



ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ

Βρυξέλλες, 25.11.1996
COM(96) 574 τελικό

96/0281 (SYN)

Πρόταση

ΟΔΗΓΙΑΣ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

*σχετικά με την καταγραφή
των ατόμων που επιβαίνουν επιβατηγών πλοίων*

(υποβληθείσα από την Επιτροπή)

ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

ΑΙΤΙΟΛΟΓΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

ΕΙΣΑΓΩΓΗ	3
ΣΚΟΠΟΣ ΤΗΣ ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΗΣ ΠΡΑΞΗΣ	7
ΑΙΤΙΟΛΟΓΗΣΗ ΓΙΑ ΟΔΗΓΙΑ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ	7
ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΟ ΤΗΣ ΟΔΗΓΙΑΣ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ	9
ΕΙΔΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ	11

ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΗ ΠΡΑΞΗ 14

ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΗΣ ΜΙΚΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΕΟΧ 22

ΔΗΜΟΣΙΟΝΟΜΙΚΟ ΔΕΛΤΙΟ 24

ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΤΩΝ ΕΠΙΠΤΩΣΕΩΝ 27

ΑΙΤΙΟΛΟΓΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

1. Μετά την καταστροφή του πλοίου "Estonia" το Συμβούλιο ζήτησε¹ από την Επιτροπή να υποβάλει πρόταση για να καταστεί υποχρεωτική η απαίτηση της καταγραφής των επιβατηγών οχηματαγωγών πλοίων Ro-Ro. Στη συνέχεια η Επιτροπή περιέλαβε το στοιχείο αυτό στο νομοθετικό της πρόγραμμα για το 1996.

Οι πληροφορίες για τους επιβάτες των επιβατηγών πλοίων είναι απαραίτητη προϋπόθεση για να κινητοποιούνται αποτελεσματικά οι υπηρεσίες παροχής επείγουσας βοήθειας σε περίπτωση ατυχήματος. Για παράδειγμα, οι αρμόδιες αρχές θα μπορούν να παρέχουν ταχείες και ορθές πληροφορίες στις οικογένειες των επιβατών σχετικά με την κατάσταση. Επιπλέον, οι πληροφορίες χρειάζονται:

- για να είναι γνωστό ποιός αναζητείται και τί προφυλάξεις πρέπει να λαμβάνονται: οι ενέργειες έρευνας και διάσωσης (SAR) μπορούν να είναι αποτελεσματικότερες όταν είναι γνωστό ποιές κατηγορίες ατόμων αφορούν (παιδιά/ηλικιωμένους, άνδρες/γυναίκες, κλπ.),
- για να παρέχεται μεγαλύτερη διαφάνεια στα νομικά θέματα, π.χ. θέματα ασφάλισης σε περίπτωση θανάτου ή εξαφάνισης. Τα θύματα ναυτικών τραγωδιών είναι συνήθως ακρωτηριασμένα σε βαθμό που δεν είναι πλέον αναγνωρίσιμα, σε άλλες περιπτώσεις είναι αδύνατον να ανασυρθούν από το ναυάγιο ή δεν μπορούν να εντοπισθούν,
- για να βελτιωθεί η ιατρική φροντίδα σε περίπτωση σοβαρού τραυματισμού. Στα περισσότερα κράτη μπορεί να υπάρχει πρόσβαση σε ιατρικά δελτία εάν ο ασθενής έχει αναγνωρισθεί σωστά, επιτρέποντας με τον τρόπο αυτό μία καλύτερη ιατρική αντιμετώπιση.

Επιπλέον, οι ακριβείς πληροφορίες για τον αριθμό των ατόμων επί του πλοίου είναι αναγκαίες για να εξασφαλισθεί ότι ο αριθμός των επιβατών δεν υπερβαίνει το μέγιστο επιτρεπόμενο όριο για το συγκεκριμένο πλοίο.

2. Το θέμα της καταγραφής των επιβατών έχει επίσης εξετασθεί στο πλαίσιο του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (IMO). Το Νοέμβριο 1995, μία διάσκεψη SOLAS ενέκρινε τροποποίηση στη σύμβαση SOLAS εισάγοντας την αρχή της καταγραφής των επιβατών σε ειδικό κανονισμό (κανονισμός III/24-2). Ο νέος αυτός κανόνας SOLAS ισχύει από την 1/7/1997 για όλα τα επιβατηγά πλοία που εκτελούν διεθνή ταξίδια.

Αν και οι κυβερνήσεις, όταν ενέκριναν το νέο αυτό κανόνα SOLAS, δεν είχαν την πρόθεση να καταλήξουν στο σημείο αυτό, το πεδίο εφαρμογής του κανονισμού III/24-2 SOLAS περιορίζεται μόνο στα πλοία που έχουν ναυπηγηθεί μετά την 1/7/1986. Για να διορθωθεί αυτό, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή και η Ιταλία, υπό την ιδιότητά της ως Προέδρου του Συμβουλίου, πρότειναν στη διευρυμένη επιτροπή ναυτικής ασφάλειας να τροποποιηθεί ο κανονισμός ώστε να εξασφαλισθεί η εφαρμογή του σε όλα τα επιβατηγά πλοία που πραγματοποιούν διεθνή ταξίδια.

Στις 4 Ιουνίου, η διευρυμένη επιτροπή ναυτικής ασφάλειας ενέκρινε το ψήφισμα MSC 47 (66) "έγκριση τροποποιήσεων της Διεθνούς Σύμβασης για την Ασφάλεια

¹ Ψήφισμα του Συμβουλίου της 22ας Δεκεμβρίου 1994 για την ασφάλεια των επιβατηγών οχηματαγωγών "roll on/roll off", (94/C 379/05), ΕΕ αριθ. C 379 της 31.12.1994, σ. 8.

της Ανθρώπινης Ζωής στη Θάλασσα, 1974" με το οποίο αντικαθίσταται το υπάρχον κείμενο του Κεφαλαίου III του Παραρτήματος της SOLAS με ένα νέο κεφάλαιο. Ο κανονισμός III/24-2 για τις "πληροφορίες για τους επιβάτες" αντικατεστάθη από νέο κανονισμό III/27 ο οποίος τονίζει ότι ο κανονισμός ισχύει για όλα τα επιβατηγά πλοία σε διεθνή ταξίδια. Η τροποποίηση αυτή θα αρχίσει να ισχύει την 1/7/1998.

- 3 α) Η Επιτροπή είναι της γνώμης ότι αυτός ο κανονισμός SOLAS πρέπει να αποτελέσει τη βάση της κοινοτικής νομοθεσίας. Για το λόγο αυτό, η Επιτροπή δεν περιορίζει το πεδίο εφαρμογής της πρότασής της, όπως αρχικά είχε προτείνει το Συμβούλιο, μόνο στα πορθμεία Ro-Ro που πραγματοποιούν διεθνή ταξίδια, αλλά προτείνει την επέκταση του πεδίου εφαρμογής ώστε να περιλαμβάνονται όλα τα επιβατηγά πλοία που πλέουν από και προς λιμένες της ΕΕ, τόσο σε εσωτερικές όσο και σε διεθνείς διαδρομές.

Με την πρόταση αυτή η Επιτροπή επιδιώκει να εξασφαλίσει την εναρμονισμένη και συνεκτική εφαρμογή του κανονισμού SOLAS III/27 για όλα τα επιβατηγά πλοία που αποπλέουν από λιμένες της ΕΚ και να εξασφαλίσει επίσης ότι όλα τα συμβαλλόμενα μέρη της SOLAS εφαρμόζουν σωστά τις σχετικές διατάξεις SOLAS για τα πλοία τους που καταπλέουν σε λιμένα της ΕΚ. Με τον τρόπο αυτό, η Επιτροπή αντιμετώπισε δύο συγκεκριμένα προβλήματα, αφενός, ορισμένες ατέλειες του κανονισμού III/27 και, αφετέρου, τις ιδιαιτερότητες της SOLAS για τις οποίες έπρεπε να βρει αποδεκτή λύση.

Ως βασικές ατέλειες η Επιτροπή θεωρεί το πεδίο εφαρμογής του κανονισμού SOLAS III/27, το οποίο αφορά μόνο τα διεθνή ταξίδια, και την μεγάλη έκταση των δυνατοτήτων παρέκκλισης από τον κανονισμό.

Οι διοικήσεις των κρατών σημαίας μπορούν για παράδειγμα να εξαιρούν επιβατηγά πλοία από την απαίτηση να παρέχουν λεπτομερείς πληροφορίες στην περίπτωση που τα τακτικά ταξίδια καθιστούν ανέφικτο για τα πλοία αυτά να προετοιμάσουν τέτοια στοιχεία. Επιπλέον, σύμφωνα με τον κανονισμό III/2.1 οι διοικήσεις των κρατών σημαίας έχουν τη δυνατότητα να εξαιρούν πλοία τα οποία, κατά τη διάρκεια του ταξιδιού τους, δεν απομακρύνονται περισσότερο από 20 μίλια από την πλησιέστερη ακτή. Με τον τρόπο αυτό, δημιουργείται η δυνατότητα να εξαιρούνται από τον κανονισμό επιβατηγά πλοία που πραγματοποιούν ταξίδι, ανεξάρτητα από τη διάρκειά του, σε ζώνη 40 μιλίων μεταξύ δύο ακτών. Οι δυνατότητες παρέκκλισης σε συνδυασμό με τις δισταύμενες ερμηνείες τόσο των κρατών μελών όσο και των τρίτων χωρών θα δημιουργήσουν αναμφίβολα αβεβαιότητα και θα οδηγήσουν σε διαφορετική εφαρμογή της νομοθεσίας στην ΕΕ. Η προτεινόμενη οδηγία της Επιτροπής εισάγει στην ΕΕ ένα συνεκτικό νομοθετικό πλαίσιο για την καταγραφή των ατόμων που ταξιδεύουν επί επιβατηγού πλοίου από και προς κοινοτικούς λιμένες.

Αν και η σύμβαση SOLAS του 1974 και το Πρωτόκολλο του 1978 περιέχουν δεσμεύσεις των συμβαλλόμενων κρατών, ωστόσο, οι περισσότερες από τις διατάξεις, ειδικότερα του κεφαλαίου III της SOLAS, θεωρείται ότι εφαρμόζονται σε πλοία που φέρουν σημαία κρατών των συμβαλλόμενων κυβερνήσεων. Ωστόσο, ο κανονισμός III/27, εξετάζει θέματα έρευνας και διάσωσης για τα οποία το κράτος σημαίας δεν φέρει πάντα ευθύνη. Πρέπει να τονιστεί ότι η διεθνής νομοθεσία δεν επιτρέπει σε ένα κράτος σημαίας να ρυθμίζει θέματα που δεν εμπίπτουν στη δικαιοδοσία του. Σ' αυτήν την περίπτωση εμπίπτουν και τα θέματα έρευνας και διάσωσης (SAR) που είναι αποκλειστικής αρμοδιότητας του κράτους ελλιμενισμού. Μία συνεκτική και εφικτή εφαρμογή του κανονισμού III/27 για τους σκοπούς της έρευνας και διάσωσης προϋποθέτει μία κατάλληλη διασύνδεση με τις

αρχές επί της ξηράς που είναι αρμόδιες για την περιοχή λειτουργίας σύμφωνα με τη Διεθνή Σύμβαση του 1979 για την Θαλάσσια Έρευνα και Λιάσωση. Η Επιτροπή, τονίζοντας ότι το "δικαίωμα" που δίδεται σε ένα κράτος σημαίας να εξαιρεί πλοία από τις διατάξεις SOLAS δεν μπορεί να έχει ως αποτέλεσμα "η εξαίρεση να αποτελεί τον κανόνα και ο γενικός κανόνας να αποτελεί την εξαίρεση", είναι της γνώμης ότι οι υποχρεώσεις του κράτους σημαίας όσον αφορά την εφαρμογή του κανονισμού II/27, και ειδικότερα η δυνατότητα εξαίρεσης ορισμένων πλοίων, δεν μπορεί να εφαρμόζεται χωρίς τη συναίνεση του εκάστοτε κράτους ελλιμενισμού.

Για να εξασφαλισθεί εναρμονισμένη, συνεκτική και εφικτή συγκέντρωση πληροφοριών καθώς και ανάλογο σύστημα καταγραφής ώστε να παρέχονται οι καλύτερες εγγυήσεις προς τους επιβάτες και τα πληρώματα σε περίπτωση ατυχήματος, η Επιτροπή απευθύνεται με την πρότασή της στα κράτη μέλη, τόσο ως κράτη σημαίας όσο και ως κράτη ελλιμενισμού. Οι τελευταίες ευθύνες θα εφαρμοστούν μέσω σχετικών υποχρεώσεων που θα επιβληθούν από το κράτος ελλιμενισμού σε όλα τα πλοία, ανεξαρτήτως σημαίας, όταν αποπλέουν από κοινοτικό λιμένα. Επιπλέον, η παρούσα οδηγία θα βοηθήσει όλα τα κράτη σημαίας να εφαρμόζουν τις υποχρεώσεις τους που απορρέουν από την SOLAS με συνοχή, βάσει των πληροφοριών και του πλαισίου καταγραφής που καθορίζει η παρούσα οδηγία.

Οι διατάξεις της παρούσας οδηγίας που αφορούν επιβατηγά πλοία υπό σημαία τρίτης χώρας κατά τον απόπλου τους από κοινοτικούς λιμένες, δεν επιβάλλουν αυστηρότερες απαιτήσεις σχετικά με την καταγραφή των επιβατών απ' ό,τι οι γενικοί κανόνες SOLAS. Ωστόσο, όσον αφορά τις παρεκκλίσεις, η οδηγία προβλέπει αυστηρότερες απαιτήσεις από τους κανόνες SOLAS.

Το γεγονός αυτό προϋποθέτει ότι το κράτος ελλιμενισμού μπορεί να χορηγήσει παρεκκλίσεις μόνο σε πλοία που αποπλέουν από λιμένα του σύμφωνα με τις διατάξεις της οδηγίας. Κατά συνέπεια, και τα πλοία υπό σημαία τρίτης χώρας μπορούν ενδεχομένως να μην εξαιρούνται, κατά τον απόπλου τους από κοινοτικό λιμένα, από την υποχρέωση καταγραφής των επιβατών, εφόσον δεν πληρούνται οι προϋποθέσεις που ορίζει η οδηγία για την χορήγηση εξαιρέσεων. Έτσι, σε ορισμένες περιπτώσεις, τα πλοία υπό σημαία τρίτης χώρας τα οποία εξαιρούνται από το κράτος σημαίας τους, στο πλαίσιο των κανόνων SOLAS, μπορούν ενδεχομένως να μην εξαιρούνται από το κράτος ελλιμενισμού, στο πλαίσιο της οδηγίας.

Η Επιτροπή τονίζει ότι σύμφωνα με τους γενικούς κανόνες του διεθνούς δικαίου, θα μπορούσε να θεωρηθεί δικαιολογημένο το κράτος ελλιμενισμού να επιβάλλει ορισμένες υποχρεώσεις σε πλοία υπό σημαία άλλου κράτους, όταν οι υποχρεώσεις αυτές εμπίπτουν στις αρμοδιότητες του κράτους ελλιμενισμού. Όσον αφορά τις ενέργειες ερευνών και διάσωσης, εμπίπτουν στην περίπτωση αυτή.

Δεν είναι νοητό, στο πλαίσιο της SAR, ένα κράτος σημαίας να επιχειρεί εναρμονισμένη εφαρμογή εξαιρέσεων από τον γενικό κανόνα SOLAS που επιβάλλει ένα κράτος ελλιμενισμού με στόχο την ομοιόμορφη εφαρμογή, σε όλα τα πλοία ανεξαρτήτως σημαίας, μιας γενικής αρχής SOLAS.

Επιπλέον, δεδομένου ότι οι διατάξεις της οδηγίας ισχύουν για όλα τα πλοία υπό σημαία κράτους μέλους, θεωρείται λογικό να επιβληθεί η καταγραφή των στοιχείων των επιβατών επιβατηγών πλοίων σε όλα τα ταξίδια άνω των 20 μιλίων από τον λιμένα απόπλου. Κατά συνέπεια, εξαιρέσεις επιτρέπονται μόνο για επιβατηγά πλοία που πλέουν αποκλειστικά σε προστασιμένα ύδατα. Ούτε

θεωρείται λογικό για ένα τρίτο κράτος σημαίας να αμφισβητεί την προαπισμένη φύση ενός ταξιδιού εντός των χωρικών υδάτων άλλου κράτους.

Για να εξασφαλιστεί ότι οι τρίτες χώρες εφαρμόζουν σωστά τις υποχρεώσεις τους SOLAS για τα επιβατηγά πλοία που αποπλέουν από λιμένα εκτός Κοινότητας και κατευθύνονται σε λιμένα ΕΚ, χωρίς να τίθενται υπό αμφισβήτηση οι αρμοδιότητες SAR των κοινοτικών κρατών ελλιμενισμού, η Κοινότητα δεσμεύεται να υποχρεώνει τα κράτη μέλη να εξασφαλίζουν ότι μία εταιρεία, που εκμεταλλεύεται επιβατηγά πλοία τα οποία καταπλέουν στους λιμένες τους προερχόμενα από λιμένες εκτός Κοινότητας, παρέχει, εφόσον χρειάζεται για λόγους έρευνών και διάσωσης, τις σχετικές πληροφορίες για τους επιβάτες, όπως ορίζει η παρούσα οδηγία, στην αρμόδια αρχή SAR. Αν αποδειχθεί μέσω περιφερειακών ασκήσεων SAR ή με την άφιξη σε κοινοτικό λιμένα ότι η εταιρεία δεν συμμορφώνεται προς τις διατάξεις σχετικά με την καταγραφή των επιβατών, τα κράτη μέλη επιβάλλουν αποτελεσματικές και αποτρεπτικές κυρώσεις.

Όσον αφορά τις εξαιρέσεις που εφαρμόζουν κράτη σημαίας των οποίων τα επιβατηγά πλοία καταπλέουν σε λιμένα ΕΚ, πρέπει να ληφθεί σοβαρά υπόψη η εγκύκλιος 606 MSC για τη συμμόρφωση του κράτους ελλιμενισμού στις εξαιρέσεις SOLAS, που εκδόθηκε από την επιτροπή ναυτικής ασφάλειας του IMO. Η εγκύκλιος αυτή ορίζει ότι το κράτος σημαίας, προτού ένα από τα πλοία του εκτελέσει ταξίδι από λιμένα κράτους άλλου από το κράτος σημαίας, πρέπει να συνεργάζεται με το κράτος ελλιμενισμού ώστε να επιλύονται τυχόν προβλήματα σχετικά με την καταλληλότητα των εξαιρέσεων αυτών.

Για να αποφευχθούν παρανοήσεις όσον αφορά την αλληλεξάρτηση των υποχρεώσεων του κράτους σημαίας στο πλαίσιο της SOLAS και των αρμοδιοτήτων του κράτους ελλιμενισμού όσον αφορά τα επιβατηγά πλοία που εκτελούν διεθνή ταξίδια, η Επιτροπή έκρινε σκόπιμο να εξετάσει το θέμα αυτό σε ξεχωριστό άρθρο.

- 3 β) Όσον αφορά τις νομικές και πρακτικές επιπτώσεις που προκύπτουν ιδιαίτερα στα ταξίδια που εκτελούνται εξ ολοκλήρου εκτός της Κοινότητας, η Επιτροπή θεώρησε ότι δεν είναι σκόπιμο να περιληφθούν τα ταξίδια αυτά στο πεδίο εφαρμογής της παρούσας οδηγίας. Όταν τα κράτη μέλη τηρούν τις υποχρεώσεις τους, ως κράτη σημαίας, οι οποίες απορρέουν από τον κανονισμό III/27 SOLAS, τα κράτη μέλη πρέπει να δημιουργούν την κατάλληλη διασύνδεση με τις αρχές ξηράς που είναι αρμόδιες για την έρευνα και τη διάσωση.

ΣΚΟΠΟΣ ΤΗΣ ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΗΣ ΠΡΑΞΗΣ

4. Σκοπός της νομοθετικής πράξης είναι, αφενός, να παρέχονται πληροφορίες με σκοπό να εξασφαλίζεται ότι ο πιστοποιημένος αριθμός των ατόμων επί επιβατηγού πλοίου δεν υπερβαίνει τον αριθμό επιβατών που έχει πιστοποιηθεί για το συγκεκριμένο πλοίο και τον εξοπλισμό ασφαλείας του, και, αφετέρου, να διευκολύνονται οι ενέργειες έρευνας και διάσωσης (SAR).

ΑΙΤΙΟΛΟΓΗΣΗ ΓΙΑ ΟΔΗΓΙΑ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

5. α) **Ποιοί είναι οι στόχοι της προβλεπόμενης πρότασης σε σχέση με τις υποχρέώσεις της Κοινότητας και ποιά είναι η κοινοτική διάσταση του προβλήματος (για παράδειγμα πόσα κράτη μέλη εμπλέκονται και ποιά είναι η λύση μέχρι τώρα);**

Οι υποχρέώσεις της Κοινότητας στο συγκεκριμένο πλαίσιο είναι η βελτίωση της ασφάλειας των θαλασσιών μεταφορών όπως προβλέπει το άρθρο 84, παράγραφος 2 της Συνθήκης, σε συνδυασμό με το άρθρο 75, παράγραφος 1, εδάφιο γ. Στόχος της προτεινόμενης δράσης είναι η καθιέρωση ενός εναρμονισμένου καθεστώτος ώστε να εξασφαλιστεί ότι όλα τα επιβατηγά πλοία υποσημαιοκρατούς μελών, τα οποία πλεούν από και προς κοινοτικούς λιμένες, δεν μεταφέρουν περισσότερους επιβάτες απ' ό,τι επιτρέπεται σύμφωνα με τα σχετικά πιστοποιητικά ασφαλείας. Επιπλέον, ένα κατάλληλο πλαίσιο πληροφοριών θα συμβάλλει στην διευκόλυνση των ενεργειών έρευνας και διάσωσης σε περίπτωση που σημειωθεί ατύχημα σε επιβατηγό πλοίο.

Εκατομμύρια ευρωπαίοι πολίτες και πολίτες άλλων χωρών ταξιδεύουν στην Ευρώπη με επιβατηγά πλοία που πλεούν από εκατοντάδες λιμένες στο εσωτερικό της Κοινότητας. Σχεδόν όλα τα κράτη μέλη εμπλέκονται ως κράτη σημαίας καθώς και ως κράτη ελλιμενισμού. Η οδηγία θα αποφυγεί τη διαφορετική εφαρμογή στα κράτη μέλη της διεθνούς διατάξης για την καταγραφή των επιβατών και θα εξασφαλίσει ότι θα εφαρμόζονται παρόμοιοι κανόνες για τα επιβατηγά πλοία που πραγματοποιούν εσωτερικές διαδρομές, για τις οποίες δεν ισχύουν μέχρι στιγμής εναρμονισμένοι διεθνείς κανόνες. Κοινοί κανόνες ασφαλείας απαιτούνται, κατά συνέπεια, όχι μόνο για να επιτευχθεί ένα κοινό επίπεδο ασφάλειας αλλά επίσης για να εξασφαλιστεί ότι οι πληροφορίες για τους επιβάτες είναι διαθέσιμες στις αρχές έρευνας και διάσωσης όταν χρειάζονται. Επιπλέον, οι εναρμονισμένοι κανόνες εξασφαλίζουν εμμέσως ότι δεν επηρεάζεται ο ανταγωνισμός μεταξύ εταιρειών που λειτουργούν σε ίδιες ναυτιλιακές γραμμές.

6. β) **Η προτεινόμενη δράση αποτελεί αποκλειστικά αρμοδιότητα της Κοινότητας ή από κοινού αρμοδιότητα με τα κράτη μέλη;**

Η προβλεπόμενη δράση δεν σχετίζεται με αποκλειστική αρμοδιότητα της Κοινότητας.

7. γ) **Ποιά είναι η αποτελεσματικότερη λύση λαμβανομένων υπόψη των πόρων της Κοινότητας και των κρατών μελών;**

Στο πλαίσιο της διάστασης της εσωτερικής αγοράς των θαλάσσιων μεταφορών επιβατών, η αποτελεσματικότερη λύση είναι η καθιέρωση σε κοινοτικό επίπεδο κοινών κανόνων ασφαλείας και συστήματος συγκέντρωσης πληροφοριών για τους επιβάτες.

8. δ) **Ποιά είναι η συγκεκριμένη προστιθέμενη αξία της δράσης που προβλίζει η Κοινότητα και ποιο είναι το κόστος μη ανάληψης της δράσης;**

Η Κοινότητα έχει συμφέρον να καθιερώσει και να διατηρήσει εναρμονισμένα πρότυπα ασφαλείας για τα επιβατηγά πλοία, και, σε περίπτωση ατυχήματος, να εξασφαλίζει ότι οι επιβάτες και τα πληρώματα μπορούν να διασωθούν υπό τις καλύτερες συνθήκες.

Ανάλογοι κανόνες έχουν θεσπιστεί σε διεθνές επίπεδο. Ωστόσο, οι κανόνες αυτοί επιτρέπουν σημαντικές δυνατότητες παρέκκλισης και δεν εφαρμόζονται στα επιβατηγά πλοία που λειτουργούν σε εσωτερικές διαδρομές.

Το κόστος από τη μη ανάληψη της δράσης θα είναι η ανεπαρκής προστασία των επιβατών και των πληρωμάτων, η επικράτηση ενός υπερβολικά σύνθετου και αβέβαιου συστήματος για τους μεταφορείς στο εσωτερικό της Κοινότητας, καθώς και στρέβλωση του ανταγωνισμού.

9. ε) **Ποιές μορφές δράσης διαθέτει η Κοινότητα; (σύσταση, χρηματοδοτική ενίσχυση, κανονισμός, αμοιβαία αναγνώριση)**

Οι διεθνείς διαπραγματεύσεις έχουν ήδη καταλήξει στην εκπόνηση κανόνων οι οποίοι δεν είναι αρκετά ακριβείς ή αφήνουν πολλά περιθώρια για παρεκκλίσεις σχετικά με την καταγραφή των επιβατών. Επιπλέον, οι κανόνες αυτοί δεν ισχύουν για τα εσωτερικά δρομολόγια και κατά συνέπεια δεν είναι ολοκληρωμένοι. Για να καθιερωθεί ομοιογενής και αποτελεσματική προστασία των επιβατών, είναι κατά συνέπεια αναγκαίο να εισαχθούν δεσμευτικά μέτρα, είτε με τη μορφή οδηγίας είτε κανονισμού. Ενσωματώνοντας ένα ευρύ κοινοτικό σύστημα σε ένα νομοθετικό πλαίσιο αναγκαστικής εφαρμογής, θα αποφευχθεί η θέσπιση δισταμένων εθνικών μέτρων.

10. στ) **Είναι αναγκαία η εκπόνηση ομοιόμορφης νομοθεσίας ή θεωρείται ικανοποιητικό αποτέλεσμα η θέσπιση οδηγίας με την οποία καθορίζονται οι γενικοί στόχοι και της οποίας η εκτέλεση ανατίθεται στα κράτη μέλη;**

Σύμφωνα με την αρχή της αναλογικότητας, μια οδηγία ανταποκρίνεται επαρκώς στα κριτήρια εφόσον καθορίζει κοινές απαιτήσεις σε κοινοτικό επίπεδο για την εναρμόνιση του επιπέδου ασφαλείας των επιβατικών πλοίων που εκτελούν ταξίδια από κοινοτικούς λιμένες. Οι διεθνείς διαδρομές που αρχίζουν εκτός της Κοινότητας θα καλύπτονται από τους αντίστοιχους κανόνες SOLAS, για τους οποίους δεν πρέπει να παραχωρούνται εξαιρέσεις άλλες από αυτές που προβλέπει η οδηγία.

Οι τεχνικές και πρακτικές διαδικασίες εφαρμογής της οδηγίας επαφίονται σε κάθε κράτος μέλος. Με τον τρόπο αυτό, η παρούσα οδηγία παρέχει στα κράτη μέλη τη δυνατότητα να αποφασίζουν τα ίδια για τα μέσα εφαρμογής που αρμόζουν καλύτερα στο εσωτερικό τους σύστημα.

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ ΤΗΣ ΟΔΗΓΙΑΣ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

11. Ως γενική αρχή, ο συνολικός αριθμός των ατόμων που βρίσκονται επί των επιβατικών πλοίων που ταξιδεύουν από κοινοτικό λιμένα μετράται πριν από την αναχώρηση και ανακοινώνεται τόσο στον κυβερνήτη όσο και σε αρμόδιο πρόσωπο επί της ξηράς και, εφόσον είναι αναγκαίο, στην αρμόδια αρχή. Η διάταξη αυτή ισχύει για όλα τα επιβατηγά πλοία ανεξάρτητα από τον τύπο του ταξιδιού.

Όσον αφορά τη συγκέντρωση συμπληρωματικών πληροφοριών για τους επιβάτες, για τους σκοπούς SAR, οι απαιτήσεις αυτές θα επιβάλλονται σε όλα τα επιβατηγά που πλέουν από και προς κοινοτικό λιμένα και πραγματοποιούν ταξίδια τουλάχιστον 20 ναυτικών μιλίων μεταξύ δύο λιμένων. Τα κράτη μέλη μπορεί να επιλέγουν να μειώνουν το όριο των 20 ναυτικών μιλίων εφόσον θεωρούν την καταγραφή των πληροφοριών αναγκαία. Οι σχετικές διατάξεις της οδηγίας θα εφαρμόζονται επίσης για τέτοια ταξίδια. Επιπλέον, η πρόταση αναγνωρίζει την ανάγκη παραχώρησης παρεκκλίσεων για πολύ μικρά ταξίδια, όπως ο διάπλους στενών ή κόλπων και τα δρομολόγια πορθμείων με αποκλειστικό στόχο τη μεταφορά εργαζομένων από και προς τον τόπο εργασίας τους, ή παρόμοιες τακτικές γραμμές.

Η επιλογή των 20 μιλίων ως ορίου είναι το αποτέλεσμα πολλαπλών απαιτήσεων με σκοπό να εξασφαλιστεί ότι λαμβάνονται πλήρως υπόψη μία δέσμη γενικών αρχών και συγκεκριμένων όρων, που προτάθηκαν τόσο από την Επιτροπή όσο και από τα κράτη μέλη. Μεταξύ άλλων, η ανάγκη να εξασφαλιστεί ότι όλοι οι επιβάτες και τα πληρώματα που πλέουν από και προς κοινοτικούς λιμένες πρέπει να απολαύουν της μεγαλύτερης δυνατής ασφάλειας και των καλύτερων συνθηκών έρευνας και διάσωσης σε περίπτωση ατυχήματος, ότι οι ίδιοι κανόνες ισχύουν για τα πλοία που εκτελούν εσωτερικά ή διεθνή δρομολόγια καθώς και ότι δεν σημειώνεται στρέβλωση του ανταγωνισμού μεταξύ κοινοτικών λιμένων. Οι διατάξεις πρέπει να εφαρμόζονται σε όλα τα επιβατηγά πλοία, ανεξαρτήτως της σημαίας ή του τύπου ταξιδιού, που πλέουν από και προς κοινοτικούς λιμένες, ακόμη κι αν το μέγεθος του ταξιδιού διαφέρει, εφόσον λειτουργούν σε προκαθορισμένες περιοχές όπου η κυκλοφορία είναι μεγάλη και επικρατούν συχνά δυσμενείς καιρικές συνθήκες. Στην τελευταία περίπτωση εμπίπτει η περιοχή που ορίστηκε στην περιφερειακή συμφωνία σχετικά με τις απαιτήσεις σταθερότητας στην Βορειοδυτική Ευρώπη και τη Βαλτική (Συμφωνία Στοκχόλμης).

Η Επιτροπή είναι της γνώμης ότι πρέπει να υπάρξει η δυνατότητα πρόβλεψης ειδικών και συγκεκριμένων προϋποθέσεων σε επίπεδο κρατών μελών. Το γεγονός αυτό προϋποθέτει περιορισμένη δυνατότητα παρέκκλισης, εντός του πλαισίου των συμφωνηθέντων σε διεθνές επίπεδο. Επιπλέον, πρέπει να ληφθεί σοβαρά υπόψη το αποτέλεσμα της εφαρμογής νέων διεθνών καθώς και κοινοτικών μέτρων με στόχο να εξασφαλισθεί ότι τα επιβατηγά πλοία αποτελούν ένα ασφαλές μεταφορικό μέσο. Ωστόσο, η παραχώρηση παρεκκλίσεων δεν πρέπει να οδηγήσει σε απαράδεκτο διοικητικό φόρτο εργασίας τόσο για τα κράτη μέλη όσο και για την Επιτροπή, και για το λόγο αυτό καθιερώνεται διαδικασία Επιτροπής μόνο στην περίπτωση αντίρρησης προς ένα μέτρο που έχει λάβει κράτος μέλος.

12. Η Επιτροπή είναι της γνώμης ότι η συγκέντρωση πληροφοριών πρέπει να πραγματοποιείται έτσι ώστε να μην παρεμποδίζεται σημαντικά η λειτουργία των επιβατηγών πλοίων στους λιμένες.

Η επιλογή των μεθόδων καταμέτρησης των επιβατών ή καταγραφής των ονομάτων επαφίεται στην αρμοδιότητα των κρατών μελών. Οι εθνικοί τους

κανονισμοί πρέπει να προβλέπουν σαφείς και λεπτομερείς διαδικασίες καταγραφής. Τα λειτουργικά κριτήρια που ορίζει η κοινοτική νομοθεσία αποτελούν το ελάχιστο επίπεδο που πρέπει να τηρείται. Για την εκπόνηση εσωτερικών κανονισμών που θα συμφωνούν με τα λειτουργικά κριτήρια, πρέπει να λαμβάνεται υπόψη το γεγονός ότι σήμερα δεν υπάρχουν σχεδόν καθόλου τεχνικά εμπόδια όσον αφορά τα συστήματα καταγραφής των επιβατών.

ΕΙΔΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ

Άρθρο 1

Στο άρθρο αυτό ορίζεται ο στόχος της οδηγίας: να προωθηθεί η ασφάλεια στη θάλασσα μέσω της βελτιωμένης συγκέντρωσης πληροφοριών για τους επιβάτες και της αναγνώρισής τους για σκοπούς έρευνας και διάσωσης σε περίπτωση ατυχήματος.

Άρθρο 2

Το άρθρο αυτό περιέχει τους ορισμούς των βασικών εννοιών της οδηγίας. Η οδηγία προσπαθεί να εξασφαλίσει τη συνέπεια προς ορισμούς που περιέχονται σε διεθνή νομικά μέσα, όπως η σύμβαση SOLAS και η κοινοτική νομοθεσία στον τομέα της θαλάσσιας ασφάλειας.

Άρθρο 3

Καθορίζοντας το πεδίο εφαρμογής της οδηγίας, παρατίθεται λεπτομερέστερος ορισμός των επιβατηγών πλοίων όπως αυτά ορίστηκαν στο προηγούμενο άρθρο. Εξηγείται ποιά πλοία και υπηρεσίες δεσμεύονται από τις διατάξεις της οδηγίας. Πλοία που απολαύουν ασυλίας στο πλαίσιο της διεθνούς νομοθεσίας και σκάφη αναψυχής που δεν συμμετέχουν σε εμπόριο εξαιρούνται από το πεδίο της οδηγίας. Επίσης, εξαιρούνται πλοία υπό σημαία κράτους μέλους τα οποία εκτελούν ταξίδια απολύτως εκτός Κοινότητας.

Άρθρο 4

Όπως αναφέρεται στην παράγραφο 3 σημείο α) της εισαγωγής, το παρόν άρθρο αποσαφηνίζει την παράλληλη ύπαρξη της παρούσας οδηγίας με τις αντίστοιχες διατάξεις SOLAS.

Άρθρο 5

Το άρθρο αυτό, αν και επαναλαμβάνει τη γενική πρακτική της ορθής ναυσιπλοΐας, καθορίζει την υποχρέωση καταμέτρησης των επιβατών του πλοίου και κοινοποίησης του αριθμού αυτού στον κυβερνήτη του πλοίου πριν από την αναχώρηση. Με τον τρόπο αυτό εξασφαλίζεται ότι ένα επιβατηγό πλοίο δεν αποπλέει από λιμένα με αριθμό επιβατών υψηλότερο απ' ό,τι επιτρέπεται νομίμως.

Η δεύτερη παράγραφος, εφόσον εξασφαλίζεται ότι ο αριθμός των επιβατών επί επιβατηγού πλοίου κοινοποιείται και υπάρχει διαθέσιμος επί της ξηράς, επιτρέπει στα κράτη να κάνουν χρήση εναλλακτικών μέσων για την κοινοποίηση αυτή.

Άρθρο 6

Το άρθρο αυτό προβλέπει ότι πρέπει να καταγράφονται συμπληρωματικές πληροφορίες για τους επιβάτες πλοίων που πραγματοποιούν ταξίδια άνω των 20 μιλίων μεταξύ δύο λιμένων. Σε περίπτωση ατυχήματος, οι πληροφορίες αυτές είναι σημαντικές όχι μόνο για τις υπηρεσίες έρευνας και διάσωσης αλλά επίσης και για να ενημερώνονται οι συγγενείς και άλλοι ενδιαφερόμενοι για την κατάσταση.

Το ψήφισμα του Συμβουλίου της 22ας Δεκεμβρίου 1994 προβλέπει ότι η χρονική διάρκεια του ταξιδιού θα μπορούσε να χρησιμοποιείται ως αποφασιστική παράμετρος κατά την επιβολή ορίων για την απαίτηση καταγραφής των ονομάτων. Ωστόσο, η Επιτροπή επέλεξε να παρεκκλίνει από τη σύσταση αυτή δεδομένου ότι πρόσφατα αυξήθηκαν σημαντικά τα επιβατηγά πλοία μεγάλης ταχύτητας τα οποία μπορούν να καλύπτουν μεγάλες αποστάσεις σε πολύ μικρό χρονικό διάστημα.

Η δυνατότητα μείωσης του ορίου των 20 μιλίων σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 9 επιτρέπει στα κράτη μέλη να εφαρμόζουν πλήρως τον κανονισμό SOLAS III/24-2, παράγραφος 3 σε όλα τα επιβατηγά πλοία που εκτελούν διεθνή ταξίδια.

Άρθρο 7

Το άρθρο αυτό ορίζει ότι ο κυβερνήτης του πλοίου πρέπει πάντα να γνωρίζει τον αριθμό των επιβαινόντων επί του πλοίου, και εξασφαλίζει ότι ο αριθμός αυτός δεν υπερβαίνει τον αριθμό για τον οποίο έχει πιστοποιηθεί το πλοίο. Η τελευταία αυτή απαίτηση είναι δεσμευτική της ισχύουσας πρακτικής ορθής ναυσιπλοΐας.

Άρθρο 8

Στο άρθρο αυτό ορίζονται οι υποχρεώσεις των ναυτιλιακών εταιρειών που μεταφέρουν επιβάτες από κοινοτικούς λιμένες. Η παράγραφος 1 απαιτεί από τις εταιρείες που συμμετέχουν στη μεταφορά επιβατών να ορίζουν ένα πρόσωπο αρμόδιο για την τήρηση και τη διαβίβαση των πληροφοριών που ζητούν οι αρχές. Η παράγραφος αυτή ορίζει επίσης τις ελάχιστες απαιτήσεις των συστημάτων καταγραφής των επιβατών. Αφήνοντας στις εταιρείες δυνατότητες επιλογής κατά την εφαρμογή των διατάξεων της οδηγίας, καθίσταται δυνατή η εκμετάλλευση όλων των δυνατοτήτων που παρέχουν το σύγχρονο EDI και η τεχνολογία ηλεκτρονικών υπολογιστών. Το άρθρο αυτό προσδιορίζει ότι πληροφορίες για τους επιβάτες δεν θα τηρούνται επί μεγαλύτερο διάστημα απ' ό,τι απαιτείται για το σκοπό της παρούσας οδηγίας, και με τον τρόπο αυτό δεν θίγονται υπερβολικά οι νομοθεσίες των διάφορων κρατών μελών που περιέχουν αυστηρές διατάξεις για την προστασία της ιδιωτικής ζωής.

Άρθρο 9

Το άρθρο αυτό ασχολείται με τις δυνατότητες παρέκκλισης από τις διατάξεις της οδηγίας, διατυπώνοντας με τον τρόπο αυτό την επιθυμία διάφορων κρατών μελών να μπορούν να εφαρμόζουν τις διατάξεις της οδηγίας και σε πλοία που πραγματοποιούν ταξίδια μικρότερα των 20 μιλίων μεταξύ δύο λιμένων. Ωστόσο, πρέπει να σημειωθεί ότι όταν ένα κράτος μέλος αποφασίζει να μειώσει το όριο των 20 μιλίων, εξακολουθούν να πρέπει να τηρούνται οι διατάξεις της οδηγίας. Επιπλέον, το άρθρο λαμβάνει υπόψη τα συγκεκριμένα προβλήματα που ενδέχεται να αντιμετωπίσουν τα κράτη μέλη όσον αφορά συγκεκριμένα δρομολόγια, όπως οι τακτικές μεταφορές εργαζομένων από και προς τον τόπο εργασίας ή ο διάπλους κόλπων ή στενών. Το άρθρο αυτό επιτρέπει επίσης στα κράτη μέλη να εξαιρούν από τις διατάξεις της παρούσας οδηγίας, σχετικά με την καταγραφή των επιβατών, τα επιβατηγά πλοία που εκτελούν ταξίδια σε προασπισμένα ύδατα, υπό τον όρο ότι οι κανόνες λειτουργίας των πλοίων και η γεωγραφική περιοχή στην οποία λειτουργούν αυτά παρέχουν ικανοποιητικές και επαρκείς δυνατότητες έρευνας και διάσωσης. Καλύπτεται επίσης η πιθανότητα ένα κράτος σημαίας να μη συμφωνεί με παρέκκλιση που χορηγεί κράτος μέλος το οποίο ενεργεί ως κράτος ελλιμενισμού.

Άρθρο 10

Κύριος στόχος της παρούσας οδηγίας είναι να προωθηθεί η ασφάλεια σε όλη την Κοινότητα. Αυτό μπορεί να επιτευχθεί μόνο με την ομοιόμορφη εφαρμογή των διατάξεων της οδηγίας. Ζητείται κατά συνέπεια από τα κράτη μέλη να λάβουν όλα τα αναγκαία μέτρα ώστε να εξασφαλίσουν ότι τα συστήματα καταγραφής των επιβατών, όπως καθορίζονται από τις ενδιαφερόμενες εταιρείες, πληρούν τα λειτουργικά κριτήρια που καθορίζει η παρούσα οδηγία. Επαναβεβαιώνοντας το στόχο αυτό, ζητείται από τα κράτη μέλη να ελέγχουν την τήρηση των κριτηρίων αυτών.

Άρθρο 11

Το άρθρο αυτό καθορίζει τα λειτουργικά κριτήρια που πρέπει να πληρούν τα συστήματα καταγραφής επιβατών που καθορίζουν οι εταιρείες. Τα κύρια κριτήρια είναι η εύκολη και ταχεία χρησιμοποίηση των δεδομένων. Στην περίπτωση βλάβης των συστημάτων καταγραφής, μία ειδική παράγραφος ζητεί από τις εταιρείες να διαθέτουν εφεδρικό εναλλακτικό σύστημα καταγραφής που θα πληροί τα ίδια κριτήρια. Επιπλέον, η παράγραφος δύο εξετάζει το ότι σε παρόμοιες διαδρομές, τα κράτη μέλη πρέπει να ενεργούν με τρόπο που να μην ευνοεί την πολλαπλότητα των συστημάτων καταγραφής. Σημειώνεται επίσης ότι οι διατάξεις του άρθρου αυτού είναι σύμφωνες με τις αντίστοιχες διατάξεις της σύμβασης για τη διευκόλυνση της διεθνούς θαλάσσιας κυκλοφορίας.

Άρθρο 12

Το άρθρο αυτό επιτρέπει στην Επιτροπή να τροποποιεί την οδηγία, σύμφωνα με τη διαδικασία που ορίζεται στο άρθρο 13, να εξασφαλίζει την εφαρμογή, για τους σκοπούς της οδηγίας, των μελλοντικών τροποποιήσεων της σύμβασης SOLAS που έχουν τεθεί σε ισχύ μετά την έγκριση της οδηγίας καθώς και των λειτουργικών κριτηρίων που αναφέρονται στο άρθρο 11, παράγραφος 1, ώστε να λαμβάνονται υπόψη οι μελλοντικές εξελίξεις στους κανονισμούς περί ασφαλείας σε διεθνές επίπεδο. Με την επιφύλαξη των διαδικασιών για την τροποποίηση των διεθνών συμβάσεων, η εφαρμογή, για τους σκοπούς της παρούσας οδηγίας, των μελλοντικών τροποποιήσεων που έχουν τεθεί σε ισχύ, θα αποφασίζεται σύμφωνα με τη διαδικασία που ορίζει το άρθρο 13.

Άρθρο 13

Στο άρθρο αυτό ενσωματώνεται η επιτροπή που έχει συσταθεί με το άρθρο 12 της οδηγίας 93/75/EOK² του Συμβουλίου και επίσης περιγράφεται η συμβουλευτική διαδικασία που πρέπει να τηρείται όταν η οδηγία αναφέρεται σε διαδικασίες της επιτροπής.

Άρθρο 14

Όσον αφορά τις ημερομηνίες κατά τις οποίες οι διατάξεις της οδηγίας θα είναι πλήρως εφαρμόσιμες, η οδηγία προτείνει ένα έτος μετά τις ημερομηνίες που ορίζει η σύμβαση SOLAS για τον ίδιο σκοπό.

Άρθρο 15

Ουδέν σχόλιο.

Άρθρο 16

Ουδέν σχόλιο.

² ΕΕ αριθ. L 247, 5.10.1993, σ. 19, για τις ελάχιστες προδιαγραφές που απαιτούνται για τα πλοίατα οποία κατευθύνονται σε ή αποπλέουν από κοινοτικούς λιμένες μεταφέροντας επικίνδυνα ή ρυπογόνα προϊόντα.

πρόταση οδηγίας του Συμβουλίου σχετικά με την καταγραφή των ατόμων που επιβαίνουν επιβατηγών πλοίων

Το Συμβούλιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης

Έχοντας υπόψη:

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

την πρόταση της Επιτροπής¹,

τη γνώμη της Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής²,

Ενεργώντας σύμφωνα με τη διαδικασία που αναφέρεται στο άρθρο 189 γ) της συνθήκης³ και σε συνεργασία με το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο⁴,

Εκτιμώντας ότι:

Η κοινοτική δράση στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών πρέπει να στοχεύει στη βελτίωση της ασφάλειας των μεταφορών· ότι η Κοινότητα έχει ζωτικό συμφέρον να καθιερώσει εναρμονισμένα πρότυπα ασφάλειας για τα επιβατηγά πλοία· ότι η παρούσα οδηγία εντάσσεται σε μία δέσμη μέτρων για τη βελτίωση της ασφάλειας στη θάλασσα·

ότι η Κοινότητα ανησυχεί σοβαρά για τα θαλάσσια ατυχήματα που σημειώθηκαν τελευταία και στα οποία εμπλέκονταν επιβατηγά πλοία με αποτέλεσμα τη μαζική απώλεια ανθρώπινων ζωών, ειδικότερα το ατύχημα του "Estonia"· ότι οι ευρωπαίοι πολίτες και πολλοί άλλοι που χρησιμοποιούν επιβατηγά πλοία και ταχύπλοα επιβατηγά σκάφη σε όλη την Κοινότητα δικαιούνται να αναμένουν, και να βασίζονται σε, ένα κατάλληλο επίπεδο ασφάλειας καθώς και σε ένα ικανοποιητικό σύστημα πληροφοριών το οποίο θα διευκολύνει τις ενέργειες έρευνας και διάσωσης· ότι κρίνεται αναγκαίο να ληφθούν όλα τα κατάλληλα μέτρα ώστε να υλοποιηθούν οι προσδοκίες αυτές και να αποφευχθεί το να προκαλούν τα επιβατηγά πλοία, τα οποία εμπλέκονται σε ναυτικά ατυχήματα εντός υδάτων για τα οποία είναι υπεύθυνα τα κράτη μέλη σύμφωνα με τη Διεθνή Σύμβαση του 1979 για τη θαλάσσια έρευνα και διάσωση, περιττή ανησυχία για τους συγγενείς των επιβατών και άλλα ενδιαφερόμενα πρόσωπα·

ότι η ασφάλεια των πλοίων αποτελεί κύρια ευθύνη των κρατών σημαίας· ότι τα κράτη μέλη μπορούν να εξασφαλίσουν ότι τα επιβατηγά πλοία που φέρουν τη σημαία τους και οι εταιρείες που τα εκμεταλλεύονται τηρούν ικανοποιητικούς κανόνες ασφαλούς διαχείρισης· ότι ο μόνος τρόπος να εξασφαλιστεί η ασφάλεια σε όλα τα επιβατηγά πλοία, ανεξαρτήτως σημαίας, τα οποία εκτελούν ή επιθυμούν να εκτελούν δρομολόγια από λιμένες κρατών μελών, είναι να απαιτούν τα κράτη μέλη την πραγματική

1

2

3

4

συμμόρφωση προς τους κανόνες ασφαλείας ως προϋπόθεση για τη χρησιμοποίηση των λιμένων τους·

ότι για λόγους έρευνας και διάσωσης, η δυνατότητα θέσπισης εξαιρέσεων για τα επιβατηγά πλοία που πλέουν από και προς λιμένα κράτους μέλους δεν μπορεί να αφεθεί αποκλειστικά στο κράτος σημαίας· ότι μόνο το κράτος ελλιμενισμού είναι σε θέση να προσδιορίζει τις απαιτήσεις για τη διεξαγωγή βέλτιστων ενεργειών έρευνας και διάσωσης·

ότι ούτε τα κράτη μέλη ούτε τρίτες χώρες έχουν λόγους, άλλους από αυτούς που ορίζει η παρούσα οδηγία, να παρεκκλίνουν από τις διατάξεις SOLAS σχετικά με τις "πληροφορίες για τους επιβάτες" για ταξίδια με σημείο αναχώρησης ή προορισμού κοινοτικούς λιμένες·

ότι κρίνεται αναγκαίο να εξασφαλισθεί ότι ο αριθμός των επιβατών των επιβατηγών πλοίων δεν υπερβαίνει τον αριθμό που έχει εγκριθεί για το συγκεκριμένο πλοίο και τον εξοπλισμό ασφάλειας που διαθέτει· ότι πρέπει να συγκεντρώνονται πληροφορίες για τους επιβάτες ώστε να διευκολύνεται η αναγνώριση των ατόμων μετά από ατύχημα·

ότι η παρούσα οδηγία επαναλαμβάνει τα μέτρα που εφαρμόζονται στα κράτη μέλη στο πλαίσιο της διεθνούς νομοθεσίας· ότι οι σχετικές διεθνείς συμβάσεις αφήνουν στη διακριτική ευχέρεια των κρατών μελών την ερμηνεία σημαντικών σημείων· ότι προς το παρόν δεν υπάρχει διεθνές υποχρεωτικό πρότυπο για την καταγραφή των επιβατών με το οποίο πρέπει να συμμορφώνονται όλα τα επιβατηγά πλοία, ακόμη και σε εσωτερικά δρομολόγια·

ότι η υποχρεωτική καταγραφή επιβατών για όλα τα επιβατηγά πλοία ανεξαρτήτως σημαίας λαμβάνει επίσης υπόψη τον κανονισμό 27 της σύμβασης SOLAS που περιέχει παρόμοιες απαιτήσεις· ότι η παρούσα οδηγία δεν θίγει το δικαίωμα κρατών μελών να επιβάλλουν αυστηρότερες απαιτήσεις για τα επιβατηγά πλοία τα οποία αφορά η παρούσα οδηγία·

ότι για να αποφευχθεί η στρέβλωση του ανταγωνισμού, πρέπει να καθιερωθεί ομοιόμορφη προσέγγιση όσον αφορά περιοχές με μεγάλη κυκλοφορία και διαφορετικές αποστάσεις μεταξύ λιμένων· ότι, ο καθορισμός του ορίου των 20 μιλίων οφείλεται στο ότι λήφθηκαν υπόψη γενικές αρχές και συγκεκριμένες ανησυχίες που καλύπτουν όλα τα κράτη μέλη· ότι τα επιβατηγά πλοία που λειτουργούν αποκλειστικά σε προασπισμένα ύδατα και τα επιβατηγά πλοία που λειτουργούν σε πολύ μικρές τακτικές διαδρομές σε προασπισμένα ύδατα αντιμετωπίζουν λιγότερες πιθανότητες ατυχήματος, και κατά συνέπεια μπορούν να απολαύουν παρεκκλίσεων·

ότι ενόψει, ειδικότερα, της διάστασης της εσωτερικής αγοράς των θαλάσσιων επιβατηγών μεταφορών, η δράση σε κοινοτικό επίπεδο είναι ο μόνος δυνατός τρόπος καλιέρωσης ενός κοινού ελάχιστου επιπέδου ασφαλείας για τα πλοία σε όλη την Κοινότητα· ότι, η μη λήψη μέτρων από την Κοινότητα δεν θα οδηγήσει μόνο σε ανεπαρκή προστασία των επιβατών αλλά και στην επικράτηση υπερβολικά πολύπλοκων και αβέβαιων συστημάτων στο εσωτερικό της Κοινότητας, εις βάρος του κλάδου της ναυτιλίας·

ότι πρέπει να επιτευχθεί ένα κοινά ελάχιστο επίπεδο απαιτήσεων ασφαλείας μέσω δεσμευτικών κοινοτικών μέτρων· ωστόσο, μία οδηγία του Συμβουλίου η οποία θα σέβεται την αρχή της αναλογικότητας και θα παραχωρεί σε κάθε κράτος μέλος το δικαίωμα να αποφασίζει τα μέσα εφαρμογής που αρμόζουν καλύτερα στο εσωτερικό του συστήμα, είναι επαρκής στην περίπτωση αυτή·

ότι η συγκέντρωση και η επεξεργασία δεδομένων για συγκεκριμένα άτομα είναι αναγκαία για την αναγνώριση των επιβατών σε περίπτωση ατυχήματος· ότι η συγκέντρωση και η επεξεργασία τέτοιων δεδομένων πρέπει να πραγματοποιείται σύμφωνα με τις αρχές περί προστασίας των δεδομένων που ορίζει η οδηγία 95/46/ΕΟΚ· ότι, ειδικότερα, τα άτομα πρέπει να ενημερώνονται κατά τη στιγμή συγκέντρωσης των δεδομένων για τους σκοπούς για τους οποίους απαιτείται αυτό, και ότι τα δεδομένα θα πρέπει να τηρούνται μόνο για πολύ μικρό διάστημα και θα καταστρέφονται μόλις το συγκεκριμένο πλοίο φθάσει ασφαλώς στον προορισμό του·

ότι είναι αναγκαίο να συσταθεί επιτροπή που θα απαρτίζεται από αντιπροσώπους των κρατών μελών για να συνδράμει την Επιτροπή στην αποτελεσματική εφαρμογή της οδηγίας· ότι η επιτροπή που ορίζει το άρθρο 12 της οδηγίας 93/75/ΕΟΚ του Συμβουλίου μπορεί να αναλάβει το έργο αυτό·

ότι μέσω της επιτροπής αυτής μπορούν να προσαρμοστούν ορισμένες διατάξεις της οδηγίας ώστε να ληφθούν υπόψη μελλοντικές τροποποιήσεις της σύμβασης SOLAS, και να θεσπιστούν συμπληρωματικές διατάξεις προκειμένου να εξασφαλιστεί ένα εναρμονισμένο καθεστώς τόσο για τις εξαιρέσεις όσο και για την εφαρμογή των ψηφισμάτων IMO,

Εξέδωσε την παρούσα οδηγία:

Άρθρο 1

Στόχος της παρούσας οδηγίας είναι να προωθηθούν η ασφάλεια και οι δυνατότητες διάσωσης των επιβατών και των πληρωμάτων επιβατηγών πλοίων που πλέουν προς, ή από λιμένες των κρατών μελών της Κοινότητας.

Άρθρο 2

Για τους σκοπούς της παρούσας οδηγίας, νοούνται ως:

- "άτομα", όλα τα άτομα επί του πλοίου, είτε επιβάτες, είτε πλήρωμα, ανεξαρτήτως ηλικίας·
- "επιβατηγό πλοίο", ποντοπόρο επιβατηγό πλοίο και ταχύπλοο επιβατηγό σκάφος που μεταφέρει περισσότερους από δώδεκα επιβάτες·
- "ταχύπλοο επιβατηγό σκάφος", ταχύπλοο σκάφος όπως ορίζεται στον κανονισμό I του Κεφαλαίου X της σύμβασης SOLAS 1974 όπως τροποποιήθηκε κατά την ημερομηνία έγκρισης της παρούσας οδηγίας·
- "εταιρεία", ο πλοιοκτήτης του επιβατηγού πλοίου, ή κάθε άλλος οργανισμός ή πρόσωπο, όπως ο διαχειριστής ή ο ναυλωτής, που έχει αναλάβει από τον πλοιοκτήτη την ευθύνη εκμετάλλευσης του επιβατηγού πλοίου·
- "υπεύθυνος", το αρμόδιο πρόσωπο που έχει οριστεί από εταιρεία για να τηρεί τις υποχρεώσεις που απορρέουν από τον κώδικα ISM, ή κάθε άλλο πρόσωπο που έχει οριστεί από την εταιρεία ως υπεύθυνο για τη συγκέντρωση των πληροφοριών σχετικά με τα πρόσωπα που επιβιβάζονται σε επιβατηγό πλοίο της εταιρείας·

- "**αρμόδια αρχή**", η αρμόδια αρχή του κράτους μέλους που είναι υπεύθυνο για την έρευνα και τη διάσωση και αναφέρεται στο άρθρο 8.
- "**κώδικας ISM**", ο διεθνής κώδικας διαχείρισης για την ασφαλή λειτουργία των πλοίων και για την πρόληψη της ρύπανσης που εγκρίθηκε από τον IMO με την απόφαση A.741 (18) της συνέλευσης της 4ης Νοεμβρίου 1993.
- "**μίλι**", 1852 μέτρα.
- "**προασπισμένα ύδατα**", οι περιοχές στις οποίες η ετήσια πιθανότητα υπέρβασης του σημαντικού ύψους κύματος 1,5 μέτρων είναι μικρότερη του 10% και στις οποίες ένα επιβατηγό πλοίο δεν ευρίσκεται ποτέ σε απόσταση μεγαλύτερη των 6 μιλίων από σημείο στο οποίο θα μπορούσαν να καταφύγουν οι ναυαγοί.

Άρθρο 3

1. Η παρούσα οδηγία εφαρμόζεται σε όλα τα επιβατηγά πλοία με εξαίρεση:
 - * τα πολεμικά πλοία και τα οπλιταγωγά πλοία και
 - * τα σκάφη αναψυχής, εκτός κι αν έχουν ή πρόκειται να έχουν πλήρωμα και να μεταφέρουν περισσότερους από δώδεκα επιβάτες για εμπορικούς σκοπούς.
2. Εξαιρούνται από το πεδίο εφαρμογής τα επιβατηγά πλοία υπό σημαία κράτους μέλους, τα οποία εκτελούν ταξίδια απολύτως εκτός Κοινότητας.

Άρθρο 4

1. Όταν τα κράτη μέλη, στο πλαίσιο των σχετικών διατάξεων SOLAS, παραχωρούν εξαιρέσεις για την καταγραφή των επιβατών σε πλοία που φέρουν τη σημαία τους και καταπλέουν σε κοινοτικούς λιμένες προερχόμενα από λιμένες εκτός Κοινότητας, μπορούν να παραχωρούν τις εξαιρέσεις αυτές μόνο σύμφωνα με τους όρους που καθορίζουν οι σχετικές με τις παρεκκλίσεις διατάξεις της παρούσας οδηγίας.
2. Κάθε κράτος μέλος απαιτεί από την εταιρεία, όσον αφορά τα επιβατηγά πλοία που φέρουν τη σημαία του και τα οποία αποπλέουν από λιμένα εκτός Κοινότητας και κατευθύνονται σε λιμένα εντός της Κοινότητας, να εξασφαλίζει ότι παρέχονται τα στοιχεία που ορίζουν τα άρθρα 5. 1 και 6.
3. Κάθε κράτος μέλος απαιτεί από την εταιρεία, όσον αφορά τα επιβατηγά πλοία που φέρουν τη σημαία τρίτης χώρας και τα οποία αποπλέουν από λιμένα εκτός Κοινότητας και κατευθύνονται σε λιμένα εντός της Κοινότητας, να εξασφαλίζει ότι τα στοιχεία που ορίζουν τα άρθρα 5. 1 και 6 της παρούσας οδηγίας συγκεντρώνονται και διατηρούνται με τρόπο που να είναι προσβάσιμα για την αρμόδια αρχή, εφόσον χρειαστούν.

Άρθρο 5

1. Όλα τα άτομα που επιβαίνουν επιβατηγών πλοίων τα οποία αναχωρούν από λιμένα κράτους μέλους θα καταμετρώνται πριν από την αναχώρηση του επιβατηγού πλοίου.

2. Ο αριθμός των ατόμων θα ανακοινώνεται πριν από την αναχώρηση στον κυβερνήτη του επιβατηγού πλοίου καθώς και στον υπεύθυνο της εταιρείας, ή σε κάθε άλλο σύστημα που διαθέτει η εταιρεία επί της ξηράς και εξυπηρετεί τον ίδιο σκοπό.

Άρθρο 6

Οι ακόλουθες πληροφορίες καταχωρούνται για όλα τα επιβατηγά πλοία τα οποία αναχωρούν από λιμένα κράτους μέλους και πραγματοποιούν ταξίδι άνω των 20 μιλίων από το σημείο αναχώρησής τους:

- το επώνυμο των ατόμων που επιβαίνουν του πλοίου,
- το όνομα ή το αρχικό γράμμα,
- το φύλο,
- η ηλικία ή ένδειξη για την κατηγορία ηλικίας (ενήλικος, παιδί, βρέφος) στην οποία ανήκει το άτομο.
- εφόσον παρέχονται οικειοθελώς από τον επιβάτη, πληροφορίες σχετικά με τις ειδικές φροντίδες ή τη βοήθεια που έχει ανάγκη ο εν λόγω επιβάτης σε επείγουσες καταστάσεις.

Οι πληροφορίες αυτές κοινοποιούνται το αργότερο εντός 30 λεπτών μετά την αναχώρηση του επιβατηγού πλοίου στον υπεύθυνο της εταιρείας.

Άρθρο 7

Ο κυβερνήτης του πλοίου εξασφαλίζει ότι ο αριθμός των ατόμων που επιβαίνουν του πλοίου δεν υπερβαίνει τον αριθμό για τον οποίο έχει πιστοποιηθεί το επιβατηγό πλοίο.

Άρθρο 8

Όλες οι εταιρείες που αναλαμβάνουν την ευθύνη εκμετάλλευσης επιβατηγού πλοίου που αναφέρεται στο άρθρο 3, :

- καταρτίζουν σύστημα για την καταγραφή των πληροφοριών που απαιτούνται βάσει των διατάξεων των άρθρων 5 και 6. Το σύστημα είναι σύμφωνο με τα κριτήρια που ορίζονται στο άρθρο 11.
- ορίζουν πρόσωπο υπεύθυνο για την τήρηση και τη διαβίβαση των πληροφοριών που απαιτούνται από την παρούσα οδηγία.

Η εταιρεία εξασφαλίζει ότι οι πληροφορίες που απαιτούνται από την παρούσα οδηγία κοινοποιούνται αμέσως στην αρμόδια αρχή ή μπορούν ανά πάσα στιγμή να τεθούν στη διάθεση της αρχής αυτής. Οι πληροφορίες δεν τηρούνται για μεγαλύτερο διάστημα απ' ό,τι είναι αναγκαίο για τους σκοπούς της παρούσας οδηγίας.

Η εταιρεία εξασφαλίζει ότι οι πληροφορίες για λεπτομέρειες σχετικά με άτομα που έχουν δηλώσει ότι χρειάζονται ειδική φροντίδα ή βοήθεια σε επείγουσες

καταστάσεις, καταγράφονται κανονικά και ανακοινώνονται στον κυβερνήτη του πλοίου πριν από την αναχώρηση του επιβατηγού πλοίου.

Άρθρο 9

1. Ένα κράτος μέλος από τον λιμένα του οποίου αναχωρεί επιβατηγό πλοίο μπορεί να μειώνει το όριο των 20 μιλίων που ορίζεται στο άρθρο 6.
2. Ένα κράτος μέλος από τον λιμένα του οποίου αναχωρεί πλοίο μπορεί να εξαιρεί επιβατηγά πλοία που εκτελούν τακτικές γραμμές σε προασπισμένα ύδατα, με διάρκεια ταξιδιού μικρότερη των 30 λεπτών μεταξύ λιμένων, από την υποχρέωση κοινοποίησης των πληροφοριών στον υπεύθυνο της εταιρείας, όπως αναφέρεται στο άρθρο 5.

Ένα κράτος μέλος από τον λιμένα του οποίου αναχωρεί πλοίο μπορεί να εξαιρεί από τις υποχρεώσεις του άρθρου 6 τα επιβατηγά πλοία που λειτουργούν αποκλειστικά σε προασπισμένα ύδατα, υπό την προϋπόθεση ότι στην περιοχή που λειτουργούν τα πλοία αυτά υπάρχουν ικανοποιητικές και επαρκείς διευκολύνσεις έρευνας και διάσωσης.

Ένα κράτος μέλος δεν εξαιρεί, σύμφωνα με τις διατάξεις της παρούσας οδηγίας, επιβατηγά πλοία που αποπλέουν από τους λιμένες του υπό σημαία τρίτης χώρας συμβαλλόμενου μέρους στη σύμβαση SOLAS, τα οποία σύμφωνα με τις σχετικές διατάξεις SOLAS δεν συμφωνούν στην εφαρμογή τέτοιων εξαιρέσεων.

3. Υπό τις περιστάσεις που καθορίζονται στην παράγραφο 2 εφαρμόζεται η ακόλουθη διαδικασία:
 - α) τα κράτη μέλη ενημερώνουν την Επιτροπή για την απόφαση εξαίρεσης παρέχοντας ικανοποιητικές εξηγήσεις·
 - β) εάν η Επιτροπή, εντός περιόδου έξι μηνών από την κοινοποίηση, θεωρήσει ότι η εξαίρεση δεν δικαιολογείται ή θα μπορούσε να έχει αρνητικές συνέπειες στον ανταγωνισμό, μπορεί, ενεργώντας σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 13, παράγραφος 2, να ζητήσει από το κράτος μέλος να τροποποιήσει ή να αποσύρει την εξαίρεση.

Άρθρο 10

Τα συστήματα καταγραφής που θεσπίζονται σύμφωνα με το άρθρο 8 ικανοποιούν τα κράτη μέλη και έχουν την έγκρισή τους.

Τα κράτη μέλη ελέγχουν δειγματοληπτικά την ορθή λειτουργία των συστημάτων καταγραφής που έχουν θεσπιστεί σύμφωνα με την παρούσα οδηγία στη επικράτειά τους.

Τα κράτη μέλη ορίζουν την αρμόδια αρχή στην οποία κοινοποιούνται, από τις εταιρείες που αναφέρονται στο άρθρο 8, οι πληροφορίες που απαιτούνται στο πλαίσιο της παρούσας οδηγίας.

Άρθρο 11

1. Τα συστήματα καταγραφής πληρούν τα ακόλουθα λειτουργικά κριτήρια:

- i) Σαφήνεια: Τα απαιτούμενα δεδομένα πρέπει να καταχωρούνται με τρόπο που να είναι ευανάγνωστα.
- ii) Πρόσβαση: Τα απαιτούμενα δεδομένα πρέπει να είναι ευκόλως προσβάσιμα για τις αρχές που ενδεχομένως χρειαστούν τις πληροφορίες που περιέχονται στο σύστημα.
- iii) Ετοιμότητα: Τα απαιτούμενα δεδομένα πρέπει να συγκεντρώνονται πριν την αναχώρηση.
- iv) Λιευκόλυση: Το σύστημα πρέπει να λειτουργεί με τέτοιο τρόπο που να μη δημιουργεί περιττές καθυστερήσεις για τους επιβάτες που επιβιβάζονται ή/και αποβιβάζονται του πλοίου.
- v) Ασφάλεια: Τα δεδομένα θα πρέπει να προστατεύονται επαρκώς έναντι τυχαίας ή αντικανονικής καταστροφής είτε απώλειας και άνευ αδείας αλλαγής, παραβίασης απορρήτου ή προσπέλασης.
- vi) Εναλλακτικά μέσα: Σε περίπτωση βλάβης του συστήματος, πρέπει να υπάρχει διαθέσιμο ένα εναλλακτικό μέσο ή ισοδύναμο σύστημα καταγραφής.

2. Η ύπαρξη πολλών διαφορετικών συστημάτων στην ίδια ή σε παρόμοιες διαδρομές πρέπει να αποφεύγεται.

Άρθρο 12

1. Σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 13, παράγραφος 2, εγκρίνονται τα ακόλουθα μέτρα:

- α) οι διατάξεις:
 - i) για εναρμονισμένο καθεστώς εξαιρέσεων που παραχωρούνται σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 9, παράγραφος 2·
 - ii) για την εφαρμογή των ψηφισμάτων IMO και των εγκυκλίων που αφορούν τα συστήματα καταγραφής·
- β) η τροποποίηση των λειτουργικών κριτηρίων που αναφέρονται στο άρθρο 11, παράγραφος 1·
- γ) με την επιφύλαξη των διαδικασιών για την τροποποίηση της σύμβασης SOLAS, η τροποποίηση της οδηγίας, ώστε να εξασφαλισθεί η εφαρμογή για τους σκοπούς της παρούσης οδηγίας, των μελλοντικών τροποποιήσεων της σύμβασης SOLAS που αφορούν τα συστήματα καταγραφής που τέθηκαν σε ισχύ μετά την έγκριση της παρούσας οδηγίας.

Άρθρο 13

1. Η Επιτροπή επικουρείται από την επιτροπή που συστήνεται σύμφωνα με το άρθρο 12, παράγραφος 1 της οδηγίας 93/75/ΕΟΚ.⁵
2. Όπου γίνεται παραπομπή στην παρούσα παράγραφο, εφαρμόζεται η ακόλουθη διαδικασία:
 - α) ο αντιπρόσωπος της Επιτροπής υποβάλλει στην επιτροπή που αναφέρεται στην παράγραφο 1 σχέδιο για τα μέτρα που πρόκειται να ληφθούν·
 - β) η επιτροπή εκδίδει τη γνώμη της επί του σχεδίου εντός προθεσμίας που ο πρόεδρος καθορίζει ανάλογα με το επείγον της υπόθεσης, και, εφόσον χρειαστεί, προβαίνει σε ψηφοφορία·
 - γ) η γνώμη καταχωρείται στα πρακτικά· επιπλέον, κάθε κράτος μέλος έχει το δικαίωμα να ζητήσει να καταχωρηθεί η θέση του στα πρακτικά·
 - δ) η Επιτροπή λαμβάνει στο μέγιστο δυνατό βαθμό υπόψη τη γνώμη που εκδίδει η επιτροπή. Ενημερώνει την επιτροπή για τον τρόπο με τον οποίο λήφθηκε υπόψη η γνώμη της.

Άρθρο 14

1. Τα κράτη μέλη θέτουν σε ισχύ τις νομοθετικές, κανονιστικές και διοικητικές διατάξεις που είναι αναγκαίες για τη συμμόρφωση με την παρούσα οδηγία το αργότερο μέχρι την 1η Ιανουαρίου 1998 και ενημερώνουν σχετικά την Επιτροπή. Το άρθρο 5 εφαρμόζεται το αργότερο από την 1η Ιανουαρίου 1999.
2. Οι διατάξεις αυτές που θεσπίζονται από τα κράτη μέλη περιέχουν αναφορά στην παρούσα οδηγία ή συνοδεύονται από παρόμοια αναφορά κατά την επίσημη δημοσίευσή τους. Οι λεπτομερείς διατάξεις για την αναφορά αυτή ορίζονται από τα κράτη μέλη.
3. Τα κράτη μέλη καθορίζουν το σύστημα κυρώσεων για την παράβαση των εθνικών διατάξεων που θεσπίζονται σύμφωνα με την παρούσα οδηγία και λαμβάνουν όλα τα αναγκαία μέτρα για τις κυρώσεις αυτές. Οι κυρώσεις που προβλέπονται στο πλαίσιο αυτό πρέπει να είναι αποτελεσματικές, αναλογικές και αποτρεπτικές.
4. Τα κράτη μέλη ανακοινώνουν αμέσως στην Επιτροπή όλες τις διατάξεις εσωτερικού δικαίου που θεσπίζουν στον τομέα που διέπεται από την παρούσα οδηγία. Η Επιτροπή ενημερώνει σχετικά τα άλλα κράτη μέλη.

Άρθρο 15

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

Άρθρο 16

Η παρούσα οδηγία απευθύνεται στα κράτη μέλη.

⁵ ΕΕ αριθ. L 247, 5.10.1993, σ. 19, για τις ελάχιστες προδιαγραφές που απαιτούνται για τα πλοίατα οποία κατευθύνονται σε ή αποπλέουν από κοινοτικούς λιμένες μεταφέροντας επικίνδυνα ή ρυπογόνα προϊόντα.

ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΗΣ ΜΙΚΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΕΟΧ

Αριθ. (...) / 9.
της (...) (.....) 199.

για την τροποποίηση του παραρτήματος XIII (κεφάλαιο V) της συμφωνίας για τον Ευρωπαϊκό Οικονομικό Χώρο με την προσθήκη της οδηγίας (.../ΕΚ) του Συμβουλίου σχετικά με την καταγραφή των ατόμων που ταξιδεύουν με επιβατηγά πλοία

Η ΜΙΚΤΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΕΟΧ,

Έχοντας υπόψη:

τη συμφωνία για τον Ευρωπαϊκό Οικονομικό Χώρο, όπως τροποποιήθηκε με το πρωτόκολλο προσαρμογής της συμφωνίας για τον Ευρωπαϊκό Οικονομικό Χώρο, εφεξής καλούμενη "η συμφωνία", και ιδίως το άρθρο 98,

Εκτιμώντας:

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

ότι εφαρμόζονται η οριζόντια προσαρμογή του πρωτοκόλλου 1 και οι τομεακές και άλλες προσαρμογές της εισαγωγής του παραρτήματος XIII της συμφωνίας,

ΑΠΟΦΑΣΙΖΕΙ:

Άρθρο 1

Το παράρτημα XIII, Μεταφορές, της συμφωνίας τροποποιείται όπως διευκρινίζεται κατωτέρω. Το κείμενο της νέας πράξης περιέχεται στο προσάρτημα.

Άρθρο 2

Το ακόλουθο νέο σημείο παρεμβάλλεται στο κεφάλαιο V μετά το σημείο XXX:

"XXX: Οδηγία (.../ΕΚ) του Συμβουλίου για την καταγραφή των ατόμων που ταξιδεύουν με επιβατηγά πλοία.

Για τους σκοπούς της παρούσας συμφωνίας, στη διάταξη της οδηγίας επέρχεται η ακόλουθη προσαρμογή:

Το άρθρο 13. 1 αντικαθίσταται από τα ακόλουθα:

Τα συμβαλλόμενα μέρη θέτουν σε ισχύ τις νομοθετικές, κανονιστικές και διοικητικές διατάξεις που είναι αναγκαίες για τη συμμόρφωση προς την παρούσα οδηγία το αργότερο έως
(.. 199.).

Άρθρο 3

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

Άρθρο 4

Η παρούσα απόφαση δημοσιεύεται στο τμήμα ΕΟΧ και στο συμπλήρωμα ΕΟΧ της Επίσημης Εφημερίδας των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων.

Βρυξέλλες, (.. 199.).

Για τη Μικτή Επιτροπή ΕΟΧ
Ο Πρόεδρος

.....

Οι Γραμματείς
της Μικτής Επιτροπής ΕΟΧ

.....

ΔΗΜΟΣΙΟΝΟΜΙΚΟ ΔΕΛΤΙΟ

1. Τίτλος της πράξης
Πρόταση οδηγίας του Συμβουλίου για την καταγραφή των ατόμων που ταξιδεύουν με επιβατηγά πλοία.
2. Κονδύλιο του προϋπολογισμού
Τμήμα Α (βλ. § 10)
3. Νομική βίαιση
Ενέργειες για την ασφάλεια στις θαλάσσιες μεταφορές: άρθρο 84 (2) της συνθήκης σε συνδυασμό με το άρθρο 75 (1) (γ).
4. Περιγραφή της πράξης
 - 4.1 Γενικός στόχος
Η καθιέρωση κοινών και εναρμονισμένων διαδικασιών όσον αφορά την καταγραφή των ατόμων που ταξιδεύουν με επιβατηγά πλοία.
 - 4.2 Καλυπτόμενη περίοδος και ρυθμίσεις ανανέωσης
Απεριόριστη
5. Κατάταξη δαπανών ή εσόδων
 - 5.1 Μη υποχρεωτικές δαπάνες
 - 5.2 Μη διαχωριζόμενες πιστώσεις
6. Τύπος δαπανών ή εσόδων
Διοικητικές δαπάνες
7. Επιπτώσεις επί του προϋπολογισμού στο τμήμα Β (Λειτουργικές πιστώσεις)
Καμία
8. Μέτρα πρόληψης της απάτης
Εφαρμογή των διαδικασιών για πρόσκληση εμπειρογνομόνων των κρατών μελών
9. Στοιχεία ανάλυσης κόστους-αποτελέσματος
 - 9.1 Ειδικοί και προδιορισμένοι ποσοτικά στόχοι
Καθιέρωση εναρμονισμένου καθεστώτος προκειμένου να εξασφαλιστεί ότι όλα τα επιβατηγά πλοία που πλέουν από και προς κοινοτικούς λιμένες δεν μεταφέρουν περισσότερους επιβάτες από όσους επιτρέπεται βάσει των σχετικών πιστοποιητικών ασφάλειας. Επιπλέον, συγκέντρωση πληροφοριών για τους επιβαίνοντες σε επιβατηγό πλοίο προκειμένου να αυξηθεί η

αποτελεσματικότητα των ενεργειών έκτακτης ανάγκης σε περίπτωση ατυχήματος.

9.2 Παρακολούθηση και αξιολόγηση της ενέργειας

Η παρακολούθηση και αξιολόγηση της ενέργειας θα πραγματοποιείται κατά την ετήσια συνεδρίαση της επιτροπής θαλάσσιας ασφάλειας.

10. Διοικητικές δαπάνες (Τμήμα III, μέρος A του προϋπολογισμού)

Η διάθεση των αναγκαίων διοικητικών πόρων θα εξαρτηθεί από την ετήσια απόφαση της Επιτροπής για την κατανομή των πόρων, λαμβανομένου υπόψη του αριθμού του προσωπικού και των συμπληρωματικών ποσών που εγκρίνει η αρμόδια αρχή του προϋπολογισμού.

10.1 Επιπτώσεις στον αριθμό των θέσεων

		Προσωπικό για τη διαχείριση της ενέργειας		Πόροι		Λιάρκεια
		<u>Μόνιμες θέσεις</u>	<u>Προσωρινές θέσεις</u>	Υπάρχοντες πόροι στην αρμόδια ΓΔ ή υπηρεσία	Συμπληρωματικοί πόροι	
Αξιωματικοί ή προσωρινό προσωπικό	A B Γ	2		2		
Άλλοι πόροι		XXXXXX				
Σύνολο		2		2		

Στην περίπτωση που απαιτούνται συμπληρωματικοί πόροι, σημειώσατε το ρυθμό με τον οποίο πρέπει να διατεθούν.

10.2 Συνολικές επιπτώσεις στον προϋπολογισμό του συμπληρωματικού ανθρώπινου δυναμικού

ECU

	Ποσά	Μέθοδοι υπολογισμού
Αξιωματικοί	0	
Προσωρινό προσωπικό	0	
Άλλοι πόροι (αναφέρεται σχετικό κομμάτι)	0	
	0	
Σύνολο	0	

Τα ποσά πρέπει να εκφράζουν το συνολικό κόστος των συμπληρωματικών θέσεων για όλη τη διάρκεια της ενέργειας, εφόσον η διάρκεια αυτή είναι προκαθορισμένη, ή για 12 μήνες, εφόσον η διάρκεια δεν προσδιορίζεται.

10.3 Αύξηση άλλων διοικητικών δαπανών ως αποτέλεσμα της ενέργειας

ECU

	Ποσά	Μέθοδος υπολογισμού
A 2510	20.000,-	Η επιτροπή θαλάσσιας ασφάλειας συνεδριάζει ήδη για θέματα που αφορούν άλλες οδηγίες ΕΚ σχετικά με τη θαλάσσια ασφάλεια. Μία επιπλέον ημερήσια συνεδρίαση ετησίως κρίνεται αναγκαία για να συζητηθούν συγκεκριμένα θέματα που αφορούν την παρούσα πρόταση (οι δαπάνες εκτιμώνται σε 20.000 ECU περίπου).
Σύνολο	20.000,-	

Αξιολόγηση των επιπτώσεων

Οι επιπτώσεις της πρότασης στις επιχειρήσεις

Τίτλος της πρότασης:

ΠΡΟΤΑΣΗ ΟΔΗΓΙΑΣ ΤΟΥΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ ΓΙΑ ΤΗΝ ΚΑΤΑΓΡΑΦΗ ΤΩΝ ΑΤΟΜΩΝ ΠΟΥ ΤΑΞΙΔΕΥΟΥΝ ΜΕ ΕΠΙΒΑΤΗΓΑ ΠΛΟΙΑ

Αριθ. αναφοράς: COM 96()

Η πρόταση

1. *Λαμβανομένης υπόψη της αρχής της επικουρικότητας, γιατί η κοινοτική νομοθεσία είναι αναγκαία στον τομέα αυτό και ποιοί είναι οι βασικοί στόχοι της;*

Οι υποχρεώσεις της Κοινότητας στο πλαίσιο αυτό είναι η βελτίωση της ασφάλειας στις θαλάσσιες μεταφορές όπως προβλέπει το άρθρο 84 (2) της συνθήκης σε συνδυασμό με το άρθρο 75 (1) (γ). Στόχος της προτεινόμενης δράσης είναι η καθιέρωση εναρμονισμένης δέσμης προτύπων ασφάλειας για όλα τα επιβατηγά πλοία που πλέουν σε ύδατα για τα οποία τα κράτη μέλη είναι υπεύθυνα σύμφωνα με τη διεθνή σύμβαση του 1979 για τη θαλάσσια έρευνα και διάσωση.

Όσον αφορά την αρχή της επικουρικότητας, θα εμπίπτει στην αρμοδιότητα της Κοινότητας να εξασφαλίσει ένα πλαίσιο κανόνων για την εφαρμογή εναρμονισμένου επιπέδου ασφάλειας για τα επιβατηγά πλοία που λειτουργούν στην ίδια περιοχή. Η αρμοδιότητα των κρατών μελών συνίσταται στο να θεσπίσουν εθνικά μέτρα που θα εξασφαλίζουν την αποτελεσματική εφαρμογή της οδηγίας.

Επιπτώσεις στις επιχειρήσεις

2. *Ποιούς αφορά η πρόταση*
 - *ποιούς τομείς των επιχειρήσεων;*
 - *ποιού μεγέθους επιχειρήσεις;*
 - *υπάρχουν συγκεκριμένες γεωγραφικές περιοχές της Κοινότητας όπου είναι συγκεντρωμένες οι επιχειρήσεις αυτές;*

Οι επιχειρήσεις τις οποίες αφορά η παρούσα πρόταση είναι επιχειρήσεις που εκμεταλλεύονται επιβατηγά πλοία από και προς κοινοτικούς λιμένες. Τη μεγάλη πλειοψηφία των επιβατηγών πλοίων που πλέουν σε κοινοτικά ύδατα την εκμεταλλεύονται επιχειρήσεις μεσαίου και μεγάλου μεγέθους. Οι μεγαλύτεροι στόλοι επιβατηγών πλοίων τους οποίους αφορούν οι διατάξεις της οδηγίας λειτουργούν σε διαδρομές από, προς, και στο εσωτερικό της Ελλάδας, της Ιταλίας, της Δανίας, της Σουηδίας και της Φινλανδίας, καθώς και στο στενό της Μάγχης.

3. *Τί θα πρέπει να κάνουν οι επιχειρήσεις για να συμμορφωθούν με την πρόταση;*

Τα κράτη μέλη θέτουν σε ισχύ νομοθετικές, κανονιστικές και διοικητικές διατάξεις προκειμένου οι εταιρείες επιβατηγών πλοίων να συμμορφωθούν με τα πρότυπα ασφάλειας, όσον αφορά την καταγραφή των επιβατών από την 1η Ιανουαρίου 1998, και όσον αφορά τη συγκέντρωση λεπτομερών στοιχείων από την 1η Ιανουαρίου 1999. Οι εταιρείες επιβατηγών πλοίων πρέπει να προετοιμαστούν, πριν από την ημερομηνία αυτή, να καθιερώσουν λειτουργικά συστήματα καταγραφής με επαρκείς ικανότητες εφεδρικής μνήμης. Σημειώνεται ότι παρόμοιες απαιτήσεις ισχύουν ήδη και έχουν τεθεί σε εφαρμογή σε ορισμένα κράτη μέλη, και έτσι υπάρχουν ήδη επαρκείς τεχνικές και δεν είναι αναγκαίο να αναπτυχθούν νέα συστήματα καταγραφής.

4. *Ποιές οικονομικές επιπτώσεις θα έχει ενδεχομένως η πρόταση;*

Λεγόμενου ότι οι επιπτώσεις στην απασχόληση αναμένονται μηδαμινές ή περιορισμένες όσον αφορά τις δραστηριότητες επί των επιβατηγών πλοίων, η καθιέρωση διαδικασιών καταγραφής των επιβατών μπορεί να οδηγήσει στην ανάγκη αύξησης του προσωπικού στην ξηρά που θα ασχολείται με την καταγραφή πριν από τον απόπλου του επιβατηγού πλοίου. Επιπλέον, η πρόταση ενδεχομένως έχει σημαντικές και ευεργετικές συνέπειες επί της ανταγωνιστικότητας του κλάδου. Καθιερώνοντας ένα εναρμονισμένο καθεστώς ασφάλειας για όλα τα επιβατηγά πλοία, περιλαμβανομένων και όσων δεν φέρουν κοινοτική σημαία, τα οποία πλέουν σε κοινοτικά ύδατα, θα δημιουργηθεί ένα ομοιόμορφο περιβάλλον εντός του οποίου θα πρέπει να λειτουργούν όλες οι εταιρείες, ελαχιστοποιώντας έτσι τους κινδύνους στρέβλωσης του ανταγωνισμού από ορισμένους που θα προσπαθούσαν να βρεθούν σε ανταγωνιστική θέση εξοικονομώντας κόστος από τη μη τήρηση των προτύπων ασφάλειας.

5. *Η πρόταση περιέχει μέτρα που να λαμβάνουν υπόψη την ιδιαίτερη κατάσταση των μικρομεσαίων επιχειρήσεων (μειωμένες ή διαφορετικές απαιτήσεις);*

Η τήρηση των ρυθμίσεων της πρότασης δεν περιλαμβάνει απαιτήσεις που θα μπορούσαν να οδηγήσουν σε δυσβάστακτα οικονομικά βάρη τις ενδιαφερόμενες επιχειρήσεις.

Διαβούλευση

6. Σχετικά με την πρόταση πραγματοποιήθηκε διαβούλευση με αντιπροσώπους των ευρωπαϊκών εφοπλιστών και των ενώσεων. Ο κλάδος εξέφρασε κυρίως την ανησυχία του για την επικράτηση ενδεχομένως λιγότερο ευνοϊκού ανταγωνισμού στα ταξίδια κάτω των 30 μιλίων, λόγω της υποχρέωσης καταγραφής των επιβατών. Αναφέρθηκε επίσης το θέμα του ανταγωνισμού με το τραίνο υπό τη Μάγχη.

ISSN 0254-1483

COM(96) 574 τελικό

ΕΓΓΡΑΦΑ

GR

07 08

Αριθ. καταλόγου : CB-CO-96-575-GR-C

ISBN 92-78-11490-1

Υπηρεσία Επισήμων Εκδόσεων των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων

L-2985 Λουξεμβούργο