά συμμορφούνται προς τις απαιτήσεις των άρθρων 3 και 7.

Τέλος, η παράγραφος (5) προβλέπει την αυτόματη αναγνώριση του ναυτικού εξαρτισμού για τους σκοπούς της παρούσας οδηγίας, όταν ο εξαρτισμός αυτός αναφέρεται στον κατάλογο του παραρτήματος Α.1 της οδηγίας του Συμβουλίου για τον ναυτικό εξαρτισμό και ανταποκρίνεται στις απαιτήσεις της οδηγίας αυτής.

Άρθρο 4

Τα γεωγραφικά, και ιδίως τα κλιματικά, χαρακτηριστικά των αλιευτικών ζωνών των κρατών μελών μπορεί να διαφέρουν σημαντικά. Στόχος του άρθρου αυτού είναι να καλύψει τις περιπτώσεις στις οποίες, λόγω των τοπικών συνθηκών, απαιτούνται ειδικά μέτρα ασφάλειας για την προώθηση της ασφάλειας στην περιοχή. Το ίδιο ισχύει για τα χαρακτηριστικά ορισμένων τύπων αλιευτικών σκαφών, π.χ. όσον αφορά τα υλικά ναυπήγησης, που απαιτούν ειδικά μέτρα. Τα κράτη μέλη που επιθυμούν τη θέσπιση τέτοιων μέτρων μπορούν να υποβάλουν στην Επιτροπή αίτηση έγκρισης των μέτρων αυτών. Η Επιτροπή, επικουρούμενη από τη συμβουλευτική επιτροπή, αποφασίζει για την έγκριση τέτοιων προτεινόμενων μέτρων, σύμφωνα με τη διαδικασία που καθορίζεται στο άρθρο 11.2. Όλα τα μέτρα που εγκρίνονται κατ'αυτό τον τρόπο προστίθενται στο παράρτημα ΙΙΙ.

Άρθρο 5

Το άρθρο αυτό καθορίζει τους κανόνες που πρέπει να εφαρμόζονται σε περίπτωση που ένα κράτος μέλος επιθυμεί να επικαλεστεί τις διατάξεις του κανονισμού 3, παράγραφος 3, του κεφαλαίου 1 του παραρτήματος του Πρωτοκόλλου του Torremolinos του 1993 για να εξαιρέσει αλιευτικά σκάφη που αναπτύσσουν σχετική δραστηριότητα αποκλειστικά και μόνο κοντά στις ακτές αυτού του κράτους μέλους από οποιαδήποτε από τις απαιτήσεις του παραρτήματος του Πρωτοκόλλου του Torremolinos του 1993.

Κάθε κράτος μέλος που επικαλείται αυτές τις διατάξεις υποβάλλει στην Επιτροπή σχετική γραπτή κοινοποίηση. Η Επιτροπή, επικουρούμενη από τη συμβουλευτική επιτροπή, μπορεί να ζητήσει από το ενδιαφερόμενο κράτος μέλος να αποσύρει ή να τροποποιήσει τα προτεινόμενα μέτρα απαλλαγής, σύμφωνα με τη διαδικασία που ορίζεται στο άρθρο 11.

Προκειμένου να αποφευχθούν καταχρήσεις των ανωτέρω διατάξεων για τη θέσπιση μέτρων απαλλαγής, οι ειδικές συνθήκες που λαμβάνονται υπόψη για την εφαρμογή μέτρων απαλλαγής θα πρέπει απαραίτητα, αφενός, να προσδιορίζονται με σαφήνεια στην εθνική νομοθεσία και, αφετέρου, να εφαρμόζονται χωρίς να γίνονται διακρίσεις λόγω της σημαίας του σκάφους ή της εθνικότητας ή της έδρας του φορέα διαχείρισης του σκάφους. Τα μέτρα αυτά εφαρμόζονται μόνο για όσο διάστημα το πλοίο αναπτύσσει αλιευτική δραστηριότητα υπό αυτές τις ειδικές συνθήκες.

Άρθρο 6

Πρόκειται για διάταξη που επιτρέπει τη θέσπιση μέτρων για την εφαρμογή ισοδύναμων προδιαγραφών, η οποία είναι παρόμοια με τις διατάξεις περί ισοδυναμιών που περιέχονται στον κανονισμό 4, παράγραφος 1 του κεφαλαίου 1 του παραρτήματος του Πρωτοκόλλου του Torremolinos του 1993. Το κράτος μέλος που επικαλείται την εφαρμογή της διάταξης αυτής πρέπει να ακολουθήσει διαδικασία επιτροπής ίδια με εκείνη που απαιτείται για την έγκριση εξαιρέσεων.

Άρθρο 7

Για να εξασφαλισθεί η βέλτιστη κατάσταση του κύτους, των κύριων και βοηθητικών μηχανημάτων και των ηλεκτρικών συστημάτων και αυτοματισμών, ελέγχονται υποχρεωτικώς ο σχεδιασμός, η κατασκευή και η συντήρηση των στοιχείων αυτών ούτως ώστε να εξασφαλίζεται συμμόρφωση προς τα πρότυπα που ορίζονται για σκοπούς ταξινόμησης με τους κανόνες ενός "αναγνωρισμένου οργανισμού".

Αυτοί οι "αναγνωρισμένοι οργανισμοί", όπως ορίζονται λεπτομερώς στην οδηγία 94/57/ΕΚ¹¹ του Συμβουλίου, είναι οργανισμοί που διαθέτουν επαγγελματική ικανότητα και αξιοπιστία και έχουν τη δυνατότητα να ελέγχουν δεόντως τη συμμόρφωση των σκαφών που ταξινομούν προς τα πρότυπα ασφάλειας και προστασίας του περιβάλλοντος.

Άρθρο 8

Τα πιστοποιητικά συμμόρφωσης πιστοποιούν ότι τα αλιευτικά σκάφη έχουν υποστεί διεξοδικό έλεγχο και ότι πληρούν τις προδιαγραφές που καθορίζονται στην οδηγία. Τα πιστοποιητικά συμμόρφωσης εκδίδονται είτε από τις αρμόδιες αρχές του κράτους της σημαίας είτε από αναγνωρισμένο οργανισμό που έχει εξουσιοδοτηθεί να διενεργεί τέτοιους ελέγχους με σκοπό να εξακριβώνει την καταλληλότητα του πλοίου ή σκάφους.

Το παράρτημα IV περιέχει υπόδειγμα του πιστοποιητικού συμμόρφωσης. Όλα τα αλιευτικά σκάφη που εμπίπτουν στο πεδίο της παρούσας οδηγίας θα πρέπει να φέρουν επί του σκάφους ένα πιστοποιητικό αυτού του είδους που να αποδεικνύει ότι το πλοίο πληροί τις προδιαγραφές που καθορίζονται στην οδηγία.

Το πιστοποιητικό συμμόρφωσης υπόκειται σε περιοδικές ανανεώσεις σύμφωνα με τις διατάξεις του κανονισμού 11 του κεφαλαίου 1 του παραρτήματος του Πρωτοκόλλου του Torremolinos του 1993, έπειτα από περιοδικούς ελέγχους που διενεργούνται σύμφωνα με τις διατάξεις του κανονισμού 6 του κεφαλαίου 1 του παραρτήματος του Πρωτοκόλλου του Torremolinos του 1993.

¹¹ EE L 319, 12.12.94, σ. 20, σχετικά με κοινούς κανόνες και πρότυπα για τους οργανισμούς επιθεώρησης και εξέτασης πλοίων και για τις συναφείς δραστηριότητες των ναυτικών αρχών.

Άρθρο 9

Η παράγραφος (1) επιτρέπει στα κράτη μέλη να επιθεωρούν, με την την ιδιότητα του κράτους του λιμένα, τα αλιευτικά σκάφη που αναπτύσσουν σχετική δραστηριότητα στα εσωτερικά ή χωρικά τους ύδατα ή που εκφορτώνουν αλίευμα στους λιμένες τους, σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 4 του Πρωτοκόλου του Torremolinos, ούτως ώστε να εξακριβώνουν κατά πόσον η κατάσταση του σκάφους ανταποκρίνεται στο πιστοποιητικό συμμόρφωσης προς την παρούσα οδηγία.

Η παράγραφος (2) καθορίζει τα όρια των δικαιωμάτων που έχει ένα κράτος μέλος, ως κράτος του λιμένα, έναντι των αλιευτικών σκαφών που φέρουν σημαία τρίτης χώρας και τα οποία δεν αναπτύσσουν αλιευτική δραστηριότητα στα εσωτερικά ή χωρικά ύδατα ούτε εκφορτώνουν αλίευμα σε λιμένα του εν λόγω κράτους μέλους. Στα σκάφη αυτά δεν εφαρμόζονται οι διατάξεις των παραγράφων 2 και 3 του άρθρου 3, ούτε οι διατάξεις του Πρωτοκόλου του Torremolinos για όσο διάστημα αυτό δεν έχει τεθεί σε ισχύ.

Άρθρο 10

Το άρθρο αυτό επιτρέπει στην Επιτροπή να τροποποιήσει την παρούσα οδηγία, σύμφωνα με τη διαδικασία που ορίζεται στο άρθρο 11, προκειμένου να θεσπίσει και να ενσωματώσει σε αυτήν διατάξεις για την εναρμόνιση της ερμηνείας των κανονισμών του παραρτήματος του Πρωτοκόλου του Torremolinos, για την υποχρεωτική εφαρμογή των συστάσεων της Διάσκεψης του Torremolinos του 1993 και για την εφαρμογή των ψηφισμάτων και εγκυκλίων του ΙΜΟ που έχουν σημασία για τη σύντομη εφαρμογή των διατάξεων του Πρωτοκόλου του Torremolinos. Το άρθρο αυτό επιτρέπει επίσης στην Επιτροπή να τροποποιήσει τα παραρτήματα της οδηγίας λαμβάνοντας υπόψη τη μελλοντική εξέλιξη των κανονισμών ασφάλειας σε διεθνές επίπεδο.

Υπό την επιφύλαξη των διαδικασιών τροποποίησης του Πρωτοκόλου του Torremolinos, η εφαρμογή, για τους σκοπούς της παρούσας οδηγίας, μεταγενέστερων τροποποιήσεων του Πρωτοκόλου που έχουν τεθεί σε ισχύ αποφασίζεται σύμφωνα με τη διαδικασία που καθορίζεται στο άρθρο 11.

Άρθρο 11

Το άρθρο αυτό προβλέπει τη σύσταση συμβουλευτικής επιτροπής σύμφωνα με το άρθρο 12 της οδηγίας 93/75/ΕΚ¹² του Συμβουλίου και περιγράφει επίσης την ακολουθητέα διαδικασία στις περιπτώσεις που η παρούσα οδηγία ορίζει διαδικασία επιτροπής. Πρόκειται για τη διαδικασία τύπου I του άρθρου 2 της απόφασης 87/373/ΕΟΚ του Συμβουλίου της 13ης Ιουλίου 1987¹³.

Άρθρο 12

Το άρθρο αυτό καθορίζει τη διαδικασία που πρέπει να ακολουθήσει η Επιτροπή για να ενημερώσει τον ΙΜΟ σχετικά με την έγκριση της παρούσας οδηγίας, σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 3(5) του Πρωτοκόλου του Torremolinos του 1993.

¹² ΕΕ αριθ. L 247 της 05.10.93, σ. 19, σχετικά με τις ελάχιστες προδιαγραφές που απαιτούνται για τα πλοία τα οποία κατευθύνονται σε ή αποπλέουν από κοινοτικούς λιμένες μεταφέροντας επικίνδυνα ή ρυπογόνα εμπορεύματα.

¹³ ΕΕ αριθ. L 197/33 της 17.07.97, απόφαση 87/373/ΕΟΚ του Συμβουλίου της 13ης Ιουλίου 1987 για τον καθορισμό των όρων άσκησης των εκτελεστικών αρμοδιοτήτων που ανατίθενται στην Επιτροπή.

Άρθρο 13

Το άρθρο αυτό αναφέρεται στους όρους μεταφοράς της οδηγίας στο εθνικό δίκαιο των κρατών μελών.

Άρθρο 14

Ανευ σχολίων

Άρθρο 15

Ανευ σχολίων

ΠΡΟΣΑΡΤΗΜΑ 1

ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΕΣ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ

1. ΓΕΝΙΚΗ ΕΙΚΟΝΑ ΤΟΥ ΚΟΙΝΟΤΙΚΟΥ ΑΛΙΕΥΤΙΚΟΥ ΣΤΟΛΟΥ ΤΩΝ ΚΡΑΤΩΝ ΜΕΛΩΝ ΩΣ ΠΡΟΣ ΤΟΝ ΑΡΙΘΜΟ ΣΚΑΦΩΝ (την 1η Ιανουαρίου 1996)

	0 ≤ Μ < 12m	12 ≤ Μ < 24m	24 ≤ Μ < 30m	30 ≤ Μ < 36m	36 ≤ Μ < 45m	Μ ≥ 45m	σύνολο
B	1	79	37	36	1	0	154
D	1943	391	38	16	2	16	2406
DK	3755	973	60	88	55	13	4944
E	14515	2981	514	270	87	135	18502
FIN	3502	264	25	6	0	0	3797
F	4837	1465	151	48	16	69	6586
UK	8034	1436	262	119	90	27	9968
GR	19043	1178	156	19	14	14	20424
IRL	892	388	39	27	9	8	1363
I	10422	5148	624	125	24	23	16366
NL	213	360	96	102	203	32	1006
P	11461	878	156	48	13	39	12595
S	2075	340	52	51	18	1	2537
EE	80693	15881	2210	955	532	377	100648

2. ΓΕΝΙΚΗ ΕΙΚΟΝΑ ΤΟΥ ΚΟΙΝΟΤΙΚΟΥ ΑΛΙΕΥΤΙΚΟΥ ΣΤΟΛΟΥ ΤΩΝ ΚΡΑΤΩΝ ΜΕΛΩΝ ΩΣ ΠΡΟΣ ΤΗ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ (την 1η Ιανουαρίου 1996)

	0 ≤ Μ < 12m	12 ≤ Μ < 24m	24 ≤ Μ < 30m	30 ≤ Μ < 36m	36 ≤ Μ < 45m	Μ ≥ 45m	σύνολο
B	27	4948	6449	11297	372	0	23093
D	4803	18397	7970	4340	515	42228	78253
DK	12524	28211	8164	18800	20275	9397	97371
E	38365	214607	96752	83918	44842	182627	661111
FIN	9304	8969	2936	1287	0	0	22496
F	24376	63573	15548	10557	4541	62240	180835
UK	30997	83110	42177	25602	28087	29170	239143
GR	46588	39304	15513	5920	5051	9394	121770
IRL	5464	24573	5445	7032	2797	13343	58654
I	28950	124537	61594	22807	6392	16601	260881
NL	871	15541	8783	18781	71654	64779	180409
P	15115	31077	22587	11987	4560	46146	131472
S	4777	16442	6998	11395	7304	452	47368
EE	222161	673289	300916	233723	196390	476377	2102856

3. ΑΡΙΘΜΟΣ ΑΛΙΕΥΤΙΚΩΝ ΣΚΑΦΩΝ ΜΗΚΟΥΣ 24 ΚΑΙ ΑΝΩ ΜΕΤΡΩΝ ΠΟΥ ΕΧΟΥΝ ΔΗΛΩΘΕΙ ΣΤΟΝ ΙΜΟ¹⁴

ΚΡΑΤΟΣ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΣΚΑΦΩΝ	% ΕΠΙ ΤΟΥ ΣΥΝΟΛΙΚΟΥ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΥ ΣΤΟΛΟΥ
Βέλγιο	101	
Δανία	486	
Φινλανδία	31	
Γαλλία	419	
Γερμανία	156	
Ελλάδα	123	
Ισλανδία	356	
Ιρλανδία	78	
Ιταλία	237	
Κάτω Χώρες	257	
Νορβηγία	546	
Πορτογαλία	246	
Ισπανία	1.656	
Σουηδία	92	
Ηνωμένο Βασίλειο	386	
<hr/>		
Σύνολο ΕΟΧ	5.170	18,32
<hr/>		
...		
...		
Αργεντινή	364	
Καναδάς	418	
Χιλή	231	
Κίνα	4.384	15,53
Εκουαδόρ	330	
Χονγκ Κονγκ	1.355	
Ινδονησία	125	
Ιαπωνία	5.156	18,27
Μαρόκο	148	
Παναμάς	352	
Περού	403	
Φιλιππίνες	895	
Δημοκρ. της Κορέας	2.337	8,28
Ρωσική Ομοσπονδία	2.253	7,98
Νότιος Αφρική	154	
Ταϊλάνδη	667	
Ηνωμένες Πολιτείες	1.152	4,08
Βενεζουέλα	128	
...		
...		
<hr/>		
Παγκόσμιο σύνολο	28.215	100,00
<hr/>		

¹⁴ Απόσπασμα από το έγγραφο SFV-P/CONF 24 της 23ης Μαρτίου 1993 που παρουσιάστηκε κατά την τελευταία διάσκεψη του Τορνεολίνος και το οποίο παρέχει πληροφορίες σχετικά με το στόλο των κρατών μελών της Ε.Ε. και των χωρών που διαθέτουν στόλο μεγαλύτερο των 100 σκαφών.

4. ΑΝΑΛΥΣΗ ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΩΝ ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ ΓΙΑ ΤΙΣ ΑΠΩΛΕΙΕΣ ΑΛΙΕΥΤΙΚΩΝ ΣΚΑΦΩΝ ΜΗΚΟΥΣ 24 ΚΑΙ ΑΝΩ ΜΕΤΡΩΝ

Οι πληροφορίες αυτές¹⁵ προέρχονται από τα αριθμητικά στοιχεία για το 1992 που διαβίβασαν η Χιλή, η Γαλλία, η Γερμανία, η Ισλανδία, οι Κάτω Χώρες, η Νορβηγία, η Ισπανία, η Σουηδία, το Ηνωμένο Βασίλειο, το Βανουατού και το Χονγκ Κονγκ.

Συνολικός αριθμός δηλωθέντων σκαφών	6.440
Συνολικός αριθμός απωλειών	33
Δηλωθείς αριθμός αλιέων	78.813
Αριθμός θανάτων	40

5. ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΙΣ ΣΥΝΟΛΙΚΕΣ ΑΠΩΛΕΙΕΣ ΑΛΙΕΥΤΙΚΩΝ ΣΚΑΦΩΝ ΑΝΩ ΤΩΝ 100 ΚΟΧ ΣΤΟΝ ΕΟΧ ΤΟ 1994,¹⁶

<u>Σημαία</u>	<u>Όνομα του σκάφους</u>	<u>Χωρητικότητα</u>	<u>Έτος ναυπήγησης</u>
Ηνωμένο Βασίλειο	Heather Bloom	162	1992
	Aecord	474	1976
	Adonis	220	1985
	Larissa	361	1975
Ισπανία	Jugamar	638	1987
	Peix del mar diez	268	1988
	Botalon	443	1975
	Idalsan	299	1975
Δανία	Allesoe	570	1984
	Ingun	118	1977
Νορβηγία	Lofottral III	1196	1990

¹⁵ Απόσπασμα από τις πληροφορίες που διαβίβασε η Γραμματεία του IMO στην υπο-επιτροπή εφαρμογής των διατάξεων περί του κράτους της σημαίας (έγγρ. FSI 3/5/2)

¹⁶ Απόσπασμα από το Lloyd's Register World Casualty Statistics 1994 (στατιστικά στοιχεία από το νηολόγιο του Lloyd σχετικά με τις απώλειες πλοίων παγκοσμίως).

ΠΡΟΣΑΡΤΗΜΑ 2:

Πρωτόκολλο σχετικά με την ασφάλεια των αλιευτικών σκαφών που εγκρίθηκε στο Torremolinos

Το Πρωτόκολλο σχετικά με τα αλιευτικά σκάφη το οποίο εγκρίθηκε στις 2 Απριλίου στο Torremolinos της Ισπανίας αποτελεί στην πραγματικότητα μια νέα διεθνή συνθήκη για την ασφάλεια των αλιευτικών σκαφών.

Το Πρωτόκολλο ήταν απαραίτητο διότι η αρχική συνθήκη (η Σύμβαση του Torremolinos του 1977) δεν τέθηκε ποτέ σε ισχύ και διότι το περιεχόμενό της είναι πλέον χρονικά ξεπερασμένο. Το Πρωτόκολλο ενημερώνει τις διατάξεις της Σύμβασης και λαμβάνει υπόψη τις τεχνολογικές εξελίξεις των τελευταίων χρόνων καθώς και την ανάγκη υιοθέτησης μιας πραγματιστικής προσέγγισης με στόχο τη σύντομη επικύρωση ενός οργάνου που να θεσπίζει το νομικό καθεστώς που ενδείκνυται για την κανονιστική ρύθμιση της ασφάλειας των αλιευτικών σκαφών και των πληρωμάτων τους.

Το Πρωτόκολλο, το οποίο ενσωματώνει και τροποποιεί τις διατάξεις της αρχικής Σύμβασης, εφαρμόζεται επίσης στα αλιευτικά σκάφη μήκους 24 και άνω μέτρων, συμπεριλαμβανομένων των σκαφών που εξασφαλίζουν επίσης την επεξεργασία του αλιεύματος. Στόχος του Πρωτοκόλλου είναι η κατάρτιση των διατάξεων της Σύμβασης του 1977 που δημιούργησαν προβλήματα σε ορισμένες χώρες και η συντομότερη δυνατή θέση σε ισχύ της Σύμβασης. Στόχος επίσης του Πρωτοκόλλου είναι να λάβει υπόψη την πρόοδο των αλιευτικών τεχνικών και την τεχνολογική εξέλιξη των αλιευτικών σκαφών που μεσολάβησαν από την έγκριση της Σύμβασης του 1977 μέχρι σήμερα, στο βαθμό που έχουν σχέση με την ασφάλεια των αλιευτικών σκαφών και των αλιέων. Δεδομένης της τάσης για μεγάλης κλίμακας εκμετάλλευση απομακρυσμένων αλιευτικών ζωνών ανοικτής θαλάσσης και για ανάπτυξη αλιευτικών δραστηριοτήτων σε τέτοιες περιοχές, είναι απαραίτητο να εξασφαλισθούν ασφαλέστερες και πιο άνετες συνθήκες διαβίωσης και εργασίας για τους αλιείς. Η εξέλιξη αυτή ώθησε τον κλάδο της αλιείας να προσφύγει στο σχεδιασμό και τη ναυπήγηση μιας νέας γενιάς σύγχρονων και εξελιγμένων αλιευτικών σκαφών, εφοδιασμένων με υψηλής τεχνολογίας εξαρτισμό εντοπισμού αλιεύματος και ναυσιπλοΐας.

Για να είναι αποδοτικά από οικονομικής απόψεως, τα σύγχρονα αλιευτικά σκάφη πρέπει να διαθέτουν βελτιωμένα μηχανήματα και αλιευτικό εξαρτισμό και, γενικά, ενισχυμένα στοιχεία ασφάλειας και να εξασφαλίζουν καλύτερες συνθήκες εργασίας για τους αλιείς. Στις περιεχόμενες στο Πρωτόκολλο διατάξεις ασφάλειας προβλέπονται, μεταξύ άλλων, χώροι αυτομάτως ελεγχόμενων μηχανημάτων, βελτιωμένα σωστικά μέσα, στολές κατάδυσης και μέσα θερμικής προστασίας, συστήματα δορυφορικής επικοινωνίας και άλλα στοιχεία του παγκόσμιου ναυτικού συστήματος ασφάλειας και καταστάσεων κινδύνου (GMDSS).

Τα άρθρα του Πρωτοκόλλου περιλαμβάνουν αναθεωρημένες διατάξεις σχετικά με την έναρξη ισχύος και νέες διατάξεις σχετικά τις διαδικασίες τροποποίησης. Το Πρωτόκολλο θα αρχίσει να ισχύει ένα έτος μετά την επικύρωσή του από 15 κράτη αντιπροσωπεύοντα συνολικό στόλο τουλάχιστον 14.000 σκαφών, αριθμός που ισοδυναμεί κατά προσέγγιση με το 50% του σημερινού στόλου αλιευτικών σκαφών μήκους 24 και άνω μέτρων.

Το άρθρο 3(5) περιέχει μια σημαντική καινοτομία, δεδομένου ότι παρέχει τη δυνατότητα θέσπισης διατάξεων περιφερειακής ισχύος για την καθιέρωση εναρμονισμένων προδιαγραφών για τα σκάφη μήκους ίσου ή μεγαλύτερου των 24 μέτρων αλλά μικρότερου του μήκους που προβλέπεται για την εφαρμογή των κεφαλαίων IV, V, VII και IX (μήκος άνω των 45 μέτρων).

Οι τεχνικές διατάξεις περιέχονται σε δέκα κεφάλαια:

Κεφάλαιο I - Γενικές διατάξεις:

Πρόκειται για διατάξεις, παρόμοιες με τις διατάξεις άλλων προσφάτως τροποποιηθεισών τεχνικών ναυτικών συμβάσεων, που αφορούν την εφαρμογή, την απαλλαγή, τις επιθεωρήσεις και την πιστοποίηση.

Κεφάλαιο II - Ναυπήγηση, υδατοστεγανότητα και εξαρτισμός:

Πρόκειται σε γενικές γραμμές για ενημέρωση των σχετικών προδιαγραφών που καθορίζονται στη σύμβαση του 1966 περί γραμμών φόρτωσης, όπως έχει τροποποιηθεί, για τα φορτηγά πλοία.

Κεφάλαιο III - Ευστάθεια και πλοϊμότητα

Παρά το γεγονός ότι βασικώς διατηρούνται οι προδιαγραφές ευστάθειας που καθορίζονται στη Σύμβαση του Torremolinos του 1977, το κεφάλαιο αυτό βελτιώθηκε συντακτικώς και τροποποιήθηκε ως προς τις συνθήκες δράσης.

Κεφάλαιο IV - Μηχανήματα, ηλεκτρικές εγκαταστάσεις και μηχανοστάσια κατά διαστήματα αφύλακτα:

Το κεφάλαιο αυτό εφαρμόζεται στα νέα σκάφη μήκους 45 και άνω μέτρων και ακολουθεί, κατ'αρχήν, το σχήμα που καθορίζεται στις προδιαγραφές για τα μηχανήματα και τις ηλεκτρικές εγκαταστάσεις των επιβατηγών και φορτηγών πλοίων, που έχουν ενσωματωθεί σε άλλα όργανα του IMO.

Κεφάλαιο V - Πυροπροστασία, πυρανίχνευση και πυρόσβεση:

Το κεφάλαιο αυτό χωρίζεται σε δύο μέρη: το μέρος Α εφαρμόζεται στα νέα αλιευτικά σκάφη μήκους 60 και άνω μέτρων, και περιέχει διατάξεις παρόμοιες με τις προδιαγραφές πυροπροστασίας που έχει θεσπίσει ο IMO για τα φορτηγά πλοία. Εντούτοις, τα μικρότερα αλιευτικά σκάφη, π.χ. τα αλιευτικά σκάφη μήκους 45 έως 60 μέτρων, υπόκεινται σε λιγότερο αυστηρές προδιαγραφές, οι οποίες περιέχονται στο μέρος Β του κεφαλαίου αυτού.

Κεφάλαιο VI - Προστασία του πληρώματος:

Το κεφάλαιο περιέχει διατάξεις για ασφαλείς συνθήκες εργασίας επί των πλοίων.

Κεφάλαιο VII - Σωστικά μέσα και σχετικές ρυθμίσεις

Το κεφάλαιο αυτό περιλαμβάνει προδιαγραφές για τα σωστικά μέσα και τις σχετικές ρυθμίσεις, παρόμοιες με εκείνες που περιέχονται στη Διεθνή Σύμβαση για την Ασφάλεια της Ζωής στη Θάλασσα του 1974 (SOLAS), όπως έχει τροποποιηθεί. Χωρίζεται σε τρία μέρη: το Μέρος Α πραγματεύεται γενικά ζητήματα που έχουν εφαρμογή στα νέα σκάφη μήκους 45 και άνω μέτρων. Ορισμένοι κανονισμοί, ωστόσο, εφαρμόζονται τόσο στα νέα όσο και στα υπάρχοντα σκάφη αυτής της κλίμακας μήκους. Το Μέρος Β περιέχει προδιαγραφές που εφαρμόζονται στα σκάφη, συμπεριλαμβανομένων προδιαγραφών για τις σωσίβιες σχεδίες και λέμβους, σε συνάρτηση με το μέγεθος των σκαφών. Το Μέρος Γ περιέχει προδιαγραφές σχετικές με τα σωστικά μέσα, συμπεριλαμβανομένης της ναυπήγησης, του εξαρτισμού, κτλ., των σωσίβιων λέμβων, των σωσίβιων σχεδίων και των λέμβων διάσωσης. Περιέχει επίσης προδιαγραφές σχετικές με τις στολές κατάδυσης και τα μέσα θερμικής προστασίας.

Κεφάλαιο VIII - Διαδικασίες έκτακτης ανάγκης, δοκιμές συγκέντρωσης και ασκήσεις

Το κεφάλαιο αυτό αφορά τις διαδικασίες εγκατάλειψης πλοίου, την οργάνωση περιοδικών δοκιμών συγκέντρωσης και ασκήσεων πυρκαγιάς και την εκπαίδευση για την αντιμετώπιση καταστάσεων έκτακτης ανάγκης.

Κεφάλαιο IX - Ραδιοεπικοινωνίες:

Το κεφάλαιο αυτό ακολουθεί πιστά τις διατάξεις περί ραδιοεπικοινωνιών που διατύπωνονται στο τροποποιημένο κεφάλαιο IV της Σύμβασης SOLAS του 1974 και του Πρωτοκόλου αυτής, του 1988, σχετικά με το παγκόσμιο ναυτικό σύστημα ασφάλειας και καταστάσεων κινδύνου (GMDSS). Εφαρμόζεται τόσο στα νέα όσο και στα υπάρχοντα σκάφη μήκους 45 και άνω μέτρων. Εντούτοις, η εφαρμογή των προδιαγραφών για τα υπάρχοντα σκάφη μπορεί να αναβληθεί μέχρι την 1η Φεβρουαρίου 1999 ή μέχρι την ημερομηνία έναρξης της ισχύος του Πρωτοκόλου, ανάλογα με το ποια από τις δύο ημερομηνίες είναι μεταγενέστερη.

Κεφάλαιο X - Εξοπλισμός ναυσιπλοίας πλοίου

Το κεφάλαιο αυτό περιλαμβάνει προδιαγραφές ισοδύναμες με εκείνες που περιέχονται, ή που αναμένεται να θεσπισθούν ως τροποποιήσεις, στο κεφάλαιο V της Σύμβασης SOLAS του 1974, το οποίο είναι το μόνο κεφάλαιο της εν λόγω σύμβασης που εφαρμόζεται σε όλα τα πλοία, νέα και υπάρχοντα, συμπεριλαμβανομένων των αλιευτικών σκαφών, και σε όλους τους πλόες.

ΠΡΟΤΑΣΗ ΟΔΗΓΙΑΣ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ ΓΙΑ ΤΗ ΘΕΣΠΙΣΗ ΕΝΑΡΜΟΝΙΣΜΕΝΟΥ ΚΑΘΕΣΤΩΤΟΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΓΙΑ ΤΑ ΑΛΙΕΥΤΙΚΑ ΣΚΑΦΗ ΜΗΚΟΥΣ 24 ΚΑΙ ΑΝΩ ΜΕΤΡΩΝ

Το Συμβούλιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, και ιδίως το άρθρο 84(2),

την πρόταση της Επιτροπής¹,

Σε συνεργασία με το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο²

Έχοντας υπόψη τη γνώμη της Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής³,

Ενεργώντας σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 189 γ της συνθήκης⁴,

Εκτιμώντας:

ότι η κοινοτική δράση στον κλάδο των θαλάσσιων μεταφορών πρέπει να έχει ως στόχο τη βελτίωση της ασφάλειας στη θάλασσα·

ότι στις 2 Απριλίου 1993 εγκρίθηκε το Πρωτόκολλο του Torremolinos του 1993 σχετικά με την ασφάλεια των αλιευτικών σκαφών·

ότι η εφαρμογή του πρωτοκόλλου αυτού σε κοινοτικό επίπεδο για τα αλιευτικά σκάφη που φέρουν σημαία κράτους μέλους ή αναπτύσσουν αλιευτική δραστηριότητα στα εσωτερικά ή χωρικά ύδατα που υπάγονται στη δικαιοδοσία κράτους μέλους ή που εκφορτώνουν αλίευμα σε λιμένα κράτους μέλους θα αυξήσει την ασφάλεια των σκαφών αυτών, καθώς οι εθνικές νομοθεσίες δεν ανταποκρίνονται ακόμη στο επίπεδο ασφάλειας που καθορίζεται στο Πρωτόκολλο· ότι ένα τέτοιο κοινό επίπεδο ασφάλειας θα επιτρέψει την εναρμόνιση των διαφορετικών εθνικών προδιαγραφών ασφάλειας, εξασφαλίζοντας επί ίσοις όροις ανταγωνισμό για τα αλιευτικά σκάφη που αναπτύσσουν σχετική δραστηριότητα στην ίδια περιοχή χωρίς να θίγονται τα πρότυπα ασφάλειας· ότι, για το λόγο αυτό, είναι απαραίτητο να αναλάβει η Κοινότητα σχετική δράση·

ότι αρκετά σημαντικά κεφάλαια του Πρωτοκόλλου εφαρμόζονται μόνο στα αλιευτικά σκάφη μήκους 45 και άνω μέτρων· ότι, σε κοινοτικό επίπεδο, ο περιορισμός της εφαρμογής του Πρωτοκόλλου μόνο σε σκάφη τέτοιου μήκους θα οδηγήσει σε μεγάλη διαφορά του επιπέδου ασφάλειας μεταξύ των σκαφών αυτών και των μικρότερων αλιευτικών σκαφών μήκους ίσου ή μεγαλύτερου των 24 μέτρων αλλά μικρότερου των 45 μέτρων, και σε στρέβλωση του ανταγωνισμού εις βάρος των αλιευτικών σκαφών που φέρουν σημαία κρατών μελών τα οποία ήδη εφαρμόζουν αντιστοίχως υψηλά μέτρα ασφάλειας σε αυτά τα μικρότερα αλιευτικά σκάφη·

¹ EE

²

³

⁴

ότι η παρούσα οδηγία ανταποκρίνεται στο άρθρο 3(5) του Πρωτοκόλου, το οποίο ενθαρρύνει τα κράτη να θεσπίσουν ομοιόμορφα πρότυπα για τα αλιευτικά σκάφη μήκους ίσου ή μεγαλύτερου των 24 μέτρων αλλά μικρότερου του οριακού μήκους που καθορίζεται για την εφαρμογή ορισμένων κεφαλαίων του παραρτήματος του Πρωτοκόλου και τα οποία αναπτύσσουν αλιευτική δραστηριότητα στην ίδια περιοχή ή περιφέρεια, με στόχο την εφαρμογή των κεφαλαίων αυτών στα εν λόγω σκάφη, λαμβάνοντας υπόψη τον τύπο, το μέγεθος και το είδος αλιευτικής δραστηριότητας των σκαφών καθώς και την πιθανότητα θαλασσοταραχής και τις κλιματικές συνθήκες που επικρατούν στη συγκεκριμένη περιοχή ή περιφέρεια·

ότι ο στόχος που πρέπει να επιδιωχθεί είναι η εφαρμογή των κανόνων ασφάλειας της παρούσας οδηγίας σε όλα τα αλιευτικά σκάφη μήκους 24 και άνω μέτρων που αναπτύσσουν σχετική δραστηριότητα στις αλιευτικές ζώνες της Κοινότητας, ανεξαρτήτως της σημαίας που φέρουν· ότι, για τα αλιευτικά σκάφη που φέρουν σημαία τρίτων χωρών, ο στόχος αυτός θα πρέπει να επιτευχθεί μέσω κατάλληλων αλιευτικών συμφωνιών με τις ενδιαφερόμενες τρίτες χώρες·

ότι πρέπει να συνεχισθεί η εφαρμογή των συναφών διατάξεων των οδηγιών του Συμβουλίου που έχουν εκδοθεί στο πλαίσιο της κοινωνικής πολιτικής της Κοινότητας·

ότι, από 1ης Ιανουαρίου 1988, τα κράτη μέλη θα εφαρμόζουν στα νέα, και εάν χρειάζεται στα υπάρχοντα, αλιευτικά σκάφη μήκους 45 και άνω μέτρων τις διατάξεις του παραρτήματος του Πρωτοκόλου του Τορνεολίνος του 1993 καθώς και τις εναρμονισμένες ερμηνείες, τις υποσημειώσεις και τις συστάσεις της Διάσκεψης και τα συναφή ψηφίσματα και εγκυκλίους του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (ΙΜΟ), λαμβάνοντας υπόψη τις σχετικές διατάξεις που περιέχονται στο παράρτημα Ι· ότι τα κράτη μέλη θα εφαρμόζουν επίσης τις διατάξεις των κεφαλαίων IV, V, VII και IX του παραρτήματος του Πρωτοκόλου του Τορνεολίνος του 1993, όπως έχουν τροποποιηθεί στο παράρτημα II, σε όλα τα νέα σκάφη μήκους ίσου ή μεγαλύτερου των 24 μέτρων αλλά μικρότερου των 45 μέτρων, που φέρουν τη σημαία τους·

ότι ειδικές προδιαγραφές μπορούν να δικαιολογηθούν για λόγους που έχουν σχέση με την εκτεθειμένη -ή προστατευμένη- φύση των υδάτων στα οποία ορισμένα αλιευτικά σκάφη αναπτύσσουν σχετική δραστηριότητα, με τις αποστάσεις που διανύουν, με τα υλικά ναυπήγησής τους και με την απόσταση της αλιευτικής ζώνης από την ακτή, όπως καθορίζεται στο παράρτημα III· ότι τέτοιες ειδικές προδιαγραφές προβλέπονται για τις αλιευτικές δραστηριότητες που αναπτύσσονται στις βόρειες και τις νότιες ζώνες αντιστοίχως·

ότι στα αλιευτικά σκάφη που φέρουν σημαία τρίτων χωρών δεν πρέπει να επιτρέπεται να αναπτύσσουν αλιευτική δραστηριότητα στα εσωτερικά ή χωρικά ύδατα κράτους μέλους ή να εκφορτώνουν αλιεύμα σε λιμένα κράτους μέλους και, ως εκ τούτου, να ανταγωνίζονται τα σκάφη που φέρουν σημαία κράτους μέλους, εκτός αν έχει πιστοποιηθεί από το κράτος της σημαίας ότι πληρούν τις τεχνικές προδιαγραφές που καθορίζονται στην παρούσα οδηγία·

ότι ο ναυτικός εξαρτισμός των αλιευτικών σκαφών που προσδιορίζεται στο Παράρτημα Α.1 της οδηγίας του Συμβουλίου σχετικά με το ναυτικό εξαρτισμό και που ανταποκρίνεται στις προδιαγραφές της οδηγίας αυτής, πρέπει αυτομάτως να θεωρείται ότι ανταποκρίνεται στις ειδικές προδιαγραφές που επιβάλλει η παρούσα οδηγία·

ότι στα κράτη μέλη μπορεί ενδεχομένως να επικρατούν τοπικές συνθήκες που να δικαιολογούν την εφαρμογή πρόσθετων μέτρων σε όλα τα αλιευτικά σκάφη που αναπτύσσουν σχετική δραστηριότητα σε μια συγκεκριμένη περιοχή· ότι, σε τέτοιες περιπτώσεις, τα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη μπορούν να ζητήσουν από την Επιτροπή να εγκρίνει τέτοια μέτρα· ότι η Επιτροπή εγκρίνει, όταν είναι απαραίτητο, τέτοια μέτρα και τα ενσωματώνει στο παράρτημα III, ακολουθώντας διαδικασία επιτροπής·

ότι τα κράτη μέλη μπορεί να κρίνουν σκόπιμο να προβλέψουν εξαιρέσεις από τις διατάξεις του παραρτήματος του Πρωτοκόλου του Torremolinos του 1993 για τα αλιευτικά σκάφη των οποίων οι αλιευτικές δραστηριότητες υπόκεινται σε συγκεκριμένους περιορισμούς· ότι έχουν το δικαίωμα να εγκρίνουν τέτοια μέτρα υπό την προϋπόθεση ότι η Επιτροπή, ακολουθώντας στο πλαίσιο της ανωτέρω διαδικασίας επιτροπής, δεν εκδηλώσει την αντίθεσή της εντός χρονικού διαστήματος έξι μηνών από την κοινοποίηση των σχετικών προτάσεων στην Επιτροπή·

ότι η ίδια διαδικασία θα πρέπει να εφαρμόζεται και στην περίπτωση που ένα κράτος μέλος θεωρεί ότι θα πρέπει να γίνουν αποδεκτές απαιτήσεις ισοδύναμες με εκείνες που καθορίζονται στο παράρτημα του Πρωτοκόλου του Torremolinos του 1993·

ότι αυτές οι εξαιρέσεις ή ισοδύναμες απαιτήσεις πρέπει να κοινοποιούνται από την Επιτροπή στα άλλα κράτη μέλη και να εφαρμόζονται άνευ διακρίσεων·

ότι σήμερα δεν υπάρχουν ομοιόμορφα διεθνή τεχνικά πρότυπα προς τα οποία πρέπει να συμμορφούνται όλα τα νέα αλιευτικά σκάφη, τόσο κατά το στάδιο της ναυπήγησης όσο και καθ'όλη τη διάρκεια του βίου τους, όσον αφορά το κύτος, τα κύρια και βοηθητικά μηχανήματα και τα ηλεκτρικά συστήματα και αυτοματισμούς· ότι τέτοια πρότυπα πρέπει να καθορισθούν σύμφωνα με τους κανόνες αναγνωρισμένων οργανισμών ή σύμφωνα με ισοδύναμα πρότυπα που θα αποφασίσουν οι αρμόδιες εθνικές αρχές, υπό τους ίδιους όρους και διαδικασίες όπως έχουν καθορισθεί από την οδηγία 94/57/ΕΚ του Συμβουλίου σχετικά με κοινούς κανόνες και πρότυπα για τους οργανισμούς επιθεώρησης και εξέτασης πλοίων·

ότι τα κράτη μέλη είναι απαραίτητο να εκδίδουν πιστοποιητικό συμμόρφωσης για τα αλιευτικά σκάφη που πληρούν τις ειδικές προδιαγραφές της παρούσας οδηγίας· ότι, για να μετριασθεί κατά το δυνατό περισσότερο οποιαδήποτε στρέβλωση του ανταγωνισμού, τα κράτη μέλη που ενεργούν υπό την ιδιότητα του κράτους του λιμένα πρέπει να εφαρμόζουν τις διατάξεις του παραρτήματος του Πρωτοκόλου του Torremolinos του 1993 σε όλα τα αλιευτικά σκάφη που φέρουν σημαία τρίτου κράτους μόλις το Πρωτόκολλο αρχίσει να ισχύει για το συγκεκριμένο κράτος της σημαίας·

ότι η Επιτροπή πρέπει να έχει το δικαίωμα να τροποποιεί την οδηγία σε συνάρτηση με την πρόοδο που σημειώνεται στον τομέα της ασφάλειας των αλιευτικών σκαφών σε κοινοτικό ή διεθνές επίπεδο· ότι τα κράτη μέλη πρέπει να συμμετέχουν σε αυτή τη διαδικασία στο πλαίσιο μιας συμβουλευτικής επιτροπής· ότι η επιτροπή που ορίζεται στο άρθρο 12 της οδηγίας 93/75/ΕΚ του Συμβουλίου μπορεί να αναλάβει ένα τέτοιο συμβουλευτικό ρόλο,

ΕΚΔΙΔΕΙ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΟΔΗΓΙΑ:

Άρθρο 1
(σκοπός)

1. Σκοπός της παρούσας οδηγίας είναι να καθορίσει πρότυπα ασφάλειας για τα ποντοπόρα αλιευτικά σκάφη μήκους 24 και άνω μέτρων, τόσο τα νέα όσο και τα υπάρχοντα, στο μέτρο που τα υπάρχοντα υπόκεινται στις διατάξεις του παραρτήματος του Πρωτοκόλλου του Τορνεολίνος του 1993, τα οποία
 - φέρουν σημαία κράτους μέλους και είναι νηολογημένα στην Κοινότητα, ή
 - αναπτύσσουν αλιευτική δραστηριότητα σε εσωτερικά ή χωρικά ύδατα που υπάγονται στη δικαιοδοσία κράτους μέλους,
 - ή εκφορτώνουν αλίευμα σε λιμένα κράτους μέλους.

2. Η παρούσα οδηγία εφαρμόζεται υπό την επιφύλαξη των διατάξεων της οδηγίας 89/391/ΕΟΚ του Συμβουλίου της 12ης Ιουνίου 1989 σχετικά με την εφαρμογή μέτρων για την προώθηση της βελτίωσης της ασφάλειας και της υγείας των εργαζομένων κατά την εργασία¹, των ειδικών οδηγιών αυτής και, ιδίως της οδηγίας 93/103/ΕΟΚ του Συμβουλίου της 23ης Νοεμβρίου 1993 σχετικά με τις ελάχιστες προδιαγραφές ασφάλειας και υγείας κατά την εργασία στα αλιευτικά σκάφη (δέκατη τρίτη ειδική οδηγία κατά την έννοια του άρθρου 16(1) της οδηγίας 89/391/ΕΟΚ)².

Άρθρο 2
(ορισμοί)

Για τους σκοπούς της παρούσας οδηγίας, συμπεριλαμβανομένων των παραρτημάτων της:

1. ως "αλιευτικό σκάφος" νοείται κάθε σκάφος που είναι εξοπλισμένο και χρησιμοποιείται για εμπορικούς σκοπούς είτε μόνο για αλίευση είτε για αλίευση και επεξεργασία ψαριών ή άλλων έμβιων ενάλιων πόρων·

2. ως "νέο αλιευτικό σκάφος" νοείται το αλιευτικό σκάφος :
 - (α) για το οποίο η σύμβαση ναυπήγησης ή σημαντικής μετασκευής συνάπτεται από την 1η Ιανουαρίου 1988 και μετά, ή

 - (β) για το οποίο η σύμβαση ναυπήγησης ή σημαντικής μετασκευής έχει μεν συναφθεί πριν από την 1η Ιανουαρίου 1998, αλλά το οποίο παραδίδεται τουλάχιστον τρία έτη μετά την ημερομηνία αυτή, ή

 - (γ) εάν δεν υπάρχει σύμβαση ναυπήγησης την 1η Ιανουαρίου 1998 ή μετά την ημερομηνία αυτή:
 - (i) στο οποίο έχει τοποθετηθεί η τρόπιδα, ή
 - (ii) για το οποίο αρχίζουν εργασίες ναυπήγησης που θα οδηγήσουν εμφανώς στην κατασκευή του συγκεκριμένου σκάφους, ή
 - (iii) του οποίου έχει αρχίσει η συναρμολόγηση, με χρήση τουλάχιστον 50 τόνων του προβλεπόμενου συνολικού υλικού ναυπήγησης ή του 1% της μάζας του υλικού αυτού, αν αυτή η δεύτερη τιμή είναι μικρότερη από την πρώτη·

¹ ΕΕ L 183 της 29.06.89, σ. 1

² ΕΕ L 307 της 13.12.93, σ. 1

3. ως "**υπάρχον αλιευτικό σκάφος**" νοείται κάθε αλιευτικό σκάφος πλην των νέων αλιευτικών σκαφών.
4. ως "**Πρωτόκολλο του Torremolinos**" νοείται το Πρωτόκολλο του Torremolinos του 1993 που έχει σχέση με τη Διεθνή Σύμβαση του Torremolinos του 1977 περί ασφάλειας των αλιευτικών σκαφών¹, καθώς και οι τροποποιήσεις αυτού [και τα συναφή ψηφίσματα υποχρεωτικής εφαρμογής του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (ΙΜΟ) που ισχύουν κατά την ημερομηνία έγκρισης της παρούσας οδηγίας και που περιέχονται στο παράρτημα VI].
5. ως "**Σύμβαση του Torremolinos**" νοείται η Διεθνής Σύμβαση του Torremolinos, του 1977, σχετικά με την ασφάλεια των αλιευτικών σκαφών.
6. ως "**πιστοποιητικό**" νοείται το πιστοποιητικό συμμόρφωσης που αναφέρεται στο άρθρο 8.
7. ως "**μήκος**" νοείται, εκτός αν ρητώς καθορίζεται διαφορετικά, το 96% του συνολικού μήκους ισάλου σε απόσταση ίση προς το 85% του ελάχιστου βάθους αναφοράς, μετρούμενη από τη γραμμή της τροπίδας, ή το μήκος από την εξωτερική πλευρά της στείρας έως τον άξονα του κορμού του πηδαλίου επί της ισάλου αυτής γραμμής, όποιο από τα δύο είναι μεγαλύτερο. Στα σκάφη που έχουν μελετηθεί με κεκλιμένη τροπίδα, η ίσαλος γραμμή επί της οποίας υπολογίζεται το μήκος αυτό πρέπει να είναι παράλληλη προς την προβλεπόμενη από τη μελέτη ίσαλο γραμμή.
8. ως "**αλιευτική δραστηριότητα**" νοείται η αλίευση ή η αλίευση και επεξεργασία ψαριών ή άλλων έμβιων ενάλιων πόρων, υπό την επιβύλαξη του δικαιώματος διέλευσης των χωρικών υδάτων όχι για σκοπούς ανάπτυξης τέτοιας δραστηριότητας καθώς και της ελευθερίας πλευσης εντός της αλιευτικής ζώνης των 200 μιλίων.
9. ως "**αναγνωρισμένος οργανισμός**" νοείται ο οργανισμός που έχει αναγνωρισθεί σύμφωνα με το άρθρο 4 της οδηγίας 94/57/ΕΚ του Συμβουλίου σχετικά με κοινούς κανόνες και πρότυπα για τους οργανισμούς επιθεώρησης και εξέτασης πλοίων και για τις συναφείς δραστηριότητες των ναυτικών αρχών².

Άρθρο 3 (γενικές απαιτήσεις)

1. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν την εφαρμογή των διατάξεων του παραρτήματος του Πρωτοκόλλου του Torremolinos, εκτός αν ορίζεται διαφορετικά στο παράρτημα I, στα αλιευτικά σκάφη που φέρουν τη σημαία τους μέχρι την 1η Ιανουαρίου 1998 το αργότερο.
2. Στο βαθμό που οι προδιαγραφές των κεφαλαίων IV, V, VII και IX του παραρτήματος του Πρωτοκόλλου του Torremolinos για τα σκάφη μήκους 45 και άνω μέτρων δεν εφαρμόζονται στα σκάφη μήκους μικρότερου των 45 μέτρων, και εκτός αν ορίζεται διαφορετικά στο παράρτημα II, τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι οι προδιαγραφές αυτές εφαρμόζονται, μέχρι την 1η Ιανουαρίου 1998 το αργότερο, στα νέα αλιευτικά σκάφη μήκους ίσου ή μεγαλύτερου των 24 μέτρων αλλά μικρότερου των 45 μέτρων τα οποία φέρουν τη σημαία τους.

¹ Δημοσιεύθηκε από το Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό. (ΙΜΟ-793Ε)

² ΕΕ L 319 της 12.12.94, σ. 20

3. Εντούτοις, τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι τα σκάφη που φέρουν τη σημαία τους και αναπτύσσουν αλιευτική δραστηριότητα σε περιοχές ειδικών απαιτήσεων συμμορφούνται προς τις διατάξεις που ισχύουν για τις περιοχές αυτές, όπως ορίζεται στο παράρτημα III.
4. Τα κράτη μέλη απαγορεύουν στα αλιευτικά σκάφη που φέρουν σημαία τρίτης χώρας να αναπτύσσουν αλιευτική δραστηριότητα στα εσωτερικά ή χωρικά τους ύδατα ή να εκφορτώνουν αλιεύμα στους λιμένες τους, εκτός εάν η αρμόδια αρχή του κράτους της σημαίας έχει πιστοποιήσει ότι αυτά συμμορφούνται προς τις απαιτήσεις που προβλέπονται στις παραγράφους 1, 2 και 3 και στο άρθρο 7.
5. Ο ναυτικός εξαρτισμός που προσδιορίζεται στο Παράρτημα Α.1 της οδηγίας του Συμβουλίου σχετικά με το ναυτικό εξαρτισμό¹ και που ανταποκρίνεται στις προδιαγραφές της οδηγίας αυτής, όταν εγκαθίσταται σε αλιευτικό σκάφος με σκοπό τη συμμόρφωση του σκάφους αυτού προς τις σχετικές διατάξεις της παρούσας οδηγίας, θεωρείται αυτομάτως ότι πληροί τις εν λόγω διατάξεις, ανεξαρτήτως αν οι διατάξεις αυτές απαιτούν την υποβολή του εξαρτισμού αυτού σε δοκιμασίες και την έγκρισή του εκ μέρους των αρμόδιων αρχών του κράτους της σημαίας.

Άρθρο 4 (ειδικές απαιτήσεις)

1. Τα κράτη μέλη που κρίνουν ότι για τα αλιευτικά σκάφη που αναπτύσσουν σχετική δραστηριότητα σε μια ορισμένη περιοχή χρειάζονται ειδικά μέτρα ασφάλειας, λόγω των ιδιαίτερων τοπικών συνθηκών ή των ιδιαίτερων χαρακτηριστικών των σκαφών, μπορούν να υποβάλουν στην Επιτροπή αίτημα για έγκριση ειδικών μέτρων ασφάλειας που συνεκτιμούν τις τοπικές συνθήκες, π.χ. την πιθανότητα θαλασσοταραχής στα ύδατα αλιευτικής δραστηριότητας, τις αποστάσεις που διανύουν τα σκάφη ή τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά τους, π.χ. τα υλικά ναυπήγησης. Τα μέτρα αυτά ανταποκρίνονται στις αρχές της Συνθήκης ΕΚ περί ελεύθερης κυκλοφορίας αγαθών και υπηρεσιών.
2. Η Επιτροπή αποφασίζει σχετικά με την έγκριση ή όχι των μέτρων αυτών σύμφωνα με τη διαδικασία που καθορίζεται στο άρθρο 11.2.

Τα εγκριθέντα μέτρα προστίθενται στο παράρτημα III.

Άρθρο 5 (εξαιρέσεις)

Για την έγκριση μέτρων που περιέχουν εξαιρέσεις, τα κράτη μέλη εφαρμόζουν τις διατάξεις του κανονισμού 3 παράγραφος 3 του κεφαλαίου 1 του παραρτήματος του Πρωτοκόλλου του Torremolinos σύμφωνα με την ακόλουθη διαδικασία:

- α) Τα κράτη μέλη που επικαλούνται τις διατάξεις του παρόντος άρθρου κοινοποιούν στην Επιτροπή τα μέτρα που προτίθενται να λάβουν, καθώς και όλα τα απαραίτητα στοιχεία που τεκμηριώνουν την τήρηση του δέοντος επιπέδου ασφάλειας.

Τα σχετικά μέτρα εφαρμόζονται σε όλα τα αλιευτικά σκάφη που αναπτύσσουν σχετική δραστηριότητα υπό τις ίδιες προσδιορισθείσες συνθήκες και δεν περιορίζονται στα σκάφη

¹ Πρόταση οδηγίας του Συμβουλίου η οποία πρόκειται να εγκριθεί από το Συμβούλιο εντός του 1996.

μιας συγκεκριμένης σημαίας ή ενός συγκεκριμένου φορέα ή ομίλου φορέων διαχείρισης. Τα μέτρα ανταποκρίνονται στις αρχές της Συνθήκης ΕΚ περί ελεύθερης κυκλοφορίας αγαθών και υπηρεσιών.

Εάν εντός χρονικού διαστήματος 6 μηνών από την κοινοποίηση, η Επιτροπή, ακολουθώντας τη διαδικασία του άρθρου 11 παράγραφος 2, κρίνει ότι τα προτεινόμενα μέτρα δεν είναι δικαιολογημένα, δύναται να ζητήσει από το ενδιαφερόμενο κράτος μέλος να τροποποιήσει ή να μη θεσπίσει τα μέτρα αυτά. Κατά το χρονικό αυτό διάστημα και πριν από τη λήψη απόφασης εκ μέρους της Επιτροπής, το εν λόγω κράτος μέλος δεν θεσπίζει τα μέτρα.

- β) Τα κράτη μέλη ενσωματώνουν τα τοιουτοτρόπως εγκρινόμενα μέτρα στη σχετική εθνική νομοθεσία και τα κοινοποιούν στην Επιτροπή. Η Επιτροπή γνωστοποιεί στα υπόλοιπα κράτη μέλη όλες τις σχετικές πληροφορίες.

Τα μέτρα εφαρμόζονται μόνο καθ'όσο χρονικό διάστημα οι αλιευτικές δραστηριότητες των σκαφών υπόκεινται στις συγκεκριμένες συνθήκες.

Άρθρο 6 **(ισοδύναμες απαιτήσεις)**

Τα κράτη μέλη δύνανται να λάβουν μέτρα που προβλέπουν ισοδύναμες απαιτήσεις σύμφωνα με τον κανονισμό 4 παράγραφος 1 του κεφαλαίου 1 του παραρτήματος του Πρωτοκόλλου του Torremolinos, τηρώντας τη διαδικασία του άρθρου 5 σημεία α) και β).

Άρθρο 7 **(πρότυπα σχεδιασμού, ναυπήγησης και συντήρησης)**

Ο σχεδιασμός, η κατασκευή και η συντήρηση του κύτους, των κύριων και βοηθητικών μηχανημάτων και των ηλεκτρικών εγκαταστάσεων και αυτοματισμών των νέων και υπάρχοντων αλιευτικών σκαφών μήκους 24 και άνω μέτρων πρέπει να ανταποκρίνονται στα πρότυπα που καθορίζονται, για σκοπούς ταξινόμησης, με τους κανόνες ενός αναγνωρισμένου οργανισμού ή με ισοδύναμους κανόνες σύμφωνα με τη διαδικασία και βάσει των όρων που προβλέπονται στο άρθρο 14 παράγραφος 2 της οδηγίας 94/57/ΕΚ του Συμβουλίου περί κοινών κανόνων και προτύπων για τους οργανισμούς επιθεώρησης και εξέτασης πλοίων¹.

Άρθρο 8 **(επιθεωρήσεις και πιστοποιητικά)**

1. Τα κράτη μέλη χορηγούν στα αλιευτικά σκάφη που φέρουν τη σημαία τους και συμμορφούνται προς τις απαιτήσεις των άρθρων 3 και 7, πιστοποιητικό συμμόρφωσης προς τους όρους της παρούσας οδηγίας, συνοδευόμενο από δελτίο εξαρτισμού, και, όταν κρίνεται απαραίτητο, πιστοποιητικό απαλλαγής. Το πιστοποιητικό συμμόρφωσης, το δελτίο εξαρτισμού και το πιστοποιητικό απαλλαγής συντάσσονται σύμφωνα με τα υποδείγματα του παραρτήματος IV. Τα πιστοποιητικά αυτά εκδίδονται από την αρμόδια αρχή του κράτους της σημαίας έπειτα από μια αρχική επιθεώρηση την οποία διενεργούν αποκλειστικοί επιθεωρητές είτε της αρμόδιας αρχής του κράτους της σημαίας είτε ενός αναγνωρισμένου οργανισμού, σύμφωνα με τις διατάξεις του κανονισμού 6 παράγραφος 1(α) του κεφαλαίου 1 του παραρτήματος του Πρωτοκόλλου του Torremolinos.

¹ ΕΕ L 319 της 12.12.94

2. Η διάρκεια ισχύος των πιστοποιητικών που αναφέρονται στην παράγραφο 1 δεν υπερβαίνει εκείνη που καθορίζεται στον κανονισμό 11 του κεφαλαίου 1 του παραρτήματος του Πρωτοκόλλου του Torremolinos. Το πιστοποιητικό συμμόρφωσης ανανεώνεται έπειτα από διενέργεια περιοδικών επιθεωρήσεων, σύμφωνα με τον κανονισμό 6 του κεφαλαίου 1 του παραρτήματος του Πρωτοκόλλου του Torremolinos.

Άρθρο 9
(έλεγχος από το κράτος του λιμένα)

1. Κατά την άσκηση των δικαιωμάτων και υποχρεώσεων επιθεώρησης που έχουν τα κράτη μέλη, υπό την ιδιότητα του κράτους του λιμένα, εξασφαλίζουν, σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 4 του Πρωτοκόλλου του Torremolinos και άνευ διακρίσεων λόγω της σημαίας του σκάφους ή της εθνικότητας του φορέα διαχείρισης, ότι τα αλιευτικά σκάφη που αναπτύσσουν σχετική δραστηριότητα στα εσωτερικά ή χωρικά τους ύδατα ή που εκφορτώνουν αλιεύματα στους λιμένες τους συμμορφούνται προς τις απαιτήσεις της παρούσας οδηγίας.
2. Εντούτοις, τα κράτη μέλη δεν εφαρμόζουν τις διατάξεις του άρθρου 3 παράγραφος 4 στα αλιευτικά σκάφη που φέρουν σημαία τρίτου κράτους και που δεν αναπτύσσουν αλιευτική δραστηριότητα στα εσωτερικά ή χωρικά τους ύδατα ούτε εκφορτώνουν αλιεύματα στους λιμένες τους. Στα σκάφη αυτά εφαρμόζονται ωστόσο οι διατάξεις του Πρωτοκόλλου του Torremolinos μόλις αυτό αρχίσει να ισχύει για το κράτος της σημαίας.

Άρθρο 10
(τροποποιήσεις)

Σύμφωνα με τη διαδικασία που καθορίζεται στο άρθρο 11 παράγραφος 2, η Επιτροπή δύναται:

- α) να θεσπίσει και να ενσωματώσει διατάξεις για:
 - την εναρμόνιση της ερμηνείας των διατάξεων του παραρτήματος του Πρωτοκόλλου του Torremolinos οι οποίες επαφίενται στη διακριτική ευχέρεια των αρμόδιων αρχών των μεμονωμένων συμβαλλόμενων μερών,
 - την εφαρμογή των συστάσεων και "υποσημειώσεων" της Διάσκεψης του Torremolinos του 1993,
 - την εφαρμογή των ψηφισμάτων και εγκυκλίων του IMO που αποβλέπουν στη σύντομη εφαρμογή του Πρωτοκόλλου του Torremolinos,
- β) υπό την επιφύλαξη των διαδικασιών τροποποίησης του Πρωτοκόλλου του Torremolinos, να τροποποιήσει την παρούσα οδηγία και τα παραρτήματά της ώστε να εξασφαλίσει την εφαρμογή, για τους σκοπούς της παρούσας οδηγίας, μεταγενέστερων τροποποιήσεων του Πρωτοκόλλου του Torremolinos που τίθενται σε ισχύ μετά τη θέσπιση της παρούσας οδηγίας.

Άρθρο 11
(συμβουλευτική επιτροπή)

1. Η Επιτροπή επικουρείται από την επιτροπή που συγκροτείται δυνάμει του άρθρου 12 παράγραφος 1 της οδηγίας 93/75/ΕΚ του Συμβουλίου¹.
2. Όταν γίνεται αναφορά στην παρούσα παράγραφο, εφαρμόζεται η ακόλουθη διαδικασία:
 - (α) ο εκπρόσωπος της Επιτροπής υποβάλλει στην επιτροπή που αναφέρεται στην παράγραφο 1 ένα σχέδιο των μέτρων που πρόκειται να ληφθούν·
 - (β) η επιτροπή γνωμοδοτεί εντός προθεσμίας που δύναται να καθορίσει ο πρόεδρος ανάλογα με το επείγον του θέματος, ενδεχομένως κατόπιν ψηφοφορίας·
 - (γ) η γνώμη της επιτροπής καταγράφεται στα πρακτικά· επιπλέον, κάθε κράτος μέλος έχει το δικαίωμα να ζητήσει να καταγραφεί η θέση του στα πρακτικά·
 - (δ) η Επιτροπή συνεκτιμά στο μέγιστο δυνατό βαθμό τη γνωμοδότηση της συμβουλευτικής επιτροπής και την ενημερώνει για τον τρόπο κατά τον οποίο ελήφθη υπόψη η γνώμη της.

Άρθρο 12
(κοινοποίηση στον ΙΜΟ)

Η Επιτροπή ενημερώνει το Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό (ΙΜΟ) σχετικά με την έγκριση της παρούσας οδηγίας, κάνοντας αναφορά στο άρθρο 3(5) του Πρωτοκόλλου του Torremolinos.

Άρθρο 13
(εφαρμογή)

1. Τα κράτη μέλη θέτουν σε ισχύ τις διοικητικές, κανονιστικές και διοικητικές διατάξεις που είναι αναγκαίες για να συμμορφωθούν προς την παρούσα οδηγία πριν από την 1η Ιανουαρίου 1998. Ενημερώνουν σχετικά την Επιτροπή.

Όταν θεσπίζονται από τα κράτη μέλη, οι διατάξεις αυτές περιέχουν αναφορά στην παρούσα οδηγία ή συνοδεύονται από τέτοια αναφορά κατά την επίσημη δημοσίευσή τους. Οι λεπτομερείς όροι αυτής της αναφοράς καθορίζονται από τα κράτη μέλη.
2. Τα κράτη μέλη καθορίζουν το σύστημα κυρώσεων για τις περιπτώσεις παραβίασης των εθνικών διατάξεων που θεσπίζονται σύμφωνα με την παρούσα οδηγία και λαμβάνουν όλα τα αναγκαία μέτρα για να εξασφαλίσουν την επιβολή των κυρώσεων αυτών. Οι προβλεπόμενες κυρώσεις πρέπει να είναι αποτελεσματικές, ανάλογες προς τη σοβαρότητα της παραβίασης και να έχουν αποτρεπτικό χαρακτήρα.
3. Τα κράτη μέλη ενημερώνουν αμέσως την Επιτροπή σχετικά με όλες τις εθνικές νομοθετικές διατάξεις που θεσπίζουν στον τομέα που διέπεται από την παρούσα οδηγία. Η Επιτροπή ενημερώνει σχετικά τα υπόλοιπα κράτη μέλη.

¹ ΕΕ αριθ. L 247 της 5.10.93, σ. 19, σχετικά με τις ελάχιστες προδιαγραφές που απαιτούνται για τα πλοία τα οποία κατευθύνονται σε ή αποπλέουν από κοινοτικούς λιμένες μεταφέροντας επικίνδυνα ή ρυπογόνα εμπορεύματα

Άρθρο 14

Η παρούσα οδηγία απευθύνεται στα κράτη μέλη.

Άρθρο 15

Η παρούσα οδηγία αρχίζει να ισχύει την εικοστή ημέρα μετά τη δημοσίευσή της.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι:

*Τροποποίηση των διατάξεων του παραρτήματος
του Πρωτοκόλου του Torremolinos του 1993 για την εφαρμογή
του άρθρου 3 παράγραφος 1 της οδηγίας .../ΕΚ του Συμβουλίου*

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Ι : ΓΕΝΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

Κανονισμός 2 : Ορισμοί

Η παράγραφος (1) περί "νέων σκαφών" πρέπει να αντικατασταθεί από τον ορισμό του "νέου σκάφους" που περιέχεται στο άρθρο 2.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ V : ΠΥΡΟΠΡΟΣΤΑΣΙΑ, ΠΥΡΑΝΙΧΝΕΥΣΗ ΚΑΙ ΠΥΡΟΣΒΕΣΗ

Κανονισμός 2 : Ορισμοί

Το τέλος της παραγράφου 2 περί "τυποποιημένης δοκιμής πυρός" τροποποιείται, όσον αφορά την τυποποιημένη καμπύλη θερμοκρασίας, ως εξής:

"... Η τυποποιημένη καμπύλη χρόνου-θερμοκρασίας καθορίζεται με γραφική παράσταση συνδέουσα τα ακόλουθα σημεία θερμοκρασίας στο εσωτερικό του κλιβάνου :

αρχική εσωτερική θερμοκρασία του κλιβάνου	20°C
στο τέλος των πρώτων 5 λεπτών	576°C
στο τέλος των πρώτων 10 λεπτών	679°C
στο τέλος των πρώτων 15 λεπτών	738°C
στο τέλος των πρώτων 30 λεπτών	841°C
στο τέλος των πρώτων 60 λεπτών	945°C

ΚΕΦΑΛΑΙΟ VII : ΣΩΣΤΙΚΑ ΜΕΣΑ ΚΑΙ ΣΧΕΤΙΚΕΣ ΡΥΘΜΙΣΕΙΣ

Κανονισμός 1 : Εφαρμογή

Η παράγραφος 2 διατυπώνεται ως εξής:

"Οι κανονισμοί 13 και 14 εφαρμόζονται επίσης στα υπάρχοντα σκάφη μήκους 45 και άνω μέτρων· εντούτοις, η αρμόδια αρχή δύναται να αναβάλει την εφαρμογή των προδιαγραφών που προβλέπουν οι κανονισμοί αυτοί μέχρι την 1η Φεβρουαρίου 1999."

Κανονισμός 13 : Ραδιοεξοπλισμός διάσωσης

Η παράγραφος 2 διατυπώνεται ως εξής:

"Η αρμόδια αρχή δύναται, μέχρι την 1η Φεβρουαρίου 1999, να κάνει δεκτές τις επί υπάρχοντων σκαφών συσκευές αμφίδρομης ραδιοτηλεφωνίας VHF που δεν πληρούν τα πρότυπα λειτουργίας που έχει καθορίσει ο Οργανισμός, εφόσον κρίνει ότι είναι συμβατές με τις εγκεκριμένες συσκευές αμφίδρομης ραδιοτηλεφωνίας VHF."

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΙΧ : ΡΑΔΙΟΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΕΣ

Κανονισμός 1 : Εφαρμογή

Η παράγραφος 1 διατυπώνεται ως εξής:

"Υπό την επιφύλαξη ρητής αντίθετης διάταξης, το παρόν κεφάλαιο εφαρμόζεται στα νέα και τα υπάρχοντα σκάφη μήκους 45 και άνω μέτρων. Εντούτοις, για τα υπάρχοντα σκάφη, η αρμόδια αρχή δύναται να αναβάλει την εφαρμογή των προδιαγραφών μέχρι την 1η Φεβρουαρίου 1999."

Κανονισμός 3 : Εξαιρέσεις

Η παράγραφος 2 σημείο γ) διατυπώνεται ως εξής:

"εάν το σκάφος τεθεί οριστικά εκτός υπηρεσίας πριν από την 1η Φεβρουαρίου 2001."

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙ :

Τροποποίηση των διατάξεων των κεφαλαίων IV, V, VII και IX του παραρτήματος του Πρωτοκόλλου του Torremolinos του 1993, σύμφωνα με το άρθρο 3 παράγραφος (4) αυτού, για την εφαρμογή τους στα νέα αλιευτικά σκάφη μήκους ίσου ή μεγαλύτερου των 25 μέτρων αλλά μικρότερου των 45 μέτρων

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΙV

Κανονισμός 1:

Διατυπώνεται ως εξής:

"υπό την επιφύλαξη αντίθετων ρητών διατάξεων, οι διατάξεις του παρόντος κεφαλαίου εφαρμόζονται στα νέα αλιευτικά σκάφη μήκους 24 και άνω μέτρων."

Κανονισμός 7

Το κείμενο διατυπώνεται με την ακόλουθη προσθήκη (πρβλ. κανονισμό 45 του παραρτήματος της Σύμβασης του Torremolinos του 1977):

"Προβλέπονται δύο ξεχωριστά μέσα επικοινωνίας, το ένα από τα οποία πρέπει να είναι τηλεγράφος μηχανοστασίου, εκτός από τα σκάφη μήκους μικρότερου των 45 μέτρων στα οποία τα μηχανήματα πρόωσης ελέγχονται απευθείας από το θάλαμο πηδαλιούχησης, για τα οποία η αρμόδια αρχή μπορεί να δεχθεί μέσα επικοινωνίας άλλα από τον τηλεγράφο μηχανοστασίου."

Κανονισμός 8

Στην παράγραφο 1 σημείο δ) προστίθεται το ακόλουθο κείμενο (πρβλ. κανονισμό 46 του παραρτήματος της Σύμβασης του Torremolinos του 1977):

"..... ή της αίθουσας ελέγχου. Στα σκάφη μήκους μικρότερου των 45 μέτρων, η αρμόδια αρχή μπορεί να επιτρέψει να χρησιμοποιείται μόνο για έκτακτες ανάγκες ο ευρισκόμενος στο μηχανοστάσιο σταθμός ελέγχου, υπό την προϋπόθεση ότι υπάρχει επαρκής παρακολούθηση και έλεγχος στο θάλαμο πηδαλιούχησης."

Κανονισμός 16

Στην παράγραφο 1 σημείο β) προστίθεται το ακόλουθο κείμενο (πρβλ. κανονισμό 54 παράγραφος 1 σημείο β) του παραρτήματος της Σύμβασης του Torremolinos του 1977):

"..... διακοπής της λειτουργίας οποιουδήποτε από τα ηλεκτροπαραγωγά ζεύγη. Εντούτοις, στα σκάφη μήκους μικρότερου των 45 μέτρων, σε περίπτωση τέτοιας διακοπής λειτουργίας, αρκεί να εξασφαλίζεται μόνο η λειτουργία των υπηρεσιών που είναι απαραίτητες για την πρόωση και την ασφάλεια του σκάφους."

Κανονισμός 17

Στην παράγραφο 6 παρεμβάλλονται τα εξής (πρβλ. κανονισμό 55 παράγραφος 6 του παραρτήματος της Σύμβασης του Torremolinos του 1977):

"Οι τοποθετούμενες σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό συστοιχίες συσσωρευτών, πλην εκείνων που χρησιμοποιούνται σε πομποδέκτες ραδιοεπικοινωνίας στα σκάφη μήκους μικρότερου των 45 μέτρων, εγκαθίστανται"

Κανονισμός 22

Στην παράγραφο 2 σημείο α) προστίθεται το ακόλουθο κείμενο (πρβλ. κανονισμό 60 παράγραφος 2 σημείο α) του παραρτήματος της Σύμβασης του Torremolinos του 1977):

"Το σύστημα συναγερμού σε κατάλληλη θέση. Εντούτοις, στα σκάφη μήκους μικρότερου των 45 μέτρων, η αρμόδια αρχή δύναται να θεωρήσει ως επαρκή συστήματα ικανά να δίνουν ακουστικό και οπτικό σήμα για κάθε χωριστή λειτουργία συναγερμού μόνο στο θάλαμο πηδαλιούχησης."

Στην παράγραφο 2 σημείο β) προστίθεται το ακόλουθο κείμενο (πρβλ. κανονισμό 60 παράγραφος 2 σημείο β) του παραρτήματος της Σύμβασης του Torremolinos του 1977):

"Στα σκάφη μήκους 45 και άνω μέτρων, το σύστημα συναγερμού πρέπει να συνδέεται με"

Στην παράγραφο 2 σημείο γ) προστίθεται το ακόλουθο κείμενο (πρβλ. κανονισμό 60 παράγραφος 2 σημείο γ) του παραρτήματος της Σύμβασης του Torremolinos του 1977):

"Στα σκάφη μήκους 45 και άνω μέτρων, ένας συναγερμός για τον μηχανικό"

ΚΕΦΑΛΑΙΟ V

Κανονισμός 2

Η παράγραφος 14 σημείο β) τροποποιείται ως εξής (πρβλ. κανονισμό 2, παράγραφο 45 σημείο β) του παραρτήματος της Σύμβασης του Torremolinos του 1977):

"... τουλάχιστον 375 kW"

ΜΕΡΟΣ Γ

Ο τίτλος αντικαθίσταται από τον εξής τίτλο:

"ΜΕΡΟΣ Γ - ΜΕΤΡΑ ΠΥΡΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΣΤΑ ΣΚΑΦΗ ΜΗΚΟΥΣ ΜΙΚΡΟΤΕΡΟΥ ΤΩΝ 60 ΜΕΤΡΩΝ"

Κανονισμός 40

Η παράγραφος 1 σημείο α) τροποποιείται ως εξής (πρβλ. κανονισμό 101 του παραρτήματος της Σύμβασης του Torremolinos του 1977):

"..... τουλάχιστον 375 kW...."

ΚΕΦΑΛΑΙΟ VII

Κανονισμός 1

Η παράγραφος 1 τροποποιείται ως εξής:

"Υπό την επιφύλαξη αντίθετης ρητής διάταξης, το παρόν κεφάλαιο εφαρμόζεται στα νέα σκάφη μήκους 24 και άνω μέτρων"

Κανονισμός 5

1. Η αρχή της παραγράφου 3 διατυπώνεται ως εξής (πρβλ. κανονισμό 110 του παραρτήματος της Σύμβασης του Torremolinos):

"Τα σκάφη μήκους μικρότερου των 75 μέτρων αλλά ίσου ή μεγαλύτερου των 45 μέτρων πρέπει να πληρούν τις ακόλουθες προδιαγραφές:"

2. Προστίθεται νέα παράγραφος 3α (πρβλ. κείμενο της παραγράφου 4 σημεία α) και β) του κανονισμού 110 του παραρτήματος της Σύμβασης του Torremolinos του 1977):

"3α Τα σκάφη μήκους μικρότερου των 45 μέτρων πρέπει να είναι εξοπλισμένα με:

(α) σωσίβιες σχεδίες με συνολική χωρητικότητα επαρκή τουλάχιστον για το διπλάσιο του συνολικού αριθμού των επιβαινόντων στο σκάφος ατόμων. Από εκάστη των δύο πλευρών του σκάφους θα πρέπει να υπάρχει δυνατότητα καθαίρεσης επαρκούς αριθμού τέτοιων σχεδίων ικανών να φέρουν τουλάχιστον το συνολικό αριθμό των επιβαινόντων στο σκάφος ατόμων και

(β) λέμβο διάσωσης, εκτός αν η αρμόδια αρχή κρίνει ότι κάτι τέτοιο δεν είναι απαραίτητο λόγω μεγέθους και ικανότητας ελιγμών του σκάφους, εγγύτητας μέσων αναζήτησης και διάσωσης και συστημάτων προειδοποίησης για τις μετεωρολογικές συνθήκες ή ανάπτυξης αλιευτικής δραστηριότητας είτε σε περιοχές που δεν πλήττονται από άσχημες καιρικές συνθήκες είτε σε εποχιακή βάση."

3. Στην παράγραφο 4 προστίθενται τα εξής :

"Αντί να συμμορφούνται προς τις απαιτήσεις της παραγράφου 2 σημείο α), της παραγράφου 3 σημείο α) και 3α σημείο α), τα σκάφη δύνανται να φέρουν"

Κανονισμός 10

1. Η παράγραφος 1 σημείο β) διατυπώνεται ως εξής (πρβλ. κανονισμό 119 παράγραφος 1 σημείο β) του παραρτήματος της Σύμβασης του Torremolinos του 1977):

"6 κυκλικά σωσίβια στα σκάφη μήκους μικρότερου των 75 μέτρων αλλά ίσου ή μεγαλύτερου των 45 μέτρων"

2. Προσθήκη, στην παράγραφο 1, νέου σημείου γ) με την ακόλουθη διατύπωση (πρβλ. κανονισμό 119 παράγραφος 1 σημείο γ) του παραρτήματος της Σύμβασης του Torremolinos του 1977):

"γ) 4 κυκλικά σωσίβια στα σκάφη μήκους μικρότερου των 45 μέτρων."

Κανονισμός 13

Προσθήκη νέας παραγράφου 1α με την ακόλουθη διατύπωση:

"1α Εντούτοις, στα σκάφη μήκους μικρότερου των 45 μέτρων, ο αριθμός αυτών των συσκευών μπορεί να περιορίζεται σε δύο, αν η αρμόδια αρχή κρίνει ότι, λόγω της ζώνης ανάπτυξης δραστηριότητας και του αριθμού των ατόμων που απασχολούνται επί του σκάφους, δεν είναι απαραίτητες τρεις τέτοιες συσκευές."

Η παράγραφος 2 διατυπώνεται ως εξής:

"Η αρμόδια αρχή δύναται, μέχρι την 1η Φεβρουαρίου 1999, να κάνει δεκτές τις επί υπάρχοντων σκαφών συσκευές αμφίδρομης ραδιοτηλεφωνίας VHF που δεν πληρούν τα πρότυπα λειτουργίας που έχει καθορίσει ο Οργανισμός, εφόσον κρίνει ότι είναι συμβατές με τις εγκεκριμένες συσκευές αμφίδρομης ραδιοτηλεφωνίας VHF."

Κανονισμός 14

Το κείμενο διατυπώνεται με την ακόλουθη προσθήκη στο τέλος:

"... σε κάθε σωσίβια σχέδια. Κάθε σκάφος μήκους μικρότερου των 45 μέτρων πρέπει να φέρει τουλάχιστον έναν αναμεταδότη ραντάρ."

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΙΧ

Κανονισμός 1

Η παράγραφος 1 διατυπώνεται ως εξής:

"Υπό την επιφύλαξη ρητής αντίθετης διάταξης, το παρόν κεφάλαιο εφαρμόζεται στα νέα σκάφη μήκους 24 και άνω μέτρων και στα υπάρχοντα σκάφη μήκους 45 και άνω μέτρων. Εντούτοις, για τα υπάρχοντα σκάφη, η αρμόδια αρχή δύναται να αναβάλει την εφαρμογή των προδιαγραφών μέχρι την 1η Φεβρουαρίου 1999."

Κανονισμός 3 : Εξαιρέσεις

Η παράγραφος 2 σημείο γ) διατυπώνεται ως εξής:

"εάν το σκάφος τεθεί οριστικά εκτός υπηρεσίας πριν από την 1η Φεβρουαρίου 2001."

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙΙ:

Περιφερειακές και τοπικές διατάξεις (άρθρο 3 παράγραφος 3 και άρθρο 4 σημείο β. 1)

1. Περιφερειακές διατάξεις για "βόρειες ζώνες":

1. Περιοχή εφαρμογής:

Υπό την επιφύλαξη αντίθετης ρητής διάταξης, τα ύδατα βορείως του γεωγραφικού πλάτους 60° Β, εξαιρουμένης της Βαλτικής Θάλασσας.

2. Ορισμοί :

Με τον όρο "υψηλή συγκέντρωση παρασυρόμενων πάγων" νοείται ότι οι παρασυρόμενοι πάγοι καλύπτουν τουλάχιστον τα 8/10 της επιφάνειας της θάλασσας.

3. Προσθήκη στον κανονισμό ΙΙΙ/7 (1) (συνθήκες αλιευτικής δραστηριότητας)

"Πέραν των ειδικών συνθηκών αλιευτικής δραστηριότητας που αναφέρονται στον κανονισμό ΙΙΙ/7 παράγραφος 1, θα πρέπει επίσης να λαμβάνονται υπόψη οι ακόλουθες συνθήκες :

(ε) υπολογίζεται συνθήκη αλιευτικής δραστηριότητας β), γ) ή δ), όποια από τις τρεις δίνει τις χαμηλότερες τιμές παραμέτρων ευστάθειας σύμφωνα με τα κριτήρια που απαριθμούνται στον κανονισμό 2, λαμβάνοντας υπόψη ενδεχόμενη επικάθηση πάγου σύμφωνα με τις διατάξεις του κανονισμού ΙΙΙ/8.

(στ) για τα αλιευτικά τύπου γρι-γρι : αναχώρηση από την αλιευτική ζώνη με τον αλιευτικό εξαρτισμό, άνευ αλιεύματος και με 30 τοις εκατό προμήθειες τροφίμων, καύσιμο, κτλ., με ενδεχόμενη επικάθηση πάγου σύμφωνα με τις διατάξεις του κανονισμού ΙΙΙ/8."

4. Προσθήκη στον κανονισμό ΙΙΙ/8 (επικάθηση πάγου) :

"Οι ειδικές προδιαγραφές του κανονισμού ΙΙΙ/8 και οι ειδικές οδηγίες που περιέχονται στη Σύσταση 2 της Διάσκεψης του Torremolinos εφαρμόζονται στις αντίστοιχες περιοχές, δηλ. και στις περιοχές εκτός των ορίων που επισημαίνονται στο χάρτη που συνοδεύει την εν λόγω Σύσταση."

"Υπό την επιφύλαξη των διατάξεων του κανονισμού ΙΙΙ/8 παράγραφος 1 σημεία α) και β), για τα σκάφη που αναπτύσσουν δραστηριότητα στην περιοχή βορείως του γεωγραφικού πλάτους 63°Β και σε γεωγραφικό μήκος μεταξύ 28°Δ και 11°Δ, στους υπολογισμούς ευστάθειας λαμβάνεται υπόψη ο σχηματισμός πάγου ως εξής:

(α) 40 χιλιόγραμμα ανά τετραγωνικό μέτρο στα εκτεθειμένα καταστρώματα και διόδους·

(β) 10 χιλιόγραμμα ανά τετραγωνικό μέτρο για τους πλευρικούς προβόλους εκατέρωθεν του σκάφους πάνω από τη στάθμη της ισάλου."

5. Προσθήκη στο κεφάλαιο VII, μέρος Β (νέα διάταξη) :

Επιπροσθέτως στις διατάξεις του κεφαλαίου VII, μέρος Β, κάθε σωσίβια λέμβος, λέμβος διάσωσης και σωσίβια σχέδια πρέπει να φέρει μονίμως έναν εγκεκριμένο φορητό ραδιοφάρο ένδειξης στίγματος άμεσης ανάγκης (EPIRB), ο οποίος να εκπέμπει σε συχνότητες 121,5 MHz και 406 MHz. Εναλλακτικώς, για τις πνευστές σωσίβιες σχεδίες που φυλάσσονται σε σφραγισμένα κιβώτια και τις λέμβους διάσωσης, ο φορητός ραδιοφάρος ένδειξης στίγματος άμεσης ανάγκης μπορεί να φυλάσσεται σε θέσεις τέτοιες που να επιτρέπουν την ταχεία μεταφορά του σε κάθε πνευστή σωσίβια σχέδια και λέμβο διάσωσης."

6. Προσθήκη στον κανονισμό VII/5 παράγραφος 2 σημείο β) και παράγραφος 3 σημείο β) (αριθμός και τύποι σωσίβιων σχεδίων και λέμβων διάσωσης) :

"Υπό την επιφύλαξη των διατάξεων του κανονισμού VII/5 παράγραφος 2 σημείο β), παράγραφος 3 σημείο β) και παράγραφος 3α, για τα αλιευτικά σκάφη των οποίων το κύτος έχει κατασκευασθεί σύμφωνα με τους κανόνες αναγνωρισμένου οργανισμού για την ανάπτυξη δραστηριότητας σε ύδατα με υψηλή συγκέντρωση παρασυρόμενων πάγων, σύμφωνα με τον κανονισμό II/1 παράγραφος 2 του παραρτήματος του Πρωτοκόλλου του Τορεμολίνος του 1993, η σωσίβια λέμβος/λέμβος διάσωσης που αναφέρεται στην παράγραφο 2 σημείο 3), στην παράγραφο 3 σημείο β) και στην παράγραφο 3α σημείο β) πρέπει να καλύπτεται τουλάχιστον εν μέρει (όπως ορίζεται στον κανονισμό VII/18) και να είναι επαρκούς χωρητικότητας ώστε να φέρει το σύνολο των επιβαινόντων στο σκάφος ατόμων."

7. Προσθήκη στον κανονισμό VII/9 (Στολές κατάδυσης και μέσα θερμικής προστασίας) :

"Υπό την επιφύλαξη των διατάξεων του κανονισμού VII/9, για κάθε άτομο που επιβαίνει στο σκάφος πρέπει να υπάρχει εγκεκριμένη στολή κατάδυσης κατάλληλου μεγέθους, η οποία να πληροί τις προδιαγραφές του κανονισμού VII/25 καθώς και τις σχετικές με τον κανονισμό αυτό προδιαγραφές που αναφέρονται στο σημείο 1.8 του παρόντος παραρτήματος"

8. Προσθήκη στον κανονισμό VII/25 (Στολές κατάδυσης) :

"Υπό την επιφύλαξη των διατάξεων του κανονισμού VII/25, κάθε στολή κατάδυσης που απαιτείται δυνάμει του σημείου 1.7 του παρόντος παραρτήματος θα πρέπει, λαμβανόμενη ως ενιαία μονάδα, να είναι κατασκευασμένη από εγγενώς μονωτικό υλικό και να πληροί επίσης τις προδιαγραφές άντωσης του κανονισμού VII/24(γ) (i). Θα πρέπει επίσης να πληροί όλες τις άλλες σχετικές προδιαγραφές του κανονισμού VII/25".

9. Προσθήκη στον κανονισμό X/3 (7) (Εγκαταστάσεις ραντάρ) :

"Υπό την επιφύλαξη των διατάξεων του κανονισμού X/3 (7), κάθε σκάφος μήκους 24 και άνω μέτρων πρέπει να διαθέτει εγκατάσταση ραντάρ που να ανταποκρίνεται στις απαιτήσεις της αρμόδιας αρχής. Η εν λόγω εγκατάσταση ραντάρ πρέπει να έχει δυνατότητα λειτουργίας στη ζώνη συχνοτήτων των 9 GHz."

10. Προσθήκη στον κανονισμό X/3 (14) (Ραδιογωνιμετρικός εξοπλισμός) :

"Επιπροσθέτως στις διατάξεις του κανονισμού X/3 (14), κάθε σκάφος μήκους 45 και άνω μέτρων πρέπει να διαθέτει ραδιογωνιμετρική συσκευή VHF για τη ραδιονόστηση της ναυτικής συχνότητας κινδύνου των 156,8 MHz (κανάλι 16) και της αεροναυτικής συχνότητας κινδύνου των 121,5 MHz."

11. Προσθήκη στον κανονισμό X/5 (Εξοπλισμός σηματοδοσίας) :

"Επιπροσθέτως στις διατάξεις του κανονισμού X/5, κάθε σκάφος, όταν αναπτύσσει δραστηριότητα σε ύδατα στα οποία ενδέχεται να παρουσιασθούν παρασυρόμενοι πάγοι, πρέπει να διαθέτει τουλάχιστον έναν προβολέα ικανό να δημιουργεί φωτισμό 1 lux σε απόσταση 750 μέτρων."

2. Περιφερειακές διατάξεις για τις "νότιες ζώνες" :

1. Περιοχές εφαρμογής :

Η Μεσόγειος Θάλασσα και οι παράκτιες περιοχές της ζώνης θέρους του Ατλαντικού Ωκεανού εντός αποστάσεως 20 μιλίων από την ακτή της Ισπανίας και της Πορτογαλίας, όπως ορίζονται στο "Χάρτη ζωνών και εποχιακών περιοχών" του παραρτήματος II της διεθνούς σύμβασης του 1966 σχετικά με τις γραμμές φόρτωσης¹, όπως έχει τροποποιηθεί.

2. Στολές κατάδυσης και μέσα θερμικής προστασίας :

Προσθήκη στον κανονισμό VII/B/9(1) : λαμβανομένων υπόψη των διατάξεων της παραγράφου 4 του κανονισμού VII/B/9, στο τέλος της παραγράφου 1 προστίθεται η ακόλουθη πρόταση:

"Στα σκάφη μήκους μικρότερου των 45 μέτρων, οι στολές κατάδυσης δεν χρειάζεται να είναι περισσότερες από δύο."

3. Ραδιοεξοπλισμός διάσωσης

Προσθήκη στον κανονισμό VII/B/13(1) : στο τέλος της παραγράφου προστίθεται η ακόλουθη πρόταση:

"Στα σκάφη μήκους μικρότερου των 45 μέτρων, ο αριθμός των συσκευών αμφίδρομης ραδιοτηλεφωνίας VHF μπορεί να περιορίζεται σε δύο, αν η αρμόδια αρχή κρίνει ότι, λόγω της ζώνης ανάπτυξης δραστηριότητας και του αριθμού των ατόμων που απασχολούνται επί του σκάφους, δεν είναι απαραίτητες τρεις τέτοιες συσκευές."

4. Ραδιοεπικοινωνία - εφαρμογή :

Προσθήκη στον κανονισμό IX/A/1: προστίθεται νέα παράγραφος 1α με το ακόλουθο κείμενο:

"Το παρόν κεφάλαιο εφαρμόζεται επίσης στα νέα σκάφη μήκους 24 και άνω μέτρων, υπό τον όρο ότι η περιοχή στην οποία αυτά αναπτύσσουν δραστηριότητα καλύπτεται δεόντως από επάκτιο σταθμό που λειτουργεί σύμφωνα με το ρυθμιστικό σχέδιο του IMO."

5. Ραδιοεπικοινωνία - ορισμοί :

Προσθήκη στον κανονισμό IX/A/2 σημείο 1) και ιγ): οι όροι "όπως δύναται να ορισθεί από κάποιο μέρος" αντικαθίστανται από τους όρους "όπως ορίζεται στο ρυθμιστικό σχέδιο του IMO."

¹ Διεθνής Σύμβαση του 1966 σχετικά με τις γραμμές φόρτωσης, εγκριθείσα στις 5 Απριλίου 1966 από τη διεθνή διάσκεψη για τις γραμμές φόρτωσης που πραγματοποιήθηκε στο Λονδίνο κατόπιν πρόσκλησης του Διακυβερνητικού Συμβουλευτικού Ναυτιλιακού Οργανισμού.

**ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ IV : ΥΠΟΔΕΙΓΜΑΤΑ ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟΥ ΣΥΜΜΟΡΦΩΣΗΣ,
ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟΥ ΑΠΑΛΛΑΓΗΣ ΚΑΙ ΔΕΛΤΙΟΥ ΕΞΑΡΤΙΣΜΟΥ**

ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟ ΣΥΜΜΟΡΦΩΣΗΣ

Το παρόν πιστοποιητικό συμμόρφωσης συνοδεύεται από δελτίο εξαρτισμού

(Επίσημη σφραγίδα)

(Κράτος)

για νέο/υπάρχον¹ αλιευτικό σκάφος

Εκδοθέν σύμφωνα με τις διατάξεις του

(ονομασία του σχετικού μέτρου ή μέτρων που έχει θεσπίσει το ενδιαφερόμενο κράτος μέλος)

.....
και πιστοποιούν τη συμμόρφωση
του κάτωθι αναφερομένου σκάφους
προς τις διατάξεις της
οδηγίας ../../ΕΚ του Συμβουλίου
περί καθιερώσεως εναρμονισμένου καθεστώτος ασφάλειας
για τα αλιευτικά σκάφη μήκους 24 και άνω μέτρων,

κατόπιν εξουσιοδότησης της κυβέρνησης τ..

(πλήρης επίσημη ονομασία του κράτους μέλους)

.....
από

(πλήρης επίσημη ονομασία του αρμόδιου οργανισμού που έχει αναγνωρισθεί
βάσει των διατάξεων της οδηγίας 94/57/ΕΚ του Συμβουλίου)

Όνομα πλοίου	Διακριτικοί αριθμοί ή χαρακτήρες	Λιμένας νηολόγησης	Μήκος ²

Ημερομηνία της σύμβασης ναυπήγησης ή σημαντικής μετασκευής³ :

Ημερομηνία τοποθέτησης της τρόπιδας ή
ημερομηνία κατά την οποία το πλοίο βρισκόταν
σε παρόμοιο στάδιο ναυπήγησης³ :

Ημερομηνία παράδοσης ή ολοκλήρωσης της μετασκευής³ :

¹ διαγράφεται κατά περίπτωση σύμφωνα με τους ορισμούς του άρθρου 2 σημεία 2 και 3

² το μήκος όπως ορίζεται στο άρθρο 2 σημείο 7

³ σύμφωνα με τους ορισμούς που περιέχονται στο άρθρο 2 σημείο 2

(πίσω σελίδα του πιστοποιητικού)

Αρχική επιθεώρηση:

ΔΙΑ ΤΟΥ ΠΑΡΟΝΤΟΣ ΠΙΣΤΟΠΟΙΕΙΤΑΙ :

1. ότι το πλοίο υπεβλήθη σε επιθεώρηση σύμφωνα με τον κανονισμό I/6(1)(α) του παραρτήματος του Πρωτοκόλλου του Torremolinos του 1993.
2. ότι η επιθεώρηση απέδειξε :
 - .1 ότι το πλοίο συμμορφούται πλήρως προς τις απαιτήσεις της οδηγίας ../..ΕΚ του Συμβουλίου και
 - .2 ότι το μέγιστο επιτρεπόμενο βύθισμα για όλες τις συνθήκες αλιευτικής δραστηριότητας του σκάφους αναφέρεται στο εγκεκριμένο φυλλάδιο ευστάθειας με ημερομηνία
3. ότι έχει εκδοθεί/δεν έχει εκδοθεί¹ πιστοποιητικό απαλλαγής.

Το παρόν πιστοποιητικό ισχύει έως υπό την επιφύλαξη επιθεωρήσεων σύμφωνα με τον κανονισμό I/6(1)(β)(ii), (β)(iii) και (γ).

Εξεδόθη (Τόπος εκδόσεως του πιστοποιητικού) (ημερομηνία εκδόσεως)
σττην.....

(Υπογραφή του αρμοδίου για την έκδοση του πιστοποιητικού
υπαλλήλου) ή/και (σφραγίδα της εκδίδουσας αρχής)
.....

Εάν το πιστοποιητικό είναι υπογεγραμμένο, προστίθεται η ακόλουθη παράγραφος:

Ο κάτωθι υπογεγραμμένος δηλώνει ότι είμαι δεόντως εξουσιοδοτημένος από το ανωτέρω κράτος μέλος όπως εκδώσω το παρόν πιστοποιητικό.

(Υπογραφή)
.....

¹ διαγράφεται κατά περίπτωση

(Επόμενη σελίδα του πιστοποιητικού)

**Έγκριση της παράτασης ισχύος του πιστοποιητικού
επί ορισμένη περίοδο χάριτος στις περιπτώσεις εφαρμογής του κανονισμού I/11(1) :**

Το παρόν πιστοποιητικό θεωρείται ότι ισχύει, βάσει του κανονισμού I/11(1), έως

(Υπογραφή του αρμοδίου για την έκδοση της έγκρισης υπαλλήλου)

Υπογραφή :

Τόπος :

Ημερομηνία :

(Σφραγίδα της εκδίδουσας αρχής)

.....

**Έγκριση της παράτασης ισχύος του πιστοποιητικού
έως την άφιξη του σκάφους στο λιμένα επιθεώρησης ή επί ορισμένη περίοδο χάριτος,
στις περιπτώσεις εφαρμογής του κανονισμού I/11(2) ή του κανονισμού I/11(4) :**

Το παρόν πιστοποιητικό θεωρείται ότι ισχύει, βάσει του κανονισμού I/11(2) / κανονισμού I(11)(4)¹, έως

(Υπογραφή του αρμοδίου για την έκδοση της έγκρισης υπαλλήλου)

Υπογραφή :

Τόπος :

Ημερομηνία :

(Σφραγίδα της εκδίδουσας αρχής)

.....

¹ Διαγράψετε κατά περίπτωση

Έγκριση περιδικών επιθεωρήσεων :

Επιθεώρηση εξαρτισμού :

ΔΙΑ ΤΟΥ ΠΑΡΟΝΤΟΣ ΠΙΣΤΟΠΟΙΕΙΤΑΙ ότι στο πλαίσιο επιθεώρησης απαιτούμενης από τον κανονισμό I/6(1)(β)(ii) διαπιστώθηκε ότι το σκάφος πληροί τις σχετικές προδιαγραφές.

(Υπογραφή του αρμοδίου για την έκδοση της έγκρισης υπαλλήλου)

Υπογραφή :

Τόπος :

Ημερομηνία :

(Σφραγίδα της εκδίδουσας αρχής)

.....

Επιθεώρηση εξοπλισμού ραδιοεπικοινωνίας :

ΔΙΑ ΤΟΥ ΠΑΡΟΝΤΟΣ ΠΙΣΤΟΠΟΙΕΙΤΑΙ ότι στο πλαίσιο επιθεώρησης απαιτούμενης από τον κανονισμό I/6(1)(β)(iii) διαπιστώθηκε ότι το σκάφος πληροί τις σχετικές προδιαγραφές.

Πρώτη περιδική επιθεώρηση εξοπλισμού ραδιοεπικοινωνίας :

(Υπογραφή του αρμοδίου για την έκδοση της έγκρισης υπαλλήλου)

Υπογραφή :

Τόπος :

Ημερομηνία :

(Σφραγίδα της εκδίδουσας αρχής)

.....

Δεύτερη περιοδική επιθεώρηση εξοπλισμού ραδιοεπικοινωνίας :

(Υπογραφή του αρμοδίου για την έκδοση της έγκρισης υπαλλήλου)

Υπογραφή :

Τόπος :

Ημερομηνία :

(Σφραγίδα της εκδίδουσας αρχής)

.....

Τρίτη περιοδική επιθεώρηση εξοπλισμού ραδιοεπικοινωνίας :

(Υπογραφή του αρμοδίου για την έκδοση της έγκρισης υπαλλήλου)

Υπογραφή :

Τόπος :

Ημερομηνία :

(Σφραγίδα της εκδίδουσας αρχής)

.....

Έγκριση ενδιάμεσης επιθεώρησης :

ΔΙΑ ΤΟΥ ΠΑΡΟΝΤΟΣ ΠΙΣΤΟΠΟΙΕΙΤΑΙ ότι στο πλαίσιο επιθεώρησης απαιτούμενης από τον κανονισμό I/6(1)(γ) διαπιστώθηκε ότι το σκάφος πληροί τις σχετικές προδιαγραφές.

(Υπογραφή του αρμοδίου για την έκδοση της έγκρισης υπαλλήλου)

Υπογραφή :

Τόπος :

Ημερομηνία :

(Σφραγίδα της εκδούσης αρχής)

.....

ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟ ΑΠΑΛΛΑΓΗΣ

(Επίσημη σφραγίδα)

(Κράτος)

για νέο/υπάρχον¹ αλιευτικό σκάφος

Εκδοθέν σύμφωνα με τις διατάξεις του
(ονομασία του σχετικού μέτρου ή μέτρων που έχει θεσπίσει το ενδιαφερόμενο κράτος μέλος)

.....
και πιστοποιούν τη συμμόρφωση
του κάτωθι αναφερομένου σκάφους
προς τις διατάξεις της
οδηγίας .././ΕΚ του Συμβουλίου
περί καθιερώσεως εναρμονισμένου καθεστώτος ασφάλειας
για τα αλιευτικά σκάφη μήκους 24 και άνω μέτρων,

κατόπιν εξουσιοδότησης της κυβέρνησης τ..

(πλήρης επίσημη ονομασία του κράτους μέλους)

.....
από

(πλήρης επίσημη ονομασία του αρμόδιου οργανισμού που έχει αναγνωρισθεί
βάσει των διατάξεων της οδηγίας 94/57/ΕΚ του Συμβουλίου)

Όνομα πλοίου	Διακριτικοί αριθμοί ή χαρακτήρες	Λιμένας νηολόγησης	Μήκος ²

¹ διαγράφεται κατά περίπτωση σύμφωνα με τους ορισμούς του άρθρου 2 σημεία 2 και 3

² το μήκος όπως ορίζεται στο άρθρο 2 σημείο 7

ΔΙΑ ΤΟΥ ΠΑΡΟΝΤΟΣ ΠΙΣΤΟΠΟΙΕΙΤΑΙ :

ότι το ανωτέρω αναφερόμενο πλοίο, κατ'εφαρμογή του παρεχομένου από τον κανονισμό δικαιώματος, εξαιρείται από τις απαιτήσεις του

Όροι, εφόσον υπάρχουν, υπό τους οποίους χορηγείται το παρόν πιστοποιητικό απαλλαγής:
.....
.....
.....

Το παρόν πιστοποιητικό ισχύει έως, υπό τον όρο ότι μέχρι τότε ισχύει και το πιστοποιητικό συμμόρφωσης στο οποίο επισυνάπτεται το παρόν πιστοποιητικό.

Εξεδόθη (Τόπος εκδόσεως του πιστοποιητικού) (ημερομηνία εκδόσεως)
στ την

(Υπογραφή του αρμοδίου για την έκδοση του πιστοποιητικού
υπαλλήλου) ή/και (σφραγίδα της εκδίδουσας αρχής)
.....

Εάν το πιστοποιητικό είναι υπογεγραμμένο, προστίθεται η ακόλουθη παράγραφος:

Ο κάτωθι υπογεγραμμένος δηλώ ότι είμαι δεόντως εξουσιοδοτημένος από το ανωτέρω κράτος μέλος όπως εκδώσω το παρόν πιστοποιητικό.

(Υπογραφή)
.....

(Επόμενη σελίδα του πιστοποιητικού)

**Έγκριση της παράτασης ισχύος του πιστοποιητικού
επί ορισμένη περίοδο χάρητος, στις περιπτώσεις εφαρμογής του κανονισμού I/11(1) :**

Το παρόν πιστοποιητικό θεωρείται ότι ισχύει, βάσει του κανονισμού I/11(1), έως
.....

(Υπογραφή του αρμοδίου για την έκδοση της έγκρισης υπαλλήλου)

Υπογραφή :

Τόπος :

Ημερομηνία :

(Σφραγίδα της εκδίδουσας αρχής)

.....

**Έγκριση της παράτασης ισχύος του πιστοποιητικού
έως την άφιξη του σκάφους στο λιμένα επιθεώρησης ή επί ορισμένη περίοδο χάρητος,
στις περιπτώσεις εφαρμογής του κανονισμού I/11(2) ή του κανονισμού I/11(4) :**

Το παρόν πιστοποιητικό θεωρείται ότι ισχύει, βάσει του κανονισμού I/11(2) / κανονισμού
I(11)(4)¹, έως

(Υπογραφή του αρμοδίου για την έκδοση της έγκρισης υπαλλήλου)

Υπογραφή :

Τόπος :

Ημερομηνία :

(Σφραγίδα της εκδίδουσας αρχής)

.....

¹ Διαγράψετε κατά περίπτωση

ΔΕΛΤΙΟ ΕΞΑΡΤΙΣΜΟΥ
για το πιστοποιητικό συμμόρφωσης

Το παρόν δελτίο τηρείται μονίμως συνημμένο στο πιστοποιητικό συμμόρφωσης

**ΔΕΛΤΙΟ ΕΞΑΡΤΙΣΜΟΥ ΓΙΑ ΤΗ ΣΥΜΜΟΡΦΩΣΗ ΠΡΟΣ
ΤΗΝ ΟΔΗΓΙΑ .././ΕΚ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ ΠΕΡΙ ΚΑΘΙΕΡΩΣΕΩΣ
ΕΝΑΡΜΟΝΙΣΜΕΝΟΥ ΚΑΘΕΣΤΩΤΟΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ
ΓΙΑ ΤΑ ΑΛΙΕΥΤΙΚΑ ΣΚΑΦΗ ΜΗΚΟΥΣ 24 ΚΑΙ ΑΝΩ ΜΕΤΡΩΝ**

1. ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ

Όνομα πλοίου	Διακριτικοί αριθμοί ή χαρακτήρες	Λιμένας νηολόγησης	Μήκος ¹

2. ΛΕΠΤΟΜΕΡΗ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΑ ΣΩΣΤΙΚΑ ΜΕΣΑ

1. Συνολικός αριθμός ατόμων για τα οποία προβλέπονται σωστικά μέσα	
	Αριστερ ή πλευρά	Δεξιά πλευρά
2. Συνολικός αριθμός σωσίβιων λέμβων
2.1 Συνολικός αριθμός ατόμων για τα οποία επαρκούν οι σωσίβιες λέμβοι
2.2 Αριθμός μερικώς καλυπτόμενων σωσίβιων λέμβων (Κανονισμός (VII/18)
2.3 Αριθμός πλήρως καλυπτόμενων σωσίβιων λέμβων (Κανονισμός VII/19)

¹ το μήκος όπως ορίζεται στο άρθρο 2 σημείο 7

3.	<u>Αριθμός λέμβων διάσωσης</u>	.....
3.1	Αριθμός λέμβων που συμπεριλαμβάνονται στον ανωτέρω αναφερόμενο συνολικό αριθμό σωσίβιων λέμβων	.....
4.	<u>Σωσίβιες σχεδίες</u>	
4.1	Σωσίβιες σχεδίες για τις οποίες απαιτούνται εγκεκριμένα μέσα καθαίρεσης	
4.1.1	Αριθμός σωσίβιων σχεδιών	.....
4.1.2	Αριθμός επιβαινόντων ατόμων	.....
4.2	Σωσίβιες σχεδίες για τις οποίες δεν απαιτούνται εγκεκριμένα μέσα καθαίρεσης	
4.2.1	Αριθμός σωσίβιων σχεδιών	.....
4.2.2	Αριθμός επιβαινόντων ατόμων	.....
5	Αριθμός <u>κυκλικών σωσιβίων</u>	.....
6	Αριθμός <u>ατομικών σωσιβίων</u>	.....
7	<u>Στολές κατάδυσης</u>	
7.1	Συνολικός αριθμός	.....
7.2	Αριθμός στολών που πληρούν τις προδιαγραφές για τα ατομικά σωσίβια	.....
8	Αριθμός <u>μέσων θερμικής προστασίας¹</u>	.....
9	Συσκευές ραδιοεπικοινωνίας χρησιμοποιούμενες σε σωστικά μέσα	
9.1	Αριθμός αναμεταδοτών ραντάρ	.....
9.2	Αριθμός συσκευών αμφίδρομης ραδιοτηλεφωνίας VHF	.....

¹ Εξαιρουμένων εκείνων που απαιτούνται από τους κανονισμούς VII/17(8)(xxi), VII/20(5)(α) (xxiv)

ΛΕΠΤΟΜΕΡΗ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΓΙΑ ΤΑ ΜΕΣΑ ΡΑΔΙΟΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑΣ

Είδος	Υπάρχουσα πρόβλεψη
1 Πρωτεύοντα συστήματα	
1.1 Εγκατάσταση ραδιοεπικοινωνίας VHF	
1.1.1 Κωδικοποιητής DSC
1.1.2 Δέκτης επαγρύπνησης DSC
1.1.2 Ραδιοτηλέφωνο
1.2 Εγκατάσταση ραδιοεπικοινωνίας MF	
1.2.1 Κωδικοποιητής DSC
1.2.2 Δέκτης επαγρύπνησης DSC
1.2.3 Ραδιοτηλέφωνο
1.3 Εγκατάσταση ραδιοεπικοινωνίας MF/HF	
1.3.1 Κωδικοποιητής DSC
1.3.2 Δέκτης επαγρύπνησης DSC
1.3.3 Ραδιοτηλέφωνο
1.3.4 Ραδιοτηλέγραφος άμεσης εκτύπωσης
1.4 Επίγειος σταθμός επικοινωνίας με πλοία συστήματος INMARSAT
2 Δευτερεύοντα μέσα	
3 Μέσα λήψης πληροφοριών για την ασφάλεια στη θάλασσα	
3.1 Δέκτης NAVTEX
3.2 Δέκτης EGC
3.3 Ραδιοτηλεγραφικός δέκτης HF άμεσης εκτύπωσης
4 Ραδιοφάροι ένδειξης στίγματος άμεσης ανάγκης (EPIRB) μέσω δορυφόρου	
4.1 Σύστημα COMPAS-SARSAT
4.2 Σύστημα INMARSAT
5 VHF EPIRB
6 Αναμεταδότης ραντάρ σκάφους
7 Ραδιοτηλεφωνικός δέκτης επαγρύπνησης σε συχνότητα κινδύνου 2 182 kHz ¹
8 Συσκευή παραγωγής ραδιοτηλεφωνικού σήματος κινδύνου στα 2 182 kHz ²

¹ Εκτός αν καθορισθεί διαφορετική ημερομηνία από την επιτροπή θαλάσσιας ασφάλειας του IMO, το στοιχείο αυτό δεν χρειάζεται να περιλαμβάνεται στο δελτίο που επισυνάπτεται στα πιστοποιητικά που εκδίδονται μετά την 1η Φεβρουαρίου 1999.

² Το στοιχείο αυτό δεν χρειάζεται να περιλαμβάνεται στο δελτίο που συνοδεύει τα πιστοποιητικά που εκδίδονται μετά την 1η Φεβρουαρίου 1999.

4. ΜΕΘΟΔΟΙ ΠΟΥ ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΟΥΝΤΑΙ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΞΑΣΦΑΛΙΣΗ ΤΗΣ ΔΙΑΘΕΣΙΜΟΤΗΤΑΣ ΤΩΝ ΜΕΣΩΝ ΡΑΔΙΟΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑΣ (κανονισμός ΙΧ/14)

- 4.1 Διπλά συστήματα :
- 4.2 Συντήρηση εκτελούμενη στην ακτή :
- 4.3 Ικανότητα συντήρησης εν πλω :

ΔΙΑ ΤΟΥ ΠΑΡΟΝΤΟΣ ΠΙΣΤΟΠΟΙΕΙΤΑΙ η ορθότητα του παρόντος δελτίου εξαρτισμού από πάσης πλευράς

Εξεδόθη (Τόπος εκδόσεως του πιστοποιητικού) (ημερομηνία εκδόσεως)
στ..... την

πιστοποιητικού

(Υπογραφή του αρμοδίου για την έκδοση του
υπαλλήλου) ή/και (σφραγίδα της εκδίδουσας αρχής)
.....

Εάν το πιστοποιητικό είναι υπογεγραμμένο, προστίθεται η ακόλουθη παράγραφος:
Ο κάτωθι υπογεγραμμένος δηλώ ότι είμαι δεόντως εξουσιοδοτημένος από το ανωτέρω κράτος μέλος όπως εκδώσω το παρόν πιστοποιητικό.

(Υπογραφή)

.....

ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΗΣ ΜΕΙΚΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΕΟΧ

αριθ. (...) ..9.
της (...) (.....) 199.

για την τροποποίηση του Παραρτήματος III (Κεφάλαιο V) της Συμφωνίας για τον Ευρωπαϊκό Οικονομικό Χώρο με την προσθήκη της οδηγίας (.../ΕΚ) του Συμβουλίου για την καθιέρωση εναρμονισμένου καθεστώτος ασφάλειας για τα αλιευτικά σκάφη μήκους 24 και άνω μέτρων.

Η ΜΕΙΚΤΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΕΟΧ,

Έχοντας υπόψη τη Συμφωνία για τον Ευρωπαϊκό Οικονομικό Χώρο όπως τροποποιήθηκε από το Πρωτόκολλο προσαρμογής της Συμφωνίας για τον Ευρωπαϊκό Χώρο, αναφερόμενη στο εξής ως "Συμφωνία", και ιδίως το άρθρο 98,

Εκτιμώντας:

ότι η οδηγία (.../ΕΚ) του Συμβουλίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης της (..... 19..), της οποίας αντίγραφο επισυνάπτεται στην παρούσα απόφαση, πρόκειται να ενσωματωθεί στη Συμφωνία·

ότι ισχύουν η οριζόντια τροποποίηση του Πρωτοκόλου 1 και οι τομεακές και λοιπές τροποποιήσεις της εισαγωγής του Παραρτήματος XIII της Συμφωνίας,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΑΠΟΦΑΣΗ:

Άρθρο 1

Το σχετικό με τις μεταφορές Παράρτημα XIII της Συμφωνίας τροποποιείται όπως ορίζεται κατωτέρω. Το κείμενο της νέας πράξης περιλαμβάνεται στο Προσάρτημα.

Άρθρο 2

Μετά το σημείο 56 του κεφαλαίου V (κανονισμός 613/91/ΕΟΚ) του Συμβουλίου προστίθεται το ακόλουθο νέο σημείο:

"56.α 394 L ...: Οδηγία (.../ΕΚ) του Συμβουλίου για την καθιέρωση εναρμονισμένου καθεστώτος ασφάλειας για τα αλιευτικά σκάφη μήκους 24 και άνω μέτρων.

Για τους σκοπούς της παρούσας Συμφωνίας, οι διατάξεις της οδηγίας τροποποιούνται ως εξής:

Το άρθρο 13 παράγραφος 1 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

Τα συμβαλλόμενα μέρη θέτουν σε ισχύ τις διοικητικές, κανονιστικές και διοικητικές διατάξεις που είναι αναγκαίες για να συμμορφωθούν προς την παρούσα οδηγία πριν από την (..... 199.)

Άρθρο 3

Η απόφαση αρχίζει να ισχύει την (..... 199.)

Άρθρο 4

Η παρούσα απόφαση δημοσιεύεται στην Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, τμήμα για τον ΕΟΧ και σχετικό συμπλήρωμα.

Βρυξέλλες, (.. 199.)

Για τη Μεικτή Επιτροπή ΕΟΧ
Ο Πρόεδρος

.....

Οι Γραμματείς της
Μεικτής Επιτροπής ΕΟΧ

.....

ΔΗΜΟΣΙΟΝΟΜΙΚΟ ΔΕΛΤΙΟ

1. ΤΙΤΛΟΣ ΤΗΣ ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ

Πρόταση οδηγίας του Συμβουλίου για την καθιέρωση εναρμονισμένου καθεστώτος ασφάλειας για τα αλιευτικά σκάφη μήκους 24 και άνω μέτρων

2. ΣΧΕΤΙΚΗ ΘΕΣΗ ΤΟΥ ΠΡΟΫΠΟΛΟΓΙΣΜΟΥ *Μέρος Α (βλ. § 10)*

3. ΝΟΜΙΚΗ ΒΑΣΗ *Μέτρα για τη βελτίωση της ασφάλειας των θαλάσσιων μεταφορών : άρθρο 84(2) της Συνθήκης σε συνδυασμό με το άρθρο 75 (1) (γ).*

4. ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΤΗΣ ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ

4.1 Γενικός στόχος

Η καθιέρωση μιας δέσμης εναρμονισμένων προτύπων ασφάλειας για τα αλιευτικά σκάφη μήκους 24 και άνω μέτρων που αναπτύσσουν αλιευτική δραστηριότητα σε κοινοτικά ύδατα.

4.2 Διάρκεια και διευθετήσεις ανανέωσης

αόριστη

5 ΚΑΤΑΤΑΞΗ ΤΗΣ ΔΑΠΑΝΗΣ Ή ΤΟΥ ΕΣΟΔΟΥ

5.1 *Μη υποχρεωτική δαπάνη*

5.2 *Μη διαχωριζόμενες πιστώσεις*

6. ΤΥΠΟΣ ΔΑΠΑΝΗΣ Ή ΕΣΟΔΟΥ

Διοικητικές δαπάνες

7 ΔΗΜΟΣΙΟΝΟΜΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ

ουδεμία

8 ΜΕΤΡΑ ΠΡΟΛΗΨΗΣ ΤΗΣ ΑΠΑΤΗΣ

Έλεγχος της συμμετοχής στις διαδικασίες πρόσκλησης εμπειρογνομόνων των κρατών μελών

9 ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΑΝΑΛΥΣΗΣ ΚΟΣΤΟΥΣ-ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΟΣ

9.1 Ειδικοί και ποσοτικοί στόχοι: στοχευόμενος πληθυσμός

Μείωση των κινδύνων στους οποίους εκτίθενται οι αλιείς κατά την εκτέλεση του επαγγέλματός τους, μέσω της αναβάθμισης των προτύπων ασφάλειας που συνδέονται με το σχεδιασμό και την κατασκευή των αλιευτικών σκαφών και του εξοπλισμού ασφάλειας των σκαφών αυτών (σωστικά μέσα, εξοπλισμός κατάσβεσης πυρκαγιάς, εξοπλισμός ραδιοεπικοινωνίας, κτλ). Τα στατιστικά στοιχεία σχετικά με τις απώλειες πλοίων δείχνουν ότι τα ναυτικά ατυχήματα έχουν όχι μόνο πολύ υψηλό υλικό κόστος αλλά και πολύ υψηλό κόστος από άποψη απώλειας ανθρώπινων ζωών.

9.2 Παρακολούθηση και αξιολόγηση της ενέργειας

Η παρακολούθηση και η αξιολόγηση της ενέργειας θα πραγματοποιείται στο πλαίσιο της ετήσιας συνεδρίασης της επιτροπής θαλάσσιας ασφάλειας και μέσω αποστολών (βλ. §10.3)

10 ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΕΣ ΔΑΠΑΝΕΣ (ΤΜΗΜΑ ΙΙΙ, ΜΕΡΟΣ Α ΤΟΥ ΠΡΟΫΠΟΛΟΓΙΣΜΟΥ)

Η κινητοποίηση των απαραίτητων διοικητικών πόρων θα εξαρτηθεί από την απόφαση που θα λαμβάνει ετησίως η Επιτροπή σχετικά με τη διάθεση των πόρων, λαμβάνοντας υπόψη τον αριθμό προσωπικού και τα πρόσθετα ποσά που εγκρίνει η δημοσιονομική αρχή.

10.1 Αντίκτυπος στον αριθμό θέσεων

		Προσωπικό που θα αναλάβει τη διαχείριση της ενέργειας		Προέλευση		Διάρκεια
		Μόνιμες θέσεις	Έκτακτες θέσεις	Διαθέσιμοι πόροι στη σχετική ΓΔ ή τμήμα	Πρόσθετοι πόροι	
Μόνιμοι υπάλληλοι ή έκτακτο προσωπικό	A	1	-	1	3	αόριστη
	B	-	-	-	-	-
	C	-	-	-	-	-
Άλλοι πόροι		-	-	-	-	-
Σύνολο		1	-	1	-	αόριστη

10.2 Συνολικές δημοσιονομικές επιπτώσεις του πρόσθετου ανθρώπινου δυναμικού

ECU

	Ποσά	Μέθοδος υπολογισμού
Μόνιμοι υπάλληλοι	0	
Εκτακτο προσωπικό	0	
Άλλο ανθρώπινο δυναμικό (επισημάνατε θέση του προϋπολογισμού)	0	
	0	
Σύνολο	0	

10.3 Αύξηση άλλων διοικητικών δαπανών ως αποτέλεσμα της ενέργειας

ECU

	Ποσά	Μέθοδος υπολογισμού
A 2510	20.000	<i>Η επιτροπή θαλάσσιας ασφάλειας αναμένεται ήδη να συνεδριάσει για να εξετάσει άλλα κοινοτικά νομοθετικά μέτρα που αφορούν τη θαλάσσια ασφάλεια: προκειμένου να εξετασθούν κάποια ιδιαίτερα θέματα που έχουν σχέση με την παρούσα πρόταση, θεωρείται απαραίτητη μια πρόσθετη συνεδρίαση/έτος αυτής της επιτροπής. Η απόδοση των εξόδων μετακίνησης εκτιμάται σε 20.000 ECU.</i>
A 130	10.000	<i>Αποστολές: 4 περίπου αποστολές εντός της Ε.Ε. θεωρούνται απαραίτητες για την παρακολούθηση της εφαρμογής του μέτρου. Οι εκτιμώμενες ετήσιες δαπάνες ανέρχονται σε 10.000 ECU. Οι πόροι θα προέλθουν μέσω αναδιάρταξης.</i>
Σύνολο	30.000	

ΕΝΤΥΠΟ ΕΚΤΙΜΗΣΗΣ ΑΝΤΙΚΤΥΠΟΥ

ΑΝΤΙΚΤΥΠΟΣ ΤΗΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ ΣΤΙΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ
με ιδιαίτερη αναφορά στις μικρομεσαίες επιχειρήσεις

ΤΙΤΛΟΣ ΤΗΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ :

Πρόταση οδηγίας του Συμβουλίου για την καθιέρωση εναρμονισμένου καθεστώτος ασφάλειας για τα αλιευτικά σκάφη μήκους 24 και άνω μέτρων

ΑΡΙΘ. ΑΝΑΦΟΡΑΣ : COM (95) 302

Η πρόταση

1. *Λαμβάνοντας υπόψη την αρχή της επικουρικότητας, για ποιο λόγο είναι απαραίτητη η κοινοτική νομοθεσία στον τομέα αυτό και ποιοι είναι οι κύριοι στόχοι της;*

Οι υποχρεώσεις της Κοινότητας στο πεδίο αυτό συνίστανται στη βελτίωση της ασφάλειας των θαλάσσιων μεταφορών όπως προβλέπεται στο άρθρο 84 (2) της Συνθήκης σε συνδυασμό με το άρθρο 75 (1) (γ). Στόχος της προτεινόμενης δράσης είναι η καθιέρωση μιας δέσμης εναρμονισμένων προτύπων ασφάλειας για τα αλιευτικά σκάφη που φέρουν σημαία κράτους μέλους, καθώς και για τα σκάφη που φέρουν σημαία τρίτης χώρας, τα οποία αναπτύσσουν αλιευτική δραστηριότητα στα χωρικά ύδατα των κρατών μελών ή εκφορτώνουν αλιεύματα σε λιμένα κράτους μέλους.

Όσον αφορά την αρχή της επικουρικότητας, αρμοδιότητα της Κοινότητας θα είναι να εξασφαλίσει ένα πλαίσιο κανόνων που θα εγγυώνται ένα εναρμονισμένο επίπεδο ασφάλειας για τα αλιευτικά σκάφη που αναπτύσσουν σχετική δραστηριότητα στην ίδια περιοχή. Τα κράτη μέλη είναι αρμόδια να θεσπίζουν στο πλαίσιο της εθνικής τους νομοθεσίας μέτρα που να εξασφαλίζουν την πραγματική εφαρμογή της οδηγίας.

Ο αντίκτυπος στις επιχειρήσεις

2. *Ποιους θα επηρεάσει η πρόταση;*
 - ποιον επιχειρηματικό κλάδο;
 - ποιες επιχειρήσεις;
 - οι επιχειρήσεις αυτές εντοπίζονται σε συγκεκριμένες γεωγραφικές περιοχές της Κοινότητας;

Ο επιχειρηματικός κλάδος που αφορά η πρόταση είναι ο αλιευτικός κλάδος. Η πλειονότητα των κοινοτικών αλιευτικών σκαφών ανήκουν σε μικρομεσαίες επιχειρήσεις ή τελούν υπό τη διαχείριση τέτοιων επιχειρήσεων.

Το εξαμηνιαίο στατιστικό δελτίο "Κοινοτικό μητρώο αλιευτικών σκαφών" που εκδίδει η ΓΔ XIV περιέχει λεπτομερή στοιχεία σχετικά με τη χωρητικότητα, την τυπολογία και τα χαρακτηριστικά του κοινοτικού στόλου αλιευτικών σκαφών. Σύμφωνα με το τελευταίο δελτίο, το οποίο καλύπτει την περίοδο από τον Ιούλιο έως το Δεκέμβριο του 1995, τα αλιευτικά σκάφη στην Κοινότητα ανέρχονται συνολικά σε περίπου 100.000, ενώ οι αλιευτικές τους δραστηριότητες εστιάζονται στο Βόρειο, τον Ενδοτροπικό και το Νότιο Ατλαντικό Ωκεανό καθώς και στις θάλασσες παρά τον Ατλαντικό Ωκεανό και, σε μικρότερο βαθμό, στον Ινδικό Ωκεανό.

Στο ίδιο δελτίο παρέχονται πλήρη στοιχεία, ανά περιφέρεια σε κάθε κράτος μέλος, σχετικά με τις γεωγραφικές περιοχές της Κοινότητας στις οποίες είναι εγκατεστημένες οι σχετικές επιχειρήσεις. Στο προσάρτημα 1 του σχεδίου πρότασης οδηγίας του Συμβουλίου περιλαμβάνεται μια διαβάθμιση των κρατών μελών ανάλογα με τη δύναμη των αλιευτικών τους στόλων, ανά αριθμό και ανά χωρητικότητα πλοίων. Τους μεγαλύτερους στόλους αλιευτικών σκαφών διαθέτουν η Ισπανία, η Ελλάδα, η Ιταλία, η Πορτογαλία και το Ηνωμένο Βασίλειο.

3. *Τι μέτρα πρέπει να λάβουν οι επιχειρήσεις ώστε να συμμορφωθούν με την πρόταση;*

Σε όλα τα νέα αλιευτικά σκάφη μήκους 24 και άνω μέτρων, δηλ. εκείνα που πρόκειται να ναυπηγηθούν από την 1η Ιανουαρίου 1998 και μετά, θα πρέπει να εφαρμοστούν τα πρότυπα ασφάλειας που καθορίζονται στην πρόταση.

Τα υπάρχοντα αλιευτικά σκάφη μήκους 24 και άνω μέτρων θα πρέπει να συμμορφωθούν με τις διατάξεις που αφορούν τις διαδικασίες έκτακτης ανάγκης, τις δοκιμές συγκέντρωσης και τις ασκήσεις, τις ραδιοεπικοινωνίες και τον εξοπλισμό ναυσιπλοΐας. Περιορίζοντας τις απαιτήσεις για τα υπάρχοντα αλιευτικά σκάφη σε αυτά τα απαραίτητα θέματα ασφάλειας, η πρόταση τηρεί αυστηρά τις διατάξεις του διεθνούς Πρωτοκόλλου του Torremolinos σχετικά με την ασφάλεια των αλιευτικών σκαφών που εγκρίθηκε το 1993 και αποφεύγει να επιβάλει σημαντικές διαρθρωτικές αλλαγές στα υπάρχοντα αλιευτικά σκάφη.

4. *Τι οικονομικές συνέπειες είναι πιθανό να έχει η πρόταση;*

- στην απασχόληση
- στις επενδύσεις και τη δημιουργία νέων επιχειρήσεων
- στην ανταγωνιστικότητα των επιχειρήσεων

Όσον αφορά τις αλιευτικές δραστηριότητες, η πρόταση αναμένεται ότι θα έχει ελάχιστο ή καθόλου αντίκτυπο. Η πρόταση είναι πιθανό να έχει σημαντικό και θετικό αντίκτυπο στην ανταγωνιστικότητα των επιχειρήσεων. Η καθιέρωση ενός εναρμονισμένου καθεστώτος ασφάλειας για όλα τα αλιευτικά σκάφη, συμπεριλαμβανομένων εκείνων που φέρουν μη κοινοτική σημαία, τα οποία αναπτύσσουν αλιευτική δραστηριότητα σε κοινοτικά ύδατα ή εκφορτώνουν αλιεύματα σε κοινοτικό λιμένα, θα εξασφαλίσει έναν ανταγωνισμό επί ίσοις όροις για όλους τους σχετικούς φορείς διαχείρισης, ελαχιστοποιώντας τους κινδύνους στρέβλωσης του ανταγωνισμού από φορείς διαχείρισης που επιχειρούν να επιτύχουν ανταγωνιστικό πλεονέκτημα κάνοντας οικονομίες εις βάρος της ασφάλειας των πλοίων τους.

5. *Περιέχει η πρόταση διατάξεις που να συνεκτιμούν την ιδιαιτερότητα των μικρομεσαίων επιχειρήσεων (μειωμένες ή διαφορετικές απαιτήσεις);*

Για τους λόγους που διευκρινίζονται στην παράγραφο 3 ανωτέρω, οι απαιτήσεις για τα υπάρχοντα αλιευτικά σκάφη μήκους 24 και άνω μέτρων περιορίζονται στους βασικούς τομείς ασφάλειας, ούτως ώστε να αποφευχθεί η επιβολή σημαντικών διαρθρωτικών αλλαγών στα σκάφη αυτά, οι οποίες θα συνεπάγονταν υπερβολική χρηματοοικονομική επιβάρυνση των ενδιαφερόμενων επιχειρήσεων.

Επιπλέον, η πρόταση δεν προβλέπει εναρμονισμένα πρότυπα ασφάλειας για τα νέα και τα υπάρχοντα σκάφη μήκους μικρότερου των 24 μέτρων. Για τα σκάφη αυτά, επαφίεται στα κράτη μέλη να θεσπίσουν κατάλληλες προδιαγραφές ασφάλειας (αρχή της επικουρικής της).

Διαβουλεύσεις :

6. *Κατάλογος των οργανώσεων με τις οποίες πραγματοποιήθηκαν διαβουλεύσεις σχετικά με την πρόταση και συνοπτική αναφορά στις κυριότερες απόψεις*

Βλ. εσωκλειόμενο κατάλογο των οργανώσεων με τις οποίες πραγματοποιήθηκαν διαβουλεύσεις. Ο κλάδος εξέφρασε κυρίως ανησυχία σχετικά με τον αντίκτυπο που μπορεί να έχει η πρόταση στα υπάρχοντα αλιευτικά σκάφη και ζήτησε τα μέτρα που αναφέρονται στην παράγραφο 5 ανωτέρω. Επιπλέον, ο κλάδος ζήτησε από την Επιτροπή να μη προτείνει πρότυπα ασφάλειας πέραν εκείνων που έχουν συμφωνηθεί σε διεθνές επίπεδο, εκτός αν το απαιτούν οι τοπικές συνθήκες. Το αίτημα αυτό έγινε κατά το δυνατό σεβαστό στην πρόταση όπου, αφενός, τηρούνται αυστηρώς οι διατάξεις του Πρωτοκόλλου του Torremolinos του 1993 και, αφετέρου, εφαρμόζεται το άρθρο 3.5 του Πρωτοκόλλου, το οποίο προβλέπει τη θέσπιση προτύπων ασφάλειας περιφερειακής ισχύος. Αυτό διαφαίνεται π.χ. στις λιγότερο αυστηρές απαιτήσεις που προβλέπονται για τα νότια ύδατα της Κοινότητας, λαμβάνοντας υπόψη τις πιο ευνοϊκές κλιματικές συνθήκες που επικρατούν στην περιοχή αυτή.

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΟΡΓΑΝΩΣΕΩΝ

EUROPÉCHE/COGECA
Rue de la Science, 23-25/3
1040 Bruxelles

A.E.O.P.
H. Baelskaai 25
8400 Oostende

C.E.S.A.
c/o Fincantieri
Via Sardegna, 40
I-00187 Roma

Comité Syndical des Transports
dans la Communauté Européenne
Rue de Pascale, 22
1040 Bruxelles

ISSN 0254-1483

COM(96) 255 τελικό

ΕΓΓΡΑΦΑ

GR

03 04

Αριθ. καταλόγου : CB-CO-96-267-GR-C

ISBN 92-78-05223-X

Υπηρεσία Επισήμων Εκδόσεων των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων

L-2985 Λουξεμβούργο