



ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ

Βρυξέλλες, 25.03.2002
COM(2002) 158 τελικό

2002/0074 (COD)
2002/0075 (COD)

ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

σχετικά με την ενίσχυση της ασφάλειας των επιβατηγών πλοίων στην Κοινότητα

Πρόταση

ΟΔΗΓΙΑΣ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

σχετικά με ειδικές απαιτήσεις ευστάθειας για επιβατηγά οχηματαγωγά πλοία (ro-ro)

Πρόταση

ΟΔΗΓΙΑΣ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

που τροποποιεί την οδηγία 98/18/ΕΚ του Συμβουλίου της 17ης Μαρτίου 1998 για τους κανόνες και τα πρότυπα ασφαλείας για τα επιβατηγά πλοία

(υποβληθείσες από την Επιτροπή)

ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

σχετικά με την ενίσχυση της ασφάλειας των επιβατηγών πλοίων στην Κοινότητα

1. ΓΕΝΙΚΗ ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Στην παρούσα ανακοίνωση η Επιτροπή προτείνει μια σειρά μέτρων τα οποία αποσκοπούν στη βελτίωση της ισχύουσας κοινοτικής νομοθεσίας στον τομέα της ασφάλειας των επιβατηγών πλοίων, σύμφωνα με τους στόχους πολιτικής που περιγράφονται στη Λευκή Βίβλο της για την πολιτική μεταφορών¹. Τα μέτρα που προτείνονται στην παρούσα ανακοίνωση περιλαμβάνουν πρόταση σχετικά με ειδικές απαιτήσεις ευστάθειας για επιβατηγά οχηματαγωγά πλοία (ro-ro), καθώς και αναθεώρηση της οδηγίας 98/18/ΕΚ για τους κανόνες και τα πρότυπα ασφαλείας για τα επιβατηγά πλοία. Επίσης, η εν λόγω ανακοίνωση περιλαμβάνει, αφενός, τις θέσεις της Επιτροπής για το καθεστώς ευθύνης των εταιρειών θαλάσσιας μεταφοράς επιβατών και, αφετέρου, την εν εξελίξει αναθεώρηση της σύμβασης των Αθηνών του ΙΜΟ (Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός) του 1974 σχετικά με τη θαλάσσια μεταφορά επιβατών και των αποσκευών τους.

Στην ανακοίνωση του 1993 για μια κοινή πολιτική ασφάλειας στη θάλασσα², η Επιτροπή τονίζει την ανάγκη λήψης μιας σειράς μέτρων για τη βελτίωση και την εναρμόνιση του ισχύοντος καθεστώτος στον τομέα της ασφάλειας, το οποίο εφαρμόζεται στα επιβατηγά πλοία. Πολλά τραγικά δυστυχήματα, τα οποία έχουν συμβεί σε επιβατηγά σκάφη που διαπλέουν τα κοινοτικά ύδατα, κατέστησαν ακόμα πιο επιτακτική την ανάγκη για τη λήψη μέτρων στον τομέα αυτόν³. Σε χρονικό διάστημα λίγων μόνο χρόνων, η Κοινότητα προέβη σε σημαντική ενίσχυση της νομοθεσίας της σχετικά με την ασφάλεια των επιβατηγών πλοίων. Συγκεκριμένα, θεσπίστηκαν τέσσερα νέα κοινοτικά μέσα με στόχο την εναρμόνιση των προτύπων ασφαλείας σε όλα τα επιβατηγά πλοία στην Κοινότητα⁴, ειδικές απαιτήσεις για τα δρομολόγια των οχηματαγωγών ro-ro⁵, καλύτερη πληροφόρηση σχετικά με τους επιβάτες που

¹ Λευκή Βίβλος "Η ευρωπαϊκή πολιτική μεταφορών με ορίζοντα το έτος 2010: η ώρα των επιλογών", COM (2001)370 της 12/09/2001. Οι προτεραιότητες που καθορίζονται στο έγγραφο αυτό περιλαμβάνουν τη σταθερή βελτίωση της ασφάλειας στο ναυτιλιακό τομέα, βελτιώσεις σε σχέση με τη μεταφορά των πολιτών και τα δικαιώματα που αυτοί έχουν ως επιβάτες των διαφόρων μέσων μεταφοράς.

² Ανακοίνωση της Επιτροπής για μια κοινή πολιτική στον τομέα της ασφάλειας στη θάλασσα COM(93)66 της 24.2.1993.

³ Βλέπε π.χ. ψήφισμα του Συμβουλίου της 22ας Δεκεμβρίου 1994 για την ασφάλεια των επιβατηγών οχηματαγωγών «Roll-on/Roll-off», ΕΕ C 379 της 31.12.1994.

⁴ Οδηγία του Συμβουλίου 98/18/ΕΚ της 17ης Μαρτίου 1998 για τους κανόνες και τα πρότυπα ασφαλείας για τα επιβατηγά πλοία, ΕΕ L 144 της 15.5.1998, σ.1.

⁵ Οδηγία του Συμβουλίου 1999/35/ΕΚ της 29ης Απριλίου 1999 σχετικά με ένα σύστημα υποχρεωτικών επιθεωρήσεων για την ασφαλή εκτέλεση τακτικών δρομολογίων από οχηματαγωγά ro-ro και ταχύπλοα επιβατηγά σκάφη, ΕΕ L 138 της 1.6.1999, σ.1.

ταξιδεύουν με επιβατηγά πλοία⁶, καθώς και ταχεία εφαρμογή του κώδικα ISM στα επιβατηγά πλοία⁷.

Η διαδικασία τόσο της εφαρμογής των μέτρων αυτών, όσο και της αξιολόγησης της αποτελεσματικότητάς τους παρουσίασε ορισμένες αδυναμίες και επιβεβαίωσε το γεγονός ότι δεν έχει ακόμα επιτευχθεί πλήρως ο στόχος της εναρμόνισης των κανόνων για όλα τα επιβατηγά πλοία που καταπλέουν ή αποπλέουν από λιμένες της ΕΕ. Σχετική διαδικασία αξιολόγησης του καθεστώτος ασφάλειας των επιβατών είχε ήδη ξεκινήσει για να προταθούν βελτιώσεις, όταν η πλέον πρόσφατη ευρωπαϊκή τραγωδία που συνέβη σε επιβατηγό οχηματαγωγό πλοίο - το δυστύχημα του "Εξπρές Σάμινα" στην Ελλάδα - κατέστησε επιτακτική την ανάγκη να ενταθούν οι προσπάθειες των κρατών μελών και της Επιτροπής για να μην ξανασυμβούν στο μέλλον τέτοια δυστυχήματα.

Επιπλέον, η Επιτροπή παρακολουθεί από κοντά τις εξελίξεις στον τομέα της κατασκευής επιβατηγών πλοίων και, ιδιαίτερα, το συνεχώς αυξανόμενο μέγεθός τους (με ολική χωρητικότητα που μπορεί να φθάσει τους 150.000 G.T.) και τη συνεχώς αυξανόμενη μεταφορική ικανότητα επιβατών (με συνολικό αριθμό επιβατών και μελών του πληρώματος που φθάνει μέχρι 5.000). Πράγματι, πολλά ερωτήματα τίθενται όσον αφορά την επάρκεια των σημερινών προτύπων ασφαλείας στον τομέα της κατασκευής και της λειτουργίας των πολύ μεγάλων επιβατηγών πλοίων. Ο IMO αναλύει επί του παρόντος το θέμα αυτό σε τεχνικό επίπεδο και, με βάση τις εργασίες αυτές και την ανάλυση που θα επακολουθήσει σε κοινοτικό επίπεδο, η Επιτροπή θα προτείνει περαιτέρω πρωτοβουλίες στον τομέα της προστασίας και ασφάλειας των επιβατηγών πλοίων κατά τη διάρκεια του δευτέρου εξαμήνου του 2002.

2. ΕΙΔΙΚΕΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΕΥΣΤΑΘΕΙΑΣ ΓΙΑ ΕΠΙΒΑΤΗΓΑ ΟΧΗΜΑΤΑΓΩΓΑ ΠΛΟΙΑ (RO-RO)

2.1. Ιστορικό

Η ευστάθεια των επιβατηγών πλοίων μετά από σύγκρουση αποτελεί στοιχείο καθοριστικής σημασίας για την ασφάλεια των επιβατηγών οχηματαγωγών πλοίων (ro-ro). Όσο μεγαλύτερο χρονικό διάστημα ένα πλοίο συνεχίζει να επιπλέει σε περίπτωση σοβαρής ζημίας, τόσο αποτελεσματικότερη θα είναι η απομάκρυνση των επιβατών και του πληρώματος, καθώς και οι επιχειρήσεις έρευνας και διάσωσης. Η διαπίστωση αυτή καθίσταται ακόμη σημαντικότερη λόγω του συνεχώς αυξανόμενου μεγέθους των οχηματαγωγών πλοίων που εξυπηρετούν κοινοτικούς λιμένες, καθώς και του συνεχώς αυξανόμενου αριθμού επιβατών και μελών του πληρώματος που μεταφέρουν. Αναμφίβολα, ένας από τους μεγαλύτερους κινδύνους που διατρέχει ένα οχηματαγωγό πλοίο, με κλειστό κατάστρωμα οχημάτων (ro-ro), είναι η συγκέντρωση σημαντικής ποσότητας υδάτων στο κατάστρωμα αυτό.

Σε διεθνές επίπεδο, τα βασικά πρότυπα που ρυθμίζουν την ευστάθεια των επιβατηγών οχηματαγωγών πλοίων είναι τα λεγόμενα "πρότυπα SOLAS 90", στα οποία γίνεται έμμεσα λόγος για την επίδραση της εισόδου νερού στο κατάστρωμα οχημάτων, σε μέτρια κατάσταση

⁶ Οδηγία του Συμβουλίου 98/41/ΕΚ της 18ης Ιουνίου 1998 σχετικά με την καταγραφή των ατόμων που ταξιδεύουν με επιβατηγά πλοία, ΕΕ L 188 της 2.7.1998, σ. 35.

⁷ Κανονισμός του Συμβουλίου αριθ. 3051/95/ΕΚ της 8ης Δεκεμβρίου 1995 για τη διαχείριση της ασφάλειας των επιβατηγών οχηματαγωγών πλοίων Roll-on/Roll off (Ro-Ro), ΕΕ L 320 της 30.12.1995, σ.14, όπως τροποποιήθηκε με τον κανονισμό της Επιτροπής (ΕΚ) αριθ. 179/98 της 23ης Ιανουαρίου 1998, ΕΕ L 19 της 24.1.1998, σ.35.

θαλάσσης με σημαντικό ύψος κύματος της τάξεως του 1,5 μέτρου⁸. Τα πρότυπα αυτά εφαρμόζονται επίσης στις εσωτερικές γραμμές των χωρών της ΕΕ, δυνάμει της οδηγίας 98/18/ΕΚ.

Τον Φεβρουάριο του 1996, μετά την τραγωδία του "*Estonia*" στη Βαλτική Θάλασσα, οκτώ ευρωπαϊκά κράτη (Γερμανία, Δανία, Ηνωμένο Βασίλειο, Ιρλανδία, Κάτω Χώρες, Νορβηγία, Σουηδία και Φινλανδία) συμφώνησαν, μέσω ειδικής συμφωνίας, της "συμφωνίας της Στοκχόλμης"⁹, να θεσπίσουν ειδικές απαιτήσεις ευστάθειας για επιβατηγά οχηματαγωγά πλοία (ro-ro). Το κύριο σημείο της συμφωνίας της Στοκχόλμης είναι ότι ένα σκάφος πρέπει να σχεδιάζεται κατά τρόπο ώστε να ανθίσταται στην ανατροπή, ακόμα και όταν μια ορισμένη ποσότητα νερού εισέλθει στο κατάστρωμα οχημάτων. Οι τεχνικές απαιτήσεις της συμφωνίας προχωρούν πέραν των απαιτήσεων που καθορίζονται στα πρότυπα SOLAS 90, δεδομένου ότι αυξάνουν την επιβιωσιμότητα του σκάφους υπό δυσμενέστερες καταστάσεις θαλάσσης, αναβαθμίζοντας τις απαιτήσεις της SOLAS κατά τρόπο ώστε να λαμβάνεται υπόψη και η επίδραση των υδάτων που μπορεί συσσωρευτούν στο κατάστρωμα οχημάτων, σε περίπτωση βλάβης κατόπιν συγκρούσεως.

Οι απαιτήσεις ευστάθειας εφαρμόζονται σε όλα τα επιβατηγά οχηματαγωγά πλοία, ανεξαρτήτως σημαίας, τα οποία εκτελούν προγραμματισμένα τακτικά διεθνή δρομολόγια μεταφέροντας επιβάτες μεταξύ καθορισμένων λιμένων και προς ή από καθορισμένους λιμένες στην περιοχή που καλύπτεται από τη συμφωνία. Επιπλέον, όλα τα μέρη της συμφωνίας της Στοκχόλμης έχουν επεκτείνει επί του παρόντος την εφαρμογή της στις αντίστοιχες εσωτερικές τους γραμμές.

2.2. Η θέση της Επιτροπής

Κατά την ολοκλήρωση της Διπλωματικής Διάσκεψης, στην οποία εγκρίθηκε η συμφωνία της Στοκχόλμης, η Επιτροπή προέβη σε δήλωση, λαμβάνοντας υπόψη τη συναφθείσα συμφωνία και εκφράζοντας την άποψη ότι πρέπει να εξασφαλιστεί το ίδιο επίπεδο ασφάλειας σε όλα τα επιβατηγά οχηματαγωγά πλοία τα οποία εκτελούν δρομολόγια υπό παρόμοιες συνθήκες. Έχοντας υπόψη ότι η συμφωνία δεν εφαρμόζεται σε άλλα μέρη της Κοινότητας, η Επιτροπή ανήγγειλε την πρόθεσή της να εξετάσει, αφενός, τις επικρατούσες τοπικές συνθήκες υπό τις οποίες εκτελούν δρομολόγια τα επιβατηγά οχηματαγωγά πλοία σε όλες τις ευρωπαϊκές θάλασσες, και, αφετέρου, τα αποτελέσματα της εφαρμογής της συμφωνίας της Στοκχόλμης στην περιοχή που καλύπτεται από αυτήν. Η δήλωση κατέληγε στο συμπέρασμα ότι, με βάση την εν λόγω εξέταση, η Επιτροπή θα αποφάσιζε κατά πόσο είναι αναγκαίο να αναλάβει περαιτέρω πρωτοβουλίες στον τομέα αυτόν.

Σύμφωνα με τη δέσμευσή της, η Επιτροπή εξέτασε την έκταση και τα αποτελέσματα της εφαρμογής της συμφωνίας της Στοκχόλμης όσον αφορά τις ειδικές απαιτήσεις ευστάθειας για επιβατηγά οχηματαγωγά πλοία, καθώς και το σκόπιμο της επέκτασης του πεδίου εφαρμογής της στις ευρωπαϊκές θάλασσες που δεν καλύπτονται από αυτήν. Η εν λόγω ανάλυση ολοκληρώθηκε το 2001 και τα κύρια πορίσματα, τα οποία βασίζονται σε στοιχεία από διάφορες

⁸ Επιπλέον, η οδηγία 1999/35/ΕΚ σχετικά με ένα σύστημα υποχρεωτικών επιθεωρήσεων για την ασφαλή εκτέλεση τακτικών δρομολογίων από οχηματαγωγά ro-ro και ταχύπλοα επιβατηγά σκάφη, στο άρθρο της 4 παράγραφος 1 στοιχείο ε προβλέπει ότι τα οχηματαγωγά ro-ro πρέπει να πληρούν τις ειδικές απαιτήσεις ευστάθειας που έχουν εγκριθεί σε περιφερειακό επίπεδο, όταν εκτελούν στη συγκεκριμένη περιοχή δρομολόγιο το οποίο καλύπτεται από τους περιφερειακούς αυτούς κανόνες.

⁹ Συμφωνία σχετικά με ειδικές απαιτήσεις ευστάθειας για επιβατηγά οχηματαγωγά πλοία (ro-ro) που εκτελούν προγραμματισμένα τακτικά διεθνή δρομολόγια μεταξύ και από ή προς καθορισμένους λιμένες της Βορειοδυτικής Ευρώπης και της Βαλτικής Θάλασσας, παράρτημα της εγκυκλίου αριθ. 1891 του ΙΜΟ της 29ης Απριλίου 1996.

πηγές συμπεριλαμβανομένης και μιας ειδικής μελέτης που ανέθεσε η Επιτροπή, μπορούν να συνοψιστούν ως εξής:

- Το ύψος των κυμάτων στη Μεσόγειο είναι ανάλογο με το ύψος των κυμάτων στη Βαλτική, ενώ το ύψος των κυμάτων στον Ανατολικό Ατλαντικό (ακτές του Ατλαντικού στη Γαλλία, στην Ισπανία και στην Πορτογαλία) είναι ανάλογο με το ύψος των κυμάτων στην περιοχή της Βορείου Θάλασσης και της Μάγχης. Οι παράγοντες που έχουν σχέση με την ορατότητα και τη θερμοκρασία του νερού είναι, σε γενικές γραμμές, ευνοϊκότεροι στη Μεσόγειο απ' ό,τι στην περιοχή που καλύπτεται από τη συμφωνία της Στοκχόλμης, αλλά, από την άλλη πλευρά, τα κύματα μπορεί να είναι περισσότερο απότομα στη Μεσόγειο. Συνεπώς, το ύψος των κυμάτων στις θάλασσες της Νοτίου Ευρώπης είναι ανάλογο με το ύψος των κυμάτων στον Βορρά.
- Η εφαρμογή της συμφωνίας της Στοκχόλμης δεν δημιούργησε σημαντικά προβλήματα στον κλάδο, ούτε στις συμβαλλόμενες κυβερνήσεις. Πολλά από τα σχετικά σκάφη δεν χρειάστηκε να αναβαθμιστούν. Το 69% από το σύνολο των 140 σχετικών σκαφών αναβαθμίστηκε με ποσό μικρότερο του 1 εκατ. €. Το εκτιμώμενο συνολικό κόστος της αναβάθμισης ήταν περίπου 85 εκατ. €, αλλά το κύριο μέρος του κόστους αυτού αφορούσε περισσότερο την εσπευσμένη συμμόρφωση προς τα πρότυπα SOLAS 90 παρά απλώς τη συμμόρφωση προς τη συμφωνία της Στοκχόλμης αυτή καθαυτή.
- Το κόστος μετασκευής του στόλου της Νοτίου Ευρώπης, με σκοπό τη συμμόρφωση προς τις διατάξεις της συμφωνίας της Στοκχόλμης, αναμένεται ότι θα είναι σχεδόν το ίδιο με το κόστος της συμμόρφωσης προς τις απαιτήσεις της SOLAS 90. Δεδομένου ότι κατά τα προσεχή έτη πρέπει να υπάρξει οπωσδήποτε πλήρης συμμόρφωση προς τους κανονισμούς της SOLAS, σύμφωνα με το χρονοδιάγραμμα του IMO (διεθνείς γραμμές) και την οδηγία 98/18/EK (εσωτερικές γραμμές της ΕΕ), ο κλάδος θα πρέπει να έχει ήδη προβλέψει επενδύσεις για την αναβάθμιση των σχετικών πλοίων.
- Με την εισαγωγή των πρόσθετων απαιτήσεων της συμφωνίας της Στοκχόλμης για τα σκάφη της Νοτίου Ευρώπης, θα εξασφαλιστεί η ομοιομορφία των απαιτήσεων ευστάθειας σε ολόκληρη την ΕΕ με αποτέλεσμα την αύξηση του επιπέδου ασφαλείας στην Κοινότητα.

Με βάση τα παραπάνω, η Επιτροπή θεωρεί ότι ο διαχωρισμός Βορρά/Νότου όσον αφορά τις απαιτήσεις ευστάθειας των οχηματαγωγών πλοίων σε περίπτωση βλάβης (πρότυπα της συμφωνίας της Στοκχόλμης στον Βορρά και πρότυπα της σύμβασης SOLAS 90 στον Νότο) είναι αδικαιολόγητος, τόσο από την άποψη των παραμέτρων ασφαλείας, όσο και για τεχνικοοικονομικούς λόγους. Για τους λόγους αυτούς, η Επιτροπή προτείνει μια οδηγία για την εφαρμογή των ειδικών απαιτήσεων ευστάθειας της συμφωνίας της Στοκχόλμης σε όλα τα επιβατηγά οχηματαγωγά πλοία που εκτελούν δρομολόγια σε διεθνείς γραμμές στην ΕΕ. Η πρωτοβουλία αυτή έχει το πλεονέκτημα ότι παρέχει μεγαλύτερη ασφάλεια στα επιβατηγά πλοία εντός της Κοινότητας, εξασφαλίζοντας παράλληλα ομοιομορφία των ρυθμίσεων για τα επιβατηγά σκάφη στις διεθνείς γραμμές. Η πρόταση επισυνάπτεται στο παράρτημα Ι της παρούσας ανακοίνωσης.

Λαμβάνοντας υπόψη ότι οι συνθήκες υπό τις οποίες εκτελούν δρομολόγια τα επιβατηγά οχηματαγωγά πλοία σε εσωτερικούς πλόες στα κράτη μέλη είναι συχνά παρόμοιες με εκείνες που επικρατούν σε διεθνείς πλόες, η Επιτροπή προτείνει επίσης αναθεώρηση της οδηγίας 98/18/EK του Συμβουλίου, ώστε να εισαχθούν οι ίδιες ή ισοδύναμες απαιτήσεις ευστάθειας για επιβατηγά οχηματαγωγά πλοία που εκτελούν εσωτερικά δρομολόγια.

3. ΑΝΑΘΕΩΡΗΣΗ ΤΗΣ ΟΔΗΓΙΑΣ 98/18/ΕΚ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ ΤΗΣ 17ΗΣ ΜΑΡΤΙΟΥ 1998 ΓΙΑ ΤΟΥΣ ΚΑΝΟΝΕΣ ΚΑΙ ΤΑ ΠΡΟΤΥΠΑ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΓΙΑ ΤΑ ΕΠΙΒΑΤΗΓΑ ΠΛΟΙΑ

3.1. Εισαγωγή

Αν και η οδηγία 98/18/ΕΚ του Συμβουλίου για τους κανόνες και τα πρότυπα ασφαλείας για τα επιβατηγά πλοία¹⁰ είναι μια σχετικά πρόσφατη οδηγία, πολλά προβλήματα έχουν ήδη ανακύψει ως προς την εφαρμογή της. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή κρίνει σκόπιμο να προτείνει ορισμένες τροποποιήσεις. Η προτεινόμενη αναθεώρηση επικεντρώνεται κυρίως στην ενίσχυση ορισμένων βασικών μερών της οδηγίας και στην απλούστευση ορισμένων διατάξεών της. Η πρόταση επισυνάπτεται στο παράρτημα 2 της παρούσας ανακοίνωσης και περιλαμβάνει τις ακόλουθες τροποποιήσεις.

3.2. Δημοσίευση καταλόγων των θαλασσιών περιοχών (άρθρο 4 παράγραφος 2)

Το άρθρο 4 της οδηγίας 98/18/ΕΚ προβλέπει τη διάκριση των θαλασσιών περιοχών σε κατηγορίες, με σκοπό την οριοθέτηση της κυκλοφορίας για τις διάφορες κατηγορίες σκαφών. Η παράγραφος 2 του άρθρου καθορίζει τη διαδικασία γνωστοποίησης των θαλασσιών αυτών περιοχών στην Επιτροπή από πλευράς των κρατών μελών. Μόλις οι θαλάσσιες περιοχές εγκριθούν από την Επιτροπή, επικουρούμενη από την ειδική επιτροπή, δημοσιεύονται στην Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων.

Η εμπειρία από την εφαρμογή του άρθρου αυτού έφερε στην επιφάνεια ορισμένα προβλήματα. Ένα μέρος των προβλημάτων αυτών έχει νομικό χαρακτήρα, δεδομένου ότι τα κράτη μέλη ερμηνεύουν την έννοια του άρθρου με πολύ διαφορετικούς τρόπους. Επιπλέον, παρατηρήθηκαν σοβαρές καθυστερήσεις όσον αφορά τη γνωστοποίηση των θαλασσιών περιοχών. Σε πιο τεχνικό επίπεδο, ο τρόπος παρουσίασης του καταλόγου των θαλασσιών περιοχών από ορισμένα κράτη μέλη ήταν ακατάλληλος για δημοσίευση στην Επίσημη Εφημερίδα. Επειδή η κατάταξη των θαλασσιών περιοχών έχει καθοριστική σημασία για την αποτελεσματική εφαρμογή της οδηγίας στο σύνολό της, οι αδυναμίες αυτές πρέπει να εξαιρεθούν.

Ως εκ τούτου, η Επιτροπή προτείνει μια νέα διαδικασία μέσω Διαδικτύου για τη γνωστοποίηση και δημοσίευση των θαλασσιών περιοχών, η οποία θα οδηγήσει σε μεγαλύτερη σαφήνεια και απλούστευση της διαδικασίας και, παράλληλα, σε μεγαλύτερη διαφάνεια του συστήματος, δεδομένου ότι τα ενδιαφερόμενα μέρη θα έχουν ευκολότερη πρόσβαση στις πληροφορίες.

3.3. Παρέκκλιση για την Ελλάδα

Το άρθρο 6 παράγραφος 3 στοιχείο ζ) προβλέπει παρέκκλιση για τα υπάρχοντα σκάφη κατηγορίας Α και Β τα οποία εκτελούν δρομολόγια στην Ελλάδα. Η παρέκκλιση δίνει τη δυνατότητα στα σκάφη αυτά να εκτελούν δρομολόγια χωρίς να συμμορφώνονται προς τις απαιτήσεις ασφαλείας της οδηγίας μέχρι να φθάσουν στην ηλικία των 35 ετών, ενώ η ηλικία συμμόρφωσης προς την οδηγία αυτή από το 2007 είναι πολύ χαμηλότερη για τα άλλα σκάφη.

Για τους σκοπούς της παράτασης αυτής, ζητήθηκε από την Ελλάδα να γνωστοποιήσει στην Επιτροπή τις λεπτομέρειες καθενός από τα σκάφη αυτά, οι οποίες θα δημοσιεύονταν στην Επίσημη Εφημερίδα. Ο σχετικός κατάλογος, ο οποίος δημοσιεύθηκε με απόφαση της

¹⁰ ΕΕ L144, 15.5.1998, σ. 1.

Επιτροπής της 24.6.1999¹¹, έδειξε ότι η παρέκκλιση αφορούσε μόνον έναν πολύ περιορισμένο αριθμό σκαφών. Πέρα από το γεγονός ότι η παρέκκλιση είχε περιορισμένη εφαρμογή σε πρακτικό επίπεδο, η πολιτική σημασία η οποία της δόθηκε ήταν σαφώς μειωμένη. Για τους λόγους αυτούς, η Επιτροπή προτείνει να διαγραφεί η ρήτρα παρέκκλισης για τα επιβατηγά σκάφη που εκτελούν δρομολόγια σε ελληνικά ύδατα από 1.1.2005.

3.4. Κώδικας Ταχύπλων Σκαφών 2000

Η οδηγία 98/18/EK εφαρμόζει σήμερα πλήρως τον Κώδικα Ταχύπλων Σκαφών (HSC)¹² σε όλα τα ταχύπλοα σκάφη τα οποία εκτελούν δρομολόγια σε εσωτερικές γραμμές. Ωστόσο, μετά την έκδοση της οδηγίας, καταρτίστηκε ένας επιπλέον κώδικας για νέα ταχύπλοα σκάφη. Ο νέος αυτός κώδικας "HSC 2000" εγκρίθηκε στις 5 Δεκεμβρίου 2000 και εφαρμόζεται σε όλα τα νέα σκάφη των οποίων έχει τοποθετηθεί η τρόπιδα ή τα οποία βρίσκονται σε ανάλογο στάδιο κατασκευής την 1η Ιουλίου 2002¹³ ή μετά από την ημερομηνία αυτή. Ο κώδικας "HSC 2000" δεν αντικαθιστά τον προηγούμενο κώδικα, που ισχύει για τα παλαιότερα ταχύπλοα σκάφη, αλλά εφαρμόζεται μόνο στα νέα σκάφη.

Για να υπάρξει εναρμόνιση με τις εξελίξεις αυτές σε διεθνές επίπεδο, η Επιτροπή προτείνει να τροποποιηθεί η οδηγία 98/18/EK, ούτως ώστε ο κώδικας "HSC 2000" να μπορεί να εφαρμόζεται μέσω των τροποποιήσεων της οδηγίας, οι οποίες θα γίνουν στο πλαίσιο της διαδικασίας επιτροπολογίας. Αυτό προϋποθέτει την τροποποίηση του άρθρου 8 στιχείο α) της οδηγίας. Με τον τρόπο αυτό, εξασφαλίζεται η ίδια ευέλικτη μέθοδος για τις τροποποιήσεις της οδηγίας σε σχέση με τις εξελίξεις της διεθνούς νομοθεσίας, τόσο για τα επιβατηγά σκάφη, όσο και για τον κώδικα ταχύπλων σκαφών, πράγμα το οποίο δεν συμβαίνει σήμερα.

3.5. Απαιτήσεις ευστάθειας και σταδιακή κατάργηση των επιβατηγών οχηματαγωγών πλοίων

Η πρώτη νομοθετική πρόταση της παρούσας ανακοίνωσης σχετικά με την ασφάλεια των επιβατηγών πλοίων εισάγει ειδικές απαιτήσεις ευστάθειας για τα επιβατηγά οχηματαγωγά πλοία τα οποία εκτελούν δρομολόγια σε διεθνείς γραμμές προς και από κοινοτικούς λιμένες, το αργότερο από την 1η Οκτωβρίου 2010. Για να εξασφαλιστεί συνέπεια στα επίπεδα ασφαλείας μεταξύ διεθνών και εσωτερικών γραμμών, οι τροποποιήσεις της οδηγίας 98/18/EK περιλαμβάνουν και μια πρόταση για την εφαρμογή αυτών των απαιτήσεων ευστάθειας, ή ισοδύναμων, στα οχηματαγωγά πλοία που εκτελούν δρομολόγια σε εσωτερικές γραμμές.

Για να συμμορφώνονται προς τις απαιτήσεις ευστάθειας όλα τα επιβατηγά οχηματαγωγά πλοία που εκτελούν δρομολόγια σε διαφορετικές θαλάσσιες περιοχές υπό τις ίδιες συνθήκες, η Επιτροπή προτείνει να εφαρμοστούν οι ειδικές απαιτήσεις ευστάθειας σε όλα τα νέα επιβατηγά οχηματαγωγά πλοία των κατηγοριών Α, Β και Γ από την 1η Οκτωβρίου 2004. Για τα νέα επιβατηγά οχηματαγωγά πλοία της κατηγορίας Δ, δεν δικαιολογείται η εφαρμογή των ειδικών απαιτήσεων ευστάθειας, λόγω των περιορισμένων συνθηκών δρομολόγησης που ισχύουν τα πλοία αυτά. Ωστόσο, λόγω των δυσκολιών που μπορεί να ανακύψουν σε σχέση με την αναβάθμιση υπαρχόντων πλοίων των κατηγοριών Α και Β, η Επιτροπή προτείνει ως εναλλακτική λύση τη δυνατότητα σταδιακής κατάργησης των πλοίων αυτών σε ηλικία 30

¹¹ EE L180, 24.6.1999, σ. 5.

¹² "Διεθνής Κώδικας για την Ασφάλεια των Ταχύπλων Σκαφών", ψήφισμα MSC 36(63) του IMO της 20ής Μαΐου 1994.

¹³ "Διεθνής Κώδικας για την Ασφάλεια των Ταχύπλων Σκαφών, 2000 (Κώδικας HSC 2000)", ψήφισμα MSC 97(73) του IMO της 5ης Δεκεμβρίου 2000.

ετών, εφόσον δεν είναι δυνατή η συμμόρφωσή τους προς τις ειδικές απαιτήσεις ευστάθειας. Η ίδια δυνατότητα σταδιακής κατάργησης ισχύει και για υπάρχοντα επιβατηγά οχηματαγωγά πλοία των κατηγοριών Γ και Δ, εκτός αν πληρούν στο ακέραιο τις απαιτήσεις ευστάθειας που καθορίζονται στην παράγραφο II-1/B/8 του παραρτήματος I της οδηγίας 98/18/EK. Αυτό συνεπάγεται πλήρη συμμόρφωση των πλοίων αυτών προς τις απαιτήσεις ευστάθειας της SOLAS 90, υποχρέωση από την οποία απαλλάσσονται επί του παρόντος.

Οι απαιτήσεις/επιλογές για τα οχηματαγωγά πλοία που εκτελούν δρομολόγια στα 4 είδη εσωτερικών θαλασσιών περιοχών (κατηγορίες Α, Β, Γ και Δ) παρατίθενται συνοπτικά στον κατωτέρω πίνακα:

Κατηγορία του πλοίου	Απαιτήσεις ευστάθειας	Μεταβατικά μέτρα για υπάρχοντα πλοία
Νέα οχηματαγωγά πλοία κατηγορίας Α, Β ή Γ, με ημερομηνία κατασκευής την ή μετά την 1η Οκτωβρίου 2004.	Εφαρμογή των ιδίων κανόνων που εφαρμόζονται σε πλοία που εκτελούν δρομολόγια σε διεθνείς γραμμές. Εισαγωγή των ειδικών απαιτήσεων ευστάθειας (συμφωνία της Στοκχόλμης).	
Νέα οχηματαγωγά πλοία κατηγορίας Δ.	Εφαρμογή των απαιτήσεων ευστάθειας της SOLAS 90 (παράρτημα I/II-1/B/8)	
Υπάρχοντα οχηματαγωγά πλοία κατηγορίας Α και Β, με ημερομηνία κατασκευής πριν από την 1η Οκτωβρίου 2004.	Εφαρμογή των ιδίων κανόνων που εφαρμόζονται σε πλοία που εκτελούν δρομολόγια σε διεθνείς γραμμές. Εισαγωγή των ειδικών απαιτήσεων ευστάθειας (συμφωνία της Στοκχόλμης) το αργότερο από την 1η Οκτωβρίου 2010.	Σε περίπτωση μη συμμόρφωσης από την 1/10/2010, κατάργηση κατά την ημερομηνία κατά την οποία τα οχηματαγωγά πλοία συμπληρώνουν 30ετία. Πάντως, τελική προθεσμία κατάργησης: 1 Ιανουαρίου 2015.
Υπάρχοντα οχηματαγωγά πλοία κατηγορίας Γ και Δ, με ημερομηνία κατασκευής πριν από την 1η Οκτωβρίου 2004.	Εισαγωγή των απαιτήσεων ευστάθειας της SOLAS 90 (παράρτημα I/II-1/B/8) το αργότερο από την 1η Οκτωβρίου 2010.	Σε περίπτωση μη συμμόρφωσης από την 1/10/2010, κατάργηση κατά την ημερομηνία κατά την οποία τα οχηματαγωγά πλοία συμπληρώνουν 30ετία. Πάντως, τελική προθεσμία κατάργησης: 1 Ιανουαρίου 2015.

3.6. Απαιτήσεις όσον αφορά την ασφάλεια των επιβατών με μειωμένη κινητικότητα

Οι δημογραφικές εξελίξεις στην Ευρωπαϊκή Ένωση σημαίνουν γήρανση του πληθυσμού της. Στο μέλλον μεγαλύτερο τμήμα της κοινωνίας και, κατά συνέπεια, μια μεγαλύτερη ομάδα καταναλωτών μεταφορικών υπηρεσιών θα έχει κάποια μορφή μειωμένης κινητικότητας, λόγω

μεγάλης ηλικίας ή αναπηρίας. Ως εκ τούτου, έχει όλο και μεγαλύτερη σημασία να μπορούν τα επιβατηγά πλοία να εκτελούν δρομολόγια σε εσωτερικές γραμμές με ασφάλεια και δυνατότητες πρόσβασης για άτομα μειωμένης κινητικότητας (ΑΜΚ¹⁴), δεδομένου ότι ο αριθμός των ατόμων που θα επωφεληθούν άμεσα από τη βελτίωση της πρόσβασης μπορεί να φθάσει το 30% του πληθυσμού. Ο σχεδιασμός επιβατηγών σκαφών για όλους τους επιβάτες, συμπεριλαμβανομένων και των ατόμων με μειωμένη κινητικότητα, σημαίνει ότι πρέπει τα σκάφη να γίνουν ακόμα πιο ασφαλή και εύχρηστα για όλους τους επιβάτες.

Η Λευκή Βίβλος της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, με τίτλο "Η ευρωπαϊκή πολιτική μεταφορών με ορίζοντα το έτος 2010: η ώρα των επιλογών", αναφέρει τα εξής: "Η επιτυχία της διατροπικότητας εξαρτάται επίσης από τη διευκόλυνση της πρόσβασης των επιβατών σε όλους τους τρόπους μεταφορών. Σε αυτό το πλαίσιο, έχει ιδιαίτερη σημασία να συνεκτιμηθούν οι δυσκολίες που αντιμετωπίζουν τα άτομα με μειωμένη κινητικότητα που χρησιμοποιούν τα μέσα μαζικής μεταφοράς, για τα οποία η μετάβαση από τον έναν τρόπο μεταφορών στον άλλο ισοδυναμεί ενίοτε με πραγματικό εμπόδιο"¹⁵. Το άρθρο 13 της συνθήκης ΕΚ απαιτεί επίσης να λαμβάνονται μέτρα για την καταπολέμηση των διακρίσεων, λόγω π.χ. αναπηρίας και ηλικίας, ενώ άλλες πρόσφατες κοινοτικές νομοθετικές διατάξεις και προτάσεις της Επιτροπής¹⁶ θεωρούν την πρόσβαση των ατόμων με μειωμένη κινητικότητα ως προϋπόθεση λειτουργίας.

Ορισμένα παραδείγματα εμποδίων που αντιμετωπίζουν τα άτομα μειωμένης κινητικότητας στα επιβατηγά σκάφη είναι τα εξής: πρόσβαση κατά την επιβίβαση, μετακίνηση από και προς το κατάστρωμα αυτοκινήτων, πρόσβαση σε υπηρεσίες επί του σκάφους, μη πρόσβαση σε πληροφορίες σχετικά με την ασφάλεια (οδοί διαφυγής, αναγγελίες έκτακτης ανάγκης) και δυσκολίες πρόσβασης στα ενδιαιτήματα.

Η Επιτροπή προτείνει την προσθήκη ενός νέου άρθρου για τις απαιτήσεις ασφάλειας των επιβατών με μειωμένη κινητικότητα, καθώς και ενός επιπλέον παραρτήματος με τις σχετικές κατευθυντήριες γραμμές. Οι εν λόγω απαιτήσεις ασφαλείας καλύπτουν όλες τις κατηγορίες σκαφών, νέων και ήδη υπαρχόντων, αν και οι σχετικές λύσεις ποικίλλουν ανάλογα με το μέγεθος και το είδος του σκάφους. Ο καθορισμός ειδικών τεχνικών απαιτήσεων εναπόκειται στα κράτη μέλη, σύμφωνα με την αρχή της επικουρικότητας. Ιδιαίτερα σημαντικό είναι να διαβουλευθούν τα κράτη μέλη με τις οργανώσεις οι οποίες εκπροσωπούν τα άτομα μειωμένης κινητικότητας. Παρόλο που η ένταξη των θεμάτων ασφαλείας στο στάδιο του σχεδιασμού θεωρείται ότι δεν συνεπάγεται σημαντικό πρόσθετο κόστος, εντούτοις, στο προτεινόμενο νέο άρθρο αναγνωρίζεται το γεγονός ότι οι αναπροσαρμογές των ήδη

¹⁴ Ο ορισμός του ατόμου με μειωμένη κινητικότητα στην οδηγία 2002/xx/ΕΚ "περί ειδικών διατάξεων για οχήματα μεταφοράς επιβατών, άνω των οκτώ θέσεων εκτός της θέσεως του οδηγού, και περί τροποποίησης των οδηγιών 70/156/ΕΟΚ και 97/27/ΕΚ" αναφέρει τα εξής: "Επιβάτης μειωμένης κινητικότητας", όλοι οι επιβάτες που δυσκολεύονται να χρησιμοποιήσουν τις δημόσιες συγκοινωνίες, όπως άτομα με ειδικές ανάγκες (συμπεριλαμβανομένων ατόμων με προβλήματα διανοητικής και αισθητηριακής φύσεως και ατόμων που χρησιμοποιούν αναπηρικές πολυθρόνες), άτομα χωλαίνοντα, πρόσωπα μικρού αναστήματος, άτομα με βαριές αποσκευές, ηλικιωμένα άτομα, έγκυες γυναίκες, άτομα με καρτόσια αγορών και γονείς με παιδιά (συμπεριλαμβανομένων παιδιών τα οποία κάθονται σε καροτσάκια για νήπια).

¹⁵ Λευκή Βίβλος "Η Ευρωπαϊκή πολιτική μεταφορών με ορίζοντα το έτος 2010 : η ώρα των επιλογών", COM(2001)370 τελικό της 12.9.2001.

¹⁶ Βλ. π.χ. οδηγία 2001/XX/ΕΚ που περιλαμβάνεται στην υποσημείωση 12 και πρόταση κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με δράσεις των κρατών μελών για τους όρους παροχής δημόσιας υπηρεσίας και την ανάθεση συμβάσεων δημόσιας υπηρεσίας στον τομέα των σιδηροδρομικών, οδικών και εσωτερικών πλωτών μεταφορών επιβατών (COM(2000)7 τελικό της 26.7.2000).

υπαρχόντων σκαφών μπορεί να είναι δαπανηρές. Κατά συνέπεια, έχει ενσωματωθεί στην οδηγία μια ασφαλιστική δικλείδα για τις αναπροσαρμογές που συνεπάγονται υπερβολική οικονομική επιβάρυνση για τον πλοιοκτήτη. Στο πλαίσιο αυτό, η Επιτροπή προτείνει επίσης τη δυνατότητα τροποποίησης των παραρτημάτων II και III με τη βοήθεια της ειδικής επιτροπής.

4. ΕΥΘΥΝΗ ΤΩΝ ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΕΠΙΒΑΤΩΝ

4.1. Εισαγωγή

Η ευθύνη για ζημιά που προκλήθηκε σε επιβάτες κατά τη θαλάσσια μεταφορά τους δεν υπόκειται σε πλήρως εναρμονισμένους κανόνες, ούτε σε διεθνές, ούτε σε ευρωπαϊκό επίπεδο. Δεν υφίσταται κοινοτική νομοθεσία στον τομέα αυτόν, ενώ η προστασία των επιβατών ποικίλλει από το ένα κράτος μέλος στο άλλο, ανάλογα με το ποιες διεθνείς συμβάσεις και ποιες τροποποιήσεις αυτών έχουν κυρωθεί από το κράτος διακανονισμού της απαίτησης. Κατά συνέπεια, τα ανώτατα ποσά αποζημίωσης σε περίπτωση θανάτου ή σωματικής βλάβης ενός επιβάτη παρουσιάζουν μεγάλες διαφορές μεταξύ των κρατών μελών της ΕΕ. Επιπλέον, καμία από τις ισχύουσες συμβάσεις ή πρωτόκολλα δεν προβλέπει αντικειμενική ευθύνη για τον μεταφορέα, ούτε υποχρέωση του μεταφορέως να συνάψει ασφάλεια έναντι απαιτήσεων των επιβατών.

Λόγω της σημασίας την οποία έχει η κατάλληλη και ομοιόμορφη προστασία των επιβατών που μεταφέρονται δια θαλάσσης, η Επιτροπή θεωρεί ότι η κατάσταση που επικρατεί σήμερα στον τομέα αυτόν είναι απαράδεκτη. Η ανάγκη θέσπισης ενός καθεστώτος ευθύνης έναντι των επιβατών στο ναυτιλιακό τομέα καθίσταται ακόμα πιο επιτακτική, λόγω του ότι αυξάνονται συνεχώς το μέγεθος των επιβατηγών/οχηματαγωγών και κρουαζιερόπλοιων και η ικανότητά τους μεταφοράς επιβατών - όπως και ο αριθμός των επιχειρήσεων που εμφανίζονται στην αγορά - γεγονός το οποίο θα εντείνεται όλο και περισσότερο, λόγω της συνεχούς αύξησης του χρόνου και των χρημάτων που διατίθενται σε ταξίδια και διακοπές. Συνεπώς, ένα ενιαίο και κατάλληλο καθεστώς ευθύνης έναντι των επιβατών θα πρέπει να αποτελέσει αναπόσπαστο τμήμα του κοινοτικού νομικού πλαισίου για τα επιβατηγά σκάφη, πόσο μάλλον που η Κοινότητα, με τον κανονισμό 2027/97/ΕΚ για την ευθύνη του αερομεταφορέως σε περίπτωση ατυχήματος, έχει ήδη θεσπίσει ένα συνολικό καθεστώς ευθύνης για τους αερομεταφορείς σε ολόκληρη την ΕΕ.

Στο τμήμα αυτό εκτίθενται οι απόψεις της Επιτροπής για τα βασικά στοιχεία ενός εφαρμόσιμου καθεστώτος ευθύνης στις θαλάσσιες μεταφορές επιβατών. Κατά την άποψη της Επιτροπής, ένα τέτοιο καθεστώς θα πρέπει να καθιερωθεί στο εσωτερικό της ΕΕ μέσα σε σύντομο χρονικό διάστημα. Η καθιέρωση ενός καθεστώτος σε επίπεδο ΕΕ συμπίπτει με την αναθεώρηση των διεθνών κανόνων σχετικά με την ευθύνη των εταιρειών θαλάσσιας μεταφοράς επιβατών σε διεθνές επίπεδο. Θεωρείται ότι, αν το διεθνές καθεστώς ικανοποιεί - ή τουλάχιστον δεν παρεμποδίζει - την εφαρμογή όλων των βασικών στοιχείων που περιγράφονται κατωτέρω, είναι προτιμότερο να εφαρμόζεται το κοινοτικό καθεστώς εντός του πλαισίου των διεθνών κανόνων. Ωστόσο, σε περίπτωση που το διεθνές καθεστώς δεν πληροί αυτές τις προϋποθέσεις, ή καθυστερήσει σημαντικά, η Επιτροπή θεωρεί ότι η σοβαρότητα του θέματος επιβάλλει να αναληφθούν ειδικές πρωτοβουλίες σε επίπεδο Κοινότητας και προς τον σκοπό αυτόν θα υποβάλει πρόταση πριν από το τέλος του τρέχοντος έτους.

4.2. Ιστορικό

4.2.1. Ναυτιλία

Η βασική διεθνής σύμβαση που ρυθμίζει την ευθύνη του μεταφορέως στις θαλάσσιες μεταφορές επιβατών είναι η Σύμβαση των Αθηνών του 1974 σχετικά με τη θαλάσσια μεταφορά επιβατών και των αποσκευών τους (εφεξής καλούμενη "σύμβαση των Αθηνών"), η οποία θεσπίζει ένα καθεστώς ευθύνης για ζημιά που μπορεί να υποστούν οι επιβάτες των ποντοπόρων πλοίων. Με τη σύμβαση αυτή, θεσπίζεται ένα καθεστώς ευθύνης που βασίζεται στην υπαιτιότητα, σύμφωνα με το οποίο ο μεταφορέας δύναται να περιορίσει την ευθύνη του, εκτός αν οι ζημιές προκλήθηκαν από πράξεις "που έγιναν με πρόθεση να προξενηθεί η ζημιά αυτή ή από αμέλεια με επίγνωση ότι θα μπορούσε πιθανότατα να προκληθεί τέτοια ζημιά". Το εν λόγω όριο ευθύνης ορίζεται σε 46.666 Ειδικά Τραβηκτικά Δικαιώματα (SDR) (περίπου 67.000 €) ανά επιβάτη σε περίπτωση θανάτου ή σωματικής βλάβης. Σε ό,τι αφορά την απώλεια ή τη ζημιά που προκαλείται σε αποσκευές, το όριο ευθύνης του μεταφορέως ποικίλλει ανάλογα με το είδος και τον τόπο στο οποίο βρίσκονται οι αποσκευές. Η σύμβαση των Αθηνών τέθηκε σε ισχύ το 1987 και έχει πλέον κυρωθεί ή έχουν προσχωρήσει σ' αυτήν 26 κράτη, συμπεριλαμβανομένων και έξι κρατών μελών της ΕΕ¹⁷, τα οποία αντιπροσωπεύουν το ένα τρίτο της παγκόσμιας ποντοπόρου χωρητικότητας. Ο κύριος λόγος για τον οποίο η σύμβαση έχει κυρωθεί από έναν σχετικά χαμηλό αριθμό κρατών μελών της ΕΕ έγκειται στο ότι τα όρια της σύμβασης κρίνονται εξαιρετικά χαμηλά. Στα τέλη της δεκαετίας του 1980, είχαν γίνει προσπάθειες για την αύξηση των ορίων αυτών, αλλά το πρωτόκολλο του 1990 που αποτέλεσε το επιστέγασμα των εργασιών δεν κυρώθηκε από επαρκή αριθμό κρατών και δεν ετέθη σε ισχύ.

Λόγω της εν γένει μη ικανοποιητικής κατάστασης που επικρατεί όσον αφορά την αποζημίωση των επιβατών των ποντοπόρων πλοίων, η Νομική Επιτροπή του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (ΙΜΟ) αποφάσισε να προβεί σε αναθεώρηση της σύμβασης των Αθηνών. Ένας από τους βασικούς σκοπούς της αναθεώρησης ήταν να εξασφαλιστεί ένα επίπεδο προστασίας των επιβατών τουλάχιστον παρόμοιο με το επίπεδο που προβλέπεται από το αναθεωρημένο καθεστώς ευθύνης που ισχύει στις αεροπορικές μεταφορές επιβατών, λαμβανομένων συγχρόνως υπόψη των ειδικών όρων λειτουργίας και ασφάλισης του ναυτιλιακού κλάδου. Η Επιτροπή συμμετέχει στις εργασίες αυτές του ΙΜΟ, τα αποτελέσματα των οποίων περιγράφονται εκτενέστερα κατωτέρω στο τμήμα 4.4.

Επί του παρόντος, δεν υφίσταται κοινοτική νομοθεσία περί ευθύνης του μεταφορέως στις θαλάσσιες μεταφορές επιβατών. Ενόψει της θέσπισης ενός τέτοιου καθεστώτος, χρήσιμο σημείο αναφοράς αποτελεί η αντίστοιχη νομοθεσία στον τομέα των αεροπορικών μεταφορών.

4.2.2. Αεροπορία

Σε κοινοτικό επίπεδο, ο κανονισμός 2027/97/ΕΚ θεσπίζει ένα καθεστώς ευθύνης για τον αερομεταφορέα σε περίπτωση δυστυχήματος. Εφαρμόζεται μόνο στους αερομεταφορείς που είναι εγκατεστημένοι στην Κοινότητα και προβλέπει την απεριόριστη ευθύνη του μεταφορέως σε περίπτωση θανάτου ή σωματικής βλάβης επιβατών, σε δύο επίπεδα. Για

¹⁷ Τα κράτη μέλη της ΕΕ τα οποία έχουν κυρώσει τη σύμβαση των Αθηνών είναι : το Βέλγιο, η Ελλάδα, το Ηνωμένο Βασίλειο, η Ιρλανδία, η Ισπανία και το Λουξεμβούργο. Επίσης, τα σκανδιναβικά κράτη εφαρμόζουν την ουσία του περιεχομένου της σύμβασης, αλλά με τα όρια που προβλέπονται στο πρωτόκολλο του 1990.

απαιτήσεις συνολικού ύψους κάτω των 100.000 Ειδικών Τραβηκτικών Δικαιωμάτων (περίπου 143.000 €) ανά επιβάτη, ο μεταφορέας δεν δικαιούται να επικαλεστεί ότι έλαβε όλα τα δυνατά μέτρα για την αποφυγή του δυστυχήματος. Ο κανονισμός 2027/97 ορίζει επιπλέον ότι οι μεταφορείς πρέπει να ασφαρίζονται μέχρι του ορίου της αντικειμενικής ευθύνης και πέραν αυτού μέχρις ενός "εύλογου" ποσού. Ο κανονισμός δεν καλύπτει ζημίες που προκλήθηκαν σε αποσκευές.

Σε διεθνές επίπεδο, έχει συμφωνηθεί ένα σύνολο ενιαίων κανόνων, μέσω της έγκρισης της σύμβασης του Μόντρεαλ του 1999 για την ενοποίηση ορισμένων κανόνων στις διεθνείς αεροπορικές μεταφορές ("σύμβαση του Μόντρεαλ"). Η σύμβαση αυτή, η οποία δεν έχει αρχίσει να ισχύει ακόμη, είναι παρόμοια με το κοινοτικό καθεστώς που ισχύει ήδη για τις απαιτήσεις σε περίπτωση θανάτου ή σωματικής βλάβης επιβατών, αλλά το πεδίο εφαρμογής της είναι ευρύτερο, δεδομένου ότι περιλαμβάνει, μεταξύ άλλων, και διατάξεις σχετικά με την ευθύνη για ζημία σε αποσκευές και εμπορεύματα. Η σύμβαση του Μόντρεαλ προβλέπει επίσης την υποχρέωση των συμβαλλόμενων κρατών να απαιτούν από τους μεταφορείς "να είναι καταλλήλως ασφαλισμένοι ούτως ώστε να καλύπτεται η ευθύνη τους με βάση την παρούσα σύμβαση".

Στο πλαίσιο των σημερινών προσπαθειών για την εναρμόνιση του κοινοτικού καθεστώτος με τη σύμβαση του Μόντρεαλ, θεσπίζονται διατάξεις σχετικά με τις απαιτήσεις έναντι απώλειας ή ζημίας των αποσκευών ή έναντι καθυστερήσεων, προετοιμάζοντας έτσι το έδαφος ώστε η Κοινότητα και τα κράτη μέλη της να αποτελέσουν συμβαλλόμενα μέρη της σύμβασης του Μόντρεαλ. Σύμφωνα με τα συμπεράσματα του Συμβουλίου, η ταυτόχρονη κύρωση της σύμβασης από την Κοινότητα και τα κράτη μέλη θα γίνει πριν από το τέλος του 2002.

4.3. Η άποψη της Επιτροπής

4.3.1. Εισαγωγή

Η Επιτροπή εμμένει στην άποψή της ότι το καθεστώς ευθύνης το οποίο εφαρμόζεται στις θαλάσσιες μεταφορές επιβατών πρέπει να αναθεωρηθεί και να ενισχυθεί υπέρ των επιβατών. Πολλά στοιχεία της σύμβασης των Αθηνών, με τη σημερινή της μορφή, είναι παρωχημένα και δεν ανταποκρίνονται στις προσδοκίες των πολιτών που ταξιδεύουν με επιβατηγά πλοία σε κοινοτικά ύδατα και πέραν αυτών. Η κατάλληλη προστασία των επιβατών έχει ιδιαίτερη σημασία σε ό,τι αφορά την καταβολή αποζημίωσης σε περίπτωση ζημίας λόγω θανάτου ή σωματικής βλάβης, πράγμα το οποίο αποτελεί και στόχο του κανονισμού 2027/97/ΕΚ περί ευθύνης του αερομεταφορέως.

Ωστόσο, πρέπει να αναγνωρίσουμε το γεγονός ότι υπάρχουν αρκετές διαφορές μεταξύ των δύο τρόπων μεταφοράς, οι οποίες συνεπάγονται και διαφορετικές λύσεις στα αντίστοιχα καθεστάτα ευθύνης. Οι διαφορές αυτές συνίστανται στον τρόπο με τον οποίο οι επιβάτες διαθέτουν τον χρόνο τους κατά τη διάρκεια της μεταφοράς τους, στον τρόπο με τον οποίο οι μεταφορείς είναι οργανωμένοι και συνάπτουν την ασφάλειά τους, καθώς και στον τρόπο με τον οποίο αντιμετωπίζουν τα θέματα ευθύνης οι δύο κλάδοι. Εξ αιτίας αυτών και άλλων διαφορών, δεν θα ήταν εφικτή, αλλά ούτε και επιθυμητή, η εφαρμογή ενός πανομοιότυπου καθεστώτος ευθύνης επιβατών στους δύο τρόπους μεταφοράς. Για παράδειγμα, ο μεγάλος και συνεχώς αυξανόμενος αριθμός εταιρειών θαλάσσιας μεταφοράς επιβατών, πολλές από τις οποίες δεν είναι γνωστές, επιβάλλει τη θέσπιση πολύ ειδικών απαιτήσεων ασφαλείας στον ναυτιλιακό τομέα. Παράλληλα, η κάλυψη όλων των μεταφορέων, ανεξαρτήτως σημαίας του σκάφους, έχει καθοριστική σημασία για την αποτελεσματικότητα του καθεστώτος ευθύνης στις θαλάσσιες μεταφορές επιβατών.

Για να εξασφαλιστεί η κατάλληλη προστασία των επιβατών, πρέπει να ενσωματωθούν ορισμένες βασικές αρχές στο κοινοτικό καθεστώς ευθύνης θαλάσσιας μεταφοράς επιβατών. Κατά την άποψη της Επιτροπής, ένα καθεστώς ευθύνης θαλάσσιας μεταφοράς επιβατών, σε επίπεδο ΕΕ, πρέπει να περιλαμβάνει τουλάχιστον τα έξι στοιχεία που περιγράφονται κατωτέρω.

4.3.2. Αντικειμενική ευθύνη

Η αντικειμενική ευθύνη αποσκοπεί στη βελτίωση της θέσης του ενάγοντος, δεδομένου ότι η συγκεκριμένη ευθύνη δεν εξαρτάται από υπαιτιότητα ή αμέλεια του μεταφορέως. Σε αντίθεση με το καθεστώς ευθύνης που εφαρμόζεται στον τομέα των αεροπορικών μεταφορών, καμία από τις ισχύουσες συμβάσεις περί ευθύνης θαλάσσιας μεταφοράς επιβατών δεν προβλέπει ευθύνη του μεταφορέως σε περίπτωση θανάτου ή σωματικής βλάβης που προκλήθηκε ανεξαρτήτως υπαιτιότητας του μεταφορέως¹⁸. Συχνά, αυτή η διαφορά μεταξύ των τρόπων μεταφοράς δικαιολογείται βάσει της διαφορετικής συμπεριφοράς που έχει ένας επιβάτης επιβατηγού πλοίου ή κρουαζιερόπλοιου σε σχέση με έναν επιβάτη αεροσκάφους. Ενώ ο τελευταίος συνήθως παραμένει στη θέση του κατά το μεγαλύτερο διάστημα του ταξιδιού, ο επιβάτης που επιβαίνει σε σκάφος, και ιδίως σε κρουαζιερόπλοιο, έχει πολύ μεγαλύτερη κινητικότητα και διαθέτει περισσότερο χρόνο και ευκαιρίες για να προβεί σε πράξεις συνυπαιτιότητας εξ αμελείας. Ο επιβάτης ενός κρουαζιερόπλοιου μπορεί συχνά να συγκριθεί με τον πελάτη εστιατορίου, ντισκοτέκ, κομμωτηρίου ή κέντρου ιαματικών λουτρών. Δεδομένου ότι κανένας από αυτούς τους παροχείς υπηρεσιών δεν υπόκειται σε αντικειμενική ευθύνη, θεωρείται ότι δεν είναι δίκαιο η εταιρεία θαλάσσιας μεταφοράς επιβατών να φέρει αυτού του είδους την ευθύνη. Εις επίρρωση αυτού, έχει αναφερθεί ότι το 90% περίπου των απαιτήσεων επιβατών στο ναυτιλιακό τομέα είναι απαιτήσεις που προέρχονται από έναν ή λίγους επιβάτες, ενώ οι απαιτήσεις στον τομέα των αεροπορικών μεταφορών, εφόσον προκύψουν, προέρχονται συνήθως από όλους ή τους περισσότερους επιβάτες του αεροσκάφους.

Παρόλα αυτά, η παραπάνω συλλογιστική δεν λαμβάνει υπόψη τα ατυχήματα επιβατηγών σκαφών, τα οποία οφείλονται σε αιτίες για τις οποίες δεν ευθύνονται οι επιβάτες. Τέτοια ατυχήματα, όπως ναυάγια, προσαράξεις, συγκρούσεις, πυρκαγιές, κ.λπ., είναι απολύτως συγκρίσιμα με τα συνήθη ατυχήματα στον τομέα των αεροπορικών μεταφορών και θα πρέπει να ρυθμιστούν ανάλογα. Για τον λόγο αυτόν, η Επιτροπή, όπως και το σχέδιο κειμένου του νέου πρωτοκόλλου της σύμβασης των Αθηνών, θεωρεί ότι πρέπει να γίνει διάκριση μεταξύ των δύο κατηγοριών απαιτήσεων. Η ζημία η οποία προκαλείται από τη λειτουργία του σκάφους, όπου η δυνατότητα επέμβασης των επιβατών είναι συνήθως πολύ περιορισμένη ("ναυτικά ατυχήματα"), πρέπει να υπόκειται σε καθεστώς αντικειμενικής ευθύνης, ενώ για τα άλλα είδη ζημίας, λόγω σωματικής βλάβης που προκλήθηκε επί του σκάφους, αρκεί το καθεστώς ευθύνης που βασίζεται στην αμέλεια.

4.3.3. Επαρκή όρια ευθύνης

Η Επιτροπή δέχεται ότι η αντικειμενική ευθύνη του μεταφορέως μπορεί να υπόκειται σε ανώτατα όρια, κυρίως επειδή το καθεστώς, για να είναι αποτελεσματικό, πρέπει να συνοδεύεται από αυστηρές απαιτήσεις ασφάλισης. Τα όρια αυτά όμως πρέπει να καθοριστούν

¹⁸ Ωστόσο, το άρθρο 3 παράγραφος 3 της σύμβασης των Αθηνών προβλέπει ότι τεκμαίρεται υπαιτιότητα του μεταφορέως αν η ζημία προήλθε από ναυάγιο, σύγκρουση, προσάραξη, έκρηξη ή πυρκαγιά, ή ελάττωμα του σκάφους.

σε αρκετά υψηλά επίπεδα, ιδίως για τις απαιτήσεις σε περίπτωση θανάτου και σωματικής βλάβης.

Ο καθορισμός επαρκούς ορίου δυσχεραίνεται από την έλλειψη επαρκών στατιστικών στοιχείων σχετικά με το κόστος των ατυχημάτων των επιβατηγών σκαφών. Σε γενικές γραμμές, παρά τα πολλά τραγικά δυστυχήματα επιβατηγών/οχηματαγωγών που έχουν συμβεί σε ευρωπαϊκά ύδατα, ελάχιστες είναι οι γνωστές περιπτώσεις - εκτός από εκείνες που βρίσκονται ήδη στο στάδιο του διακανονισμού - οι οποίες δείχνουν προφανείς αδυναμίες όσον αφορά το καθεστώς αποζημίωσης που ισχύει στις θαλάσσιες μεταφορές επιβατών. Ωστόσο, αυτό μπορεί να εκληφθεί περισσότερο ως ένδειξη της ευελιξίας των ασφαλιστικών πρακτικών παρά ως ένδειξη της επάρκειας των σημερινών ανώτατων ορίων. Κατά την άποψη της Επιτροπής, η δίκαιη αποζημίωση των επιβατών θα πρέπει να στηρίζεται ελάχιστα σ' αυτή την ευελιξία, ακόμα και σε μεγάλου ύψους απαιτήσεις, και συνεπώς θα πρέπει να βασίζεται σε όρια που αντιστοιχούν, ή υπερβαίνουν, τα αντίστοιχα όρια παρεμφερών καθεστώτων αποζημίωσης.

Η αντικειμενική ευθύνη του αερομεταφορέως περιορίζεται σε 143.000 € περίπου σε επίπεδο Ευρωπαϊκής Ένωσης. Το ποσό αυτό θα μπορούσε να εφαρμοστεί σε διεθνές επίπεδο, μέσω της προσεχούς έναρξης ισχύος της σύμβασης του Μόντρεαλ. Στο ναυτιλιακό τομέα, το πρωτόκολλο του 1990 της σύμβασης των Αθηνών αύξησε σημαντικά το όριο σε 175.000 Ειδικά Τραβηκτικά Δικαιώματα (250.000 €), το οποίο αντιστοιχεί στο συνολικό όριο που έχει καθοριστεί για τα επιβατηγά σκάφη στο πρωτόκολλο του 1996 της Σύμβασης για τον περιορισμό της ευθύνης για ναυτικές απαιτήσεις (LLMC). Παρά το γεγονός ότι εφαρμόζονται στο πλαίσιο της νομοθεσίας ορισμένων κρατών μελών, κανένα από τα πρωτόκολλα αυτά δεν έχει τεθεί σε ισχύ διεθνώς.

Κατά την άποψη της Επιτροπής, το όριο του πρωτοκόλλου του 1990 της σύμβασης των Αθηνών, εφόσον αποπληθωριστεί στη σημερινή αξία¹⁹, αποτελεί το ελάχιστο αποδεκτό όριο για το καθεστώς αντικειμενικής ευθύνης έναντι απαιτήσεων σε περίπτωση θανάτου και σωματικής βλάβης. Το ποσό αυτό έχει ήδη συμφωνηθεί από τη διεθνή κοινότητα στο πλαίσιο των διαπραγματεύσεων των προηγούμενων πράξεων. Ωστόσο, το ποσό αυτό προϋποθέτει ότι η συνολική ευθύνη ανά επιβάτη, συμπεριλαμβανομένης της ευθύνης σε περίπτωση υπαιτιότητας ή αμέλειας του μεταφορέως, θα είναι πολύ μεγαλύτερη.

4.3.4. Εκτεταμένη ευθύνη σε περίπτωση υπαιτιότητας ή αμέλειας

Είναι γενικά αποδεκτό ότι το δικαίωμα του μεταφορέως να περιορίσει την ευθύνη του θα πρέπει να καταργείται σε περιπτώσεις σοβαρού παραπτώματος. Επί του παρόντος, το δικαίωμα περιορισμού της ευθύνης, τόσο στη σύμβαση των Αθηνών όσο και στο καθεστώς της σύμβασης LLMC, καταργείται μόνο σε περίπτωση που ο μεταφορέας ενήργησε "με πρόθεση την πρόκληση ζημίας ή από αμέλεια με επίγνωση ότι θα μπορούσε πιθανότατα να προκληθεί μια τέτοια ζημία". Είναι προφανές ότι ελάχιστα ατυχήματα σε επιβατηγά σκάφη θα ήταν δυνατό να πληρούν τα κριτήρια αυτά και, συνεπώς, για πρακτικούς λόγους το δικαίωμα περιορισμού της ευθύνης μπορεί σήμερα να θεωρηθεί αδιάρρηκτο. Κατά την

¹⁹ Το 1990, τα 175.000 ΕΤΔ αντιστοιχούσαν σε 186.752,7 ECU κατά μέσο όρο (Eurostat/New Cronos). Αποπληθωρίζοντας το ποσό αυτό με το δείκτη τιμών καταναλωτή μεταξύ 1990 και 2003 (εκτιμώμενο έτος έγκρισης του προτεινόμενου ορίου), ο οποίος σύμφωνα με τις εκτιμήσεις της Επιτροπής είναι 142,27 για τα 15 κράτη μέλη της ΕΕ, φθάνουμε στο ποσό των 265.000 €. Αυτό σημαίνει ότι, λόγω της διαφοράς της αξίας μεταξύ ΕΤΔ και ECU/EUR από το 1990 και εντεύθεν, το αποπληθωρισμένο ποσό περιορισμού διαφέρει μόνο οριακά από το ποσό που εγκρίθηκε το 1990.

άποψη της Επιτροπής, αυτό αποτελεί σημαντική αδυναμία του ισχύοντος καθεστώτος, δεδομένου ότι ένα αδιάρρηκτο δικαίωμα περιορισμού της ευθύνης ισοδυναμεί με δικαίωμα του μεταφορέως και του ασφαλιστή του να αρνηθεί την αποζημίωση επιβατών πέραν ενός ορισμένου ορίου, χωρίς να εξεταστεί κατά πόσον η σχετική απαίτηση είναι δικαιολογημένη και ανεξαρτήτως της αιτίας του ατυχήματος. Επιπλέον, τα αδιάρρηκτα δικαιώματα περιορισμού παρέχουν συνήθως ελάχιστα κίνητρα στο μεταφορέα να λαμβάνει τα κατάλληλα μέτρα για την αποφυγή ατυχημάτων.

Η Επιτροπή θεωρεί ότι η ευθύνη σε περίπτωση θανάτου ή σωματικής βλάβης επιβατών, είτε λόγω ναυτικού ατυχήματος, είτε όχι, υπόκειται σε πολύ υψηλότερο όριο περιορισμού από εκείνο που προτείνεται στο παραπάνω τμήμα για την αντικειμενική ευθύνη. Αν υπάρξει όριο ευθύνης σε περίπτωση θανάτου ή σωματικής βλάβης, το όριο αυτό θα πρέπει να είναι αρκετά υψηλό ώστε να καλύπτει πλήρως τις προβλέψιμες απώλειες. Αυτό θα ανταποκρινόταν καλύτερα στις κοινές αρχές του δικαίου περί αδικοπραξιών και θα συμφωνούσε περισσότερο με το καθεστώς που εφαρμόζεται στον τομέα των αεροπορικών μεταφορών, καθώς και με τις απόψεις της Επιτροπής σχετικά με το καθεστώς ευθύνης για ζημία λόγω πετρελαϊκής ρύπανσης²⁰. Για να εξασφαλιστεί μεγαλύτερη εναρμόνιση με το καθεστώς που εφαρμόζεται στον τομέα των αεροπορικών μεταφορών, πρέπει να γίνει διάκριση μεταξύ των ναυτικών και των άλλων ατυχημάτων, ως προς τη βάση της ευθύνης. Για τα ναυτικά ατυχήματα είναι λογικό να υποτεθεί ύπαρξη υπαιτιότητας ή αμέλειας από πλευράς του μεταφορέως. Αυτό σημαίνει ότι, όπως και στη σύμβαση του Μόντρεαλ, ο μεταφορέας φέρει την ευθύνη για απώλεια που υφίσταται ένας επιβάτης λόγω θανάτου ή σωματικής βλάβης, εκτός αν ο μεταφορέας μπορεί να αποδείξει ότι το ατύχημα συνέβη χωρίς να υπάρξει υπαιτιότητα ή αμέλεια από πλευράς του.

4.3.5. Υποχρεωτική ασφάλιση

Καμία από τις ισχύουσες διεθνείς συμβάσεις περί ευθύνης επιβατών δεν περιλαμβάνει απαίτηση για κατάλληλη ασφάλιση του μεταφορέως. Η απουσία μιας τέτοιας απαίτησης είναι δυσανάλογη με τους κινδύνους που ενέχει η μεταφορά εκατοντάδων ή χιλιάδων επιβατών που επιβαίνουν σε σκάφος. Αν και είναι γεγονός ότι τα περισσότερα επιβατηγά σκάφη έχουν κάλυψη, συνήθως μέσω εισαγωγής τους σε έναν από τους φορείς Αμοιβαίας Προστασίας και Αποζημιώσεων (Mutual Protection & Indemnity Clubs), εντούτοις, δεν δικαιολογείται η απουσία επισήμων απαιτήσεων όσον αφορά τα πρότυπα ασφαλείας. Συνεπώς, οι απαιτήσεις υποχρεωτικής ασφάλισης πρέπει να αποτελούν αναπόσπαστο τμήμα κάθε καθεστώτος ευθύνης επιβατών. Για την εξασφάλιση της ισότιμης μεταχείρισης των μεταφορέων, οι απαιτήσεις ασφάλισης θα ισχύουν για όλους τους μεταφορείς - ανεξαρτήτως σημαίας του σκάφους - οι οποίοι παρέχουν υπηρεσίες προς ή από κοινοτικούς λιμένες. Ως προς το ποσό, η ασφάλιση πρέπει να καλύπτει τα ανώτατα όρια αντικειμενικής ευθύνης ανά επιβάτη και ένα εύλογο ποσό πέραν αυτού του ορίου, πολλαπλασιαζόμενο επί τον ανώτατο αριθμό ατόμων επί του σκάφους.

4.3.6. Άμεση προσφυγή

Η δυνατότητα του ενάγοντος να απευθύνει την απαίτησή του κατευθείαν στον ασφαλιστή έχει καθοριστική σημασία στο ναυτιλιακό τομέα, δεδομένου ότι ορισμένες φορές ο μεταφορέας είναι δύσκολο να εντοπιστεί ή/και δεν είναι σε θέση να ανταποκριθεί πλήρως στις οικονομικές του υποχρεώσεις. Συνεπώς, το δικαίωμα "άμεσης προσφυγής" κατά του

²⁰ Οι απόψεις της Επιτροπής σχετικά με το διεθνές καθεστώς ευθύνης και αποζημίωσης σε περίπτωση πετρελαϊκής ρύπανσης εκτίθενται στο έγγραφο COM(2000)802 τελικό της 6ης Δεκεμβρίου 2000.

ασφαλιστή είναι αποφασιστικής σημασίας σε κάθε καθεστώς ευθύνης θαλάσσιας μεταφοράς, για την αποτελεσματική επίτευξη του στόχου του. Ως εκ τούτου, είναι σαφές ότι η απαίτηση αυτή πρέπει να συμπεριληφθεί σ' ένα μελλοντικό καθεστώς ευθύνης έναντι των επιβατών, το οποίο θα ισχύει για τους μεταφορείς στις θαλάσσιες μεταφορές επιβατών. Όσον αφορά το ύψος του δικαιώματος αυτού από οικονομική άποψη, θα πρέπει να είναι ίσο με το συνολικό κατά κεφαλή ποσό περιορισμού, το οποίο υπόκειται σε υποχρεωτική ασφάλιση.

4.3.7. *Εθνικές μεταφορές*

Το καθεστώς ευθύνης πρέπει να καλύπτει όλες τις μεταφορές εντός της Κοινότητας, συμπεριλαμβανομένης και της μεταφοράς στο εσωτερικό ενός κράτους μέλους. Το καθεστώς της σύμβασης των Αθηνών εφαρμόζεται μόνο στις διεθνείς γραμμές. Ωστόσο, ορισμένα κράτη μέλη αποφάσισαν να επεκτείνουν την εφαρμογή του και στις εθνικές μεταφορές. Σύμφωνα με την κοινοτική φιλοσοφία στην οποία βασίζεται η ισχύουσα νομοθεσία για τα επιβατηγά σκάφη - ότι το επίπεδο προστασίας των επιβατών δεν εξαρτάται από το αν πρόκειται για δρομολόγιο μεταξύ δύο κρατών μελών ή για καθαρά εθνικό δρομολόγιο - το καθεστώς ευθύνης θα πρέπει να επεκταθεί σε όλα τα είδη μεταφοράς.

4.4. **Μελλοντικές προοπτικές**

Ένα κοινοτικό καθεστώς ευθύνης θαλάσσιας μεταφοράς επιβατών, το οποίο πληροί όλα τα κριτήρια που περιγράφονται ανωτέρω, αναμένεται ότι θα ικανοποιήσει τις σημερινές ανάγκες των επιβατών επιβατηγών/οχηματαγωγών και κρουαζιερόπλοιων και θα εξασφαλίσει ένα ενιαίο καθεστώς ευθύνης στο εσωτερικό των κρατών μελών. Αυτό σημαίνει ότι το καθεστώς αυτό θα συμπεριλάβει πολλά από τα βασικά στοιχεία του καθεστώτος ευθύνης που εφαρμόζεται στον τομέα των αεροπορικών μεταφορών, αλλά θα παρέχει και ορισμένα πρόσθετα οφέλη για τους επιβάτες, δεδομένου ότι τα όρια της αντικειμενικής ευθύνης θα είναι υψηλότερα και οι απαιτήσεις ασφάλισης πολύ πιο σύνθετες. Σημαντικό είναι ότι οι απαιτήσεις ασφάλισης θα καλύπτουν όλους τους μεταφορείς, ανεξαρτήτως σημαίας ή νηολόγησης του σκάφους που καταπλέει ή αποπλέει από κοινοτικό λιμμένα. Η Επιτροπή θεωρεί ότι ένα τέτοιο καθεστώς ευθύνης για τους μεταφορείς στις θαλάσσιες μεταφορές επιβατών πρέπει να καθιερωθεί στο εσωτερικό της Κοινότητας το ταχύτερο δυνατό.

Η επεξεργασία της πρότασης περί καθεστώτος ευθύνης θαλάσσιας μεταφοράς επιβατών σε επίπεδο ΕΕ συμπίπτει με την προετοιμασία ενός νέου πρωτοκόλλου της σύμβασης των Αθηνών, το οποίο έχει προγραμματιστεί για έγκριση στο τέλος του 2002. Η Νομική Επιτροπή του ΙΜΟ, κατά την 83^η σύνοδό της από 8 έως 12 Οκτωβρίου 2001, ενέκρινε ένα σχέδιο πρωτοκόλλου το οποίο θα διαβιβαστεί για έγκριση στη Διπλωματική Διάσκεψη που έχει προγραμματιστεί για τον Οκτώβριο ή Νοέμβριο του 2002. Το σχέδιο πρωτοκόλλου θεσπίζει, μεταξύ άλλων, υποχρεωτικές απαιτήσεις ασφάλισης για τους μεταφορείς επιβατών, καθώς και ένα καθεστώς αντικειμενικής ευθύνης συνοδευόμενο από δικαιώματα άμεσης προσφυγής. Επίσης, πρόκειται να αυξηθούν σημαντικά τα όρια της ευθύνης λόγω θανάτου ή σωματικής βλάβης που προκλήθηκε από ναυτικό ατύχημα. Επίσης, εισάγεται και η δυνατότητα των συμβαλλόμενων κρατών να εφαρμόζουν υψηλότερα όρια ευθύνης για απαιτήσεις σε περίπτωση απώλειας ζωής ή σωματικής βλάβης επιβατών, εφόσον υπάρχει αμέλεια του μεταφορέως (οπότε τα ναυτικά ατυχήματα υπόκεινται σε αντιστροφή του βάρους της απόδειξης υπέρ του ενάγοντος). Όσον αφορά την εφαρμογή των διατάξεων του πρωτοκόλλου στις εθνικές μεταφορές, για την οποία δεν γίνεται άμεσα λόγος στο κείμενο, φαίνεται ότι το διεθνές καθεστώς δεν θα απαγόρευε τέτοιου είδους συμπληρωματικά μέτρα από πλευράς των συμβαλλομένων μερών του.

Συνοψίζοντας, φαίνεται ότι πιθανότατα το νέο πρωτόκολλο θα ανταποκρίνεται σε μεγάλο βαθμό στις προαναφερθείσες προσδοκίες, υπό την προϋπόθεση ότι τα όρια της ευθύνης θα είναι αρκούντως υψηλά. Εκείνο που έχει σημασία είναι ότι ακόμα και αν το συνολικό όριο ευθύνης για απαιτήσεις λόγω θανάτου ή σωματικής βλάβης δεν είναι αρκετά υψηλό, το προτεινόμενο σχέδιο πρωτοκόλλου εξακολουθεί να παρέχει τη δυνατότητα στα συμβαλλόμενα μέρη να εφαρμόζουν υψηλότερα όρια ή και καθόλου. Συνεπώς, για την προώθηση μιας γενικευμένης προσχώρησης στο καθεστώς ευθύνης επιβατών, η Επιτροπή θεωρεί ότι τα κράτη μέλη και η Κοινότητα στο σύνολό της θα πρέπει να καταβάλουν κάθε προσπάθεια ώστε το νέο πρωτόκολλο της σύμβασης των Αθηνών να εγκριθεί και να αρχίσει να ισχύει σε ευρεία κλίμακα το ταχύτερο δυνατό²¹.

Το νέο πρωτόκολλο της σύμβασης των Αθηνών αναμένεται ότι θα παρέχει τη δυνατότητα στην Κοινότητα αυτή καθεαυτή να γίνει συμβαλλόμενο μέρος της σύμβασης. Η προσχώρηση της Κοινότητας, από κοινού με τα κράτη μέλη της, στο νέο πρωτόκολλο είναι αναγκαία λόγω της αποκλειστικής αρμοδιότητας που έχει η Κοινότητα σε ορισμένα θέματα που ρυθμίζονται στο πρωτόκολλο²², μετά την έκδοση του κανονισμού 44/2001 της 22ας Δεκεμβρίου 2000 για τη διεθνή δικαιοδοσία, την αναγνώριση και την εκτέλεση αποφάσεων σε αστικές και εμπορικές υποθέσεις²³.

Η μορφή που θα έχει η πρόταση της Επιτροπής περί ενός καθεστώτος ευθύνης θαλάσσιας μεταφοράς επιβατών, το οποίο θα πληροί τα προαναφερθέντα κριτήρια, δεν έχει ακόμα οριστικοποιηθεί. Αυτό θα εξαρτηθεί από τα αποτελέσματα της Διπλωματικής Διάσκεψης σχετικά με το πρωτόκολλο των Αθηνών. Στην ιδανική περίπτωση, το κοινοτικό καθεστώς θα μπορούσε να εφαρμοστεί στο πλαίσιο του παγκόσμιου καθεστώτος και, έτσι, να αποτελέσει τμήμα ενός ευρύτερου διεθνώς εναρμονισμένου ρυθμιστικού πλαισίου. Η διεθνής αυτή λύση θα είχε πολλά πλεονεκτήματα, κυρίως από πρακτική και διαδικαστική άποψη, δεδομένου ότι οι απαιτήσεις επιβατών από την ίδια τους τη φύση συνδέονται με τη ρύθμιση διαφορών που αφορούν, ενδεχομένως, πολλά διαφορετικά μέρη και εθνικά νομικά συστήματα. Συγχρόνως όμως, η Επιτροπή θεωρεί ότι, εν προκειμένω, μια ικανοποιητική περιφερειακή λύση είναι προτιμότερη από μια μη ικανοποιητική διεθνή λύση. Σε περίπτωση που τα αποτελέσματα της Διπλωματικής Διάσκεψης για την έγκριση του πρωτοκόλλου των Αθηνών παρουσιάζουν θεμελιώδεις αδυναμίες σε σχέση με τα βασικά στοιχεία που περιγράφονται στο τμήμα αυτό, ή παρεμποδίζουν με άλλο τρόπο την εφαρμογή των εν λόγω στοιχείων, η Επιτροπή θα προτείνει ένα κοινοτικό καθεστώς το οποίο θα περιλαμβάνει τα απαραίτητα στοιχεία. Έχοντας κατά νου τη σημασία που έχει το υπό ρύθμιση ζήτημα, δηλαδή η κατάλληλη αποζημίωση σε περίπτωση θανάτου ή σωματικής βλάβης επιβατών, η Επιτροπή πιστεύει ότι η θέσπιση ενός κοινοτικού καθεστώτος στον τομέα αυτόν αποτελεί απόλυτα δικαιολογημένο και αναγκαίο μέτρο, σε περίπτωση που η διεθνής συμφωνία δεν παρέχει τα απαραίτητα εχέγγυα.

²¹ Η έναρξη ισχύος του νέου πρωτοκόλλου των Αθηνών εξαρτάται από έναν αριθμό κρατών τα οποία έχουν διατυπώσει τη σύμφωνη γνώμη τους να δεσμευτούν από το εν λόγω πρωτόκολλο. Ο αριθμός κρατών που απαιτείται για την έναρξη ισχύος του πρωτοκόλλου δεν έχει ακόμα καθοριστεί, αλλά ο αντίστοιχος αριθμός που απαιτούνταν στη σύμβαση των Αθηνών ήταν 10.

²² Άρθρα 10 και 11 του σχεδίου πρωτοκόλλου, τα οποία αντικαθιστούν ή τροποποιούν τα άρθρα 17 και 17α της σύμβασης των Αθηνών, σχετικά με τη δικαιοδοσία, την αναγνώριση και την εκτέλεση των σχετικών αποφάσεων σύμφωνα με το πρωτόκολλο. Οι διατάξεις αυτές θίγουν τις διατάξεις του κανονισμού 44/2001.

²³ ΕΕ L 12 της 16.1.2001, σ. 1.

2002/0074 (COD)

Πρόταση

ΟΔΗΓΙΑΣ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

σχετικά με ειδικές απαιτήσεις ευστάθειας για επιβατηγά οχηματαγωγά πλοία (ro-ro)

ΑΙΤΙΟΛΟΓΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

ΓΕΝΙΚΗ ΕΙΣΑΓΩΓΗ

1. Ιστορικό

Η ευστάθεια σε περίπτωση βλάβης κατόπιν συγκρούσεως αποτελεί ζήτημα πρωταρχικής σημασίας για την επιβιωσιμότητα των επιβατηγών οχηματαγωγών πλοίων (ro-ro), λόγω του ιδιαίτερου σχεδιασμού τους. Είναι προφανές ότι, εν γένει, επί όσο μεγαλύτερο χρονικό διάστημα συνεχίζει να επιπλέει ένα πλοίο, σε περίπτωση σοβαρής ζημίας, τόσο αποτελεσματικότερη μπορεί να είναι η ενδεχόμενη εκκένωση του πλοίου ή οι επιχειρήσεις έρευνας και διάσωσης. Από αυτή την άποψη, οι απαιτήσεις ευστάθειας που ισχύουν για τα εν λόγω πλοία επηρεάζουν άμεσα την ασφάλεια των επιβατών και του πληρώματος. Οι διαπιστώσεις αυτές καθίστανται ακόμη σημαντικότερες ενόψει του συνεχώς αυξανόμενου μεγέθους των οχηματαγωγών πλοίων που εξυπηρετούν κοινοτικούς λιμένες, καθώς και του συνεχώς αυξανόμενου αριθμού επιβατών και μελών του πληρώματος που μεταφέρουν.

Όπως έχει καταδείξει τόσο η πρακτική, όσο και η έρευνα, το πλέον επικίνδυνο πρόβλημα για ένα οχηματαγωγό πλοίο με κλειστό κατάστρωμα οχημάτων είναι εκείνο που τίθεται από την επίδραση της συγκέντρωσης σημαντικής ποσότητας υδάτων στο κατάστρωμα αυτό. Ωστόσο, με την εφαρμογή κατάλληλων τεχνικών προτύπων, ένα σκάφος που έχει υποστεί βλάβη δύναται να συνεχίσει να επιπλέει, ακόμη και αν έχει εισχωρήσει ορισμένη ποσότητα υδάτων στο κατάστρωμα οχημάτων (κατάστρωμα ro-ro). Η έρευνα έχει δείξει σαφώς ότι το απομένον ύψος εξάλων των πλοίου και το ύψος των κυμάτων σε συγκεκριμένη θαλάσσια περιοχή είχαν σημαντική επίδραση στην ποσότητα νερού που μπορεί να συγκεντρωθεί, σε περίπτωση βλάβης κατόπιν συγκρούσεως.

Με την ευστάθεια των επιβατηγών οχηματαγωγών πλοίων έχει ασχοληθεί, σε διεθνές επίπεδο, ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός και έχουν καθοριστεί ειδικά πρότυπα επ' αυτού, ιδίως με βάση τη Σύμβαση SOLAS του 90²⁴ και το ψήφισμα A265. Στα πρότυπα αυτά, γίνεται έμμεσα λόγος για την επίδραση της εισόδου ύδατος στο κατάστρωμα οχημάτων, σε κατάσταση θαλάσσης με σημαντικό ύψος κύματος της τάξεως του 1,5 m, και προβλέπεται χρονοδιάγραμμα σταδιακής καθιέρωσής τους για υπάρχοντα πλοία που εκτείνεται από την 1η Οκτωβρίου 1998 έως την 1η Οκτωβρίου 2010.

Μετά την τραγωδία του «Estonia», οκτώ ευρωπαϊκές χώρες (Γερμανία, Δανία, Ηνωμένο Βασίλειο, Ιρλανδία, Κάτω Χώρες, Νορβηγία, Σουηδία και Φινλανδία) αποφάσισαν, τον Φεβρουάριο του 1996, να απαιτήσουν υψηλότερα πρότυπα ευστάθειας για επιβατηγά οχηματαγωγά πλοία σε περίπτωση βλάβης από εκείνα που προβλέπονται στη SOLAS 90. Τα εν λόγω νέα πρότυπα εισηγήθηκαν στο πλαίσιο της Συμφωνίας της Στοκχόλμης (ΣΣ), της οποίας κατέστησαν μέρη οι ανωτέρω οκτώ χώρες. Οι απαιτήσεις ευστάθειας της Συμφωνίας της Στοκχόλμης είναι συμπληρωματικές του προτύπου της SOLAS 90 και αποσκοπούν να αυξήσουν την επιβιωσιμότητα των οχηματαγωγών σκαφών σε καταστάσεις θαλάσσης με σημαντικό ύψος κύματος μεταξύ 1,5 m και 4 m. Σε αυτές τις συμπληρωματικές απαιτήσεις λαμβάνεται ιδιαίτερα υπόψη η πιθανότητα συσσώρευσης υδάτων στο κατάστρωμα οχημάτων μέχρι ύψους 0,5 m. Στη Συμφωνία της Στοκχόλμης καθορίζεται χρονικό διάστημα σταδιακής καθιέρωσης, που εκτείνεται από την 1η Απριλίου 1997 έως την 1η Οκτωβρίου 2002.

²⁴ Διεθνής Σύμβαση περί ασφαλείας της ανθρώπινης ζωής εν θαλάσση, όπως αναθεωρήθηκε το 1990.

Κατά την έγκριση της Συμφωνίας της Στοκχόλμης, η Επιτροπή, λαμβάνοντας υπόψη την περιφερειακή εφαρμογή της, ανήγγειλε την πρόθεσή της να εξετάσει τις επικρατούσες τοπικές συνθήκες, υπό τις οποίες εκτελούν πλόες τα επιβατηγά οχηματαγωγά πλοία σε όλες τις ευρωπαϊκές θάλασσες, και ότι η εξέταση αυτή θα περιλαμβάνει την έκταση και τα αποτελέσματα της εφαρμογής της Συμφωνίας στην περιοχή που καλύπτεται από αυτήν. Η δήλωση κατέληγε στο συμπέρασμα ότι, υπό το φως της εξέτασης αυτής, η Επιτροπή θα αποφάσιζε κατά πόσον είναι αναγκαίο να αναλάβει περαιτέρω πρωτοβουλίες.

Το Συμβούλιο συμπεριέλαβε παρόμοια δήλωση στα πρακτικά της 2074ης συνεδρίασης του Συμβουλίου, της 17ης Μαρτίου 1998, κατά την οποία εγκρίθηκε η οδηγία 98/18/EK για τους κανόνες και τα πρότυπα ασφαλείας για τα επιβατηγά πλοία²⁵. Στη δήλωση αυτή, προσδιορίστηκε επακριβέστερα η ανάγκη να εξασφαλίζεται το ίδιο επίπεδο ασφαλείας για όλα τα επιβατηγά οχηματαγωγά πλοία που εκτελούν δρομολόγια υπό παρόμοιες συνθήκες, με αναφορά τόσο σε διεθνείς, όσο και εσωτερικούς πλόες. Με την οδηγία 98/18/EK κατέστη υποχρεωτική η εφαρμογή των προτύπων ευστάθειας της SOLAS 90 στις εσωτερικές γραμμές της Κοινότητας, για νέα πλοία των κατηγοριών Α, Β, Γ και Δ και υπάρχοντα πλοία των κατηγοριών Α και Β²⁶.

Μετά το τελευταίο σοβαρό ατύχημα επιβατηγού οχηματαγωγού πλοίου, του «Εξπρές Σάμινα» που συνέβη στην Ελλάδα τον Σεπτέμβριο του 2000, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο κάλεσε την Επιτροπή να εξετάσει την αποτελεσματικότητα της Συμφωνίας της Στοκχόλμης, καθώς και άλλα μέτρα βελτίωσης της ευστάθειας και ασφάλειας των επιβατηγών πλοίων²⁷.

Στο πλαίσιο αυτό και κατόπιν διεξοδικής ανάλυσης της Συμφωνίας της Στοκχόλμης, η Επιτροπή συμπεριέλαβε το σημείο αυτό στο πρόγραμμα εργασίας της για το 2001.

2. Οι απαιτήσεις ευστάθειας της SOLAS και η Συμφωνία της Στοκχόλμης

2.1. Με το ζήτημα της ευστάθειας των επιβατηγών σκαφών έχει ασχοληθεί επανειλημμένως ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός (ΙΜΟ), στο πλαίσιο της Διεθνούς Σύμβασης για την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα (SOLAS). Οι πρώτες απαιτήσεις ευστάθειας μετά από βλάβη εισήχθησαν το 1948 και ακολούθησαν βελτιώσεις το 1960 και το 1974. Ωστόσο, το αποφασιστικό βήμα όσον αφορά την ανάπτυξη προτύπων ευστάθειας για οχηματαγωγά πλοία έγινε το 1990, με την εισαγωγή ενός νέου τμήματος²⁸ στη Σύμβαση SOLAS. Οι εν λόγω απαιτήσεις (γνωστές ως πρότυπο ευστάθειας SOLAS 90) είναι διεθνώς αποδεκτές και εφαρμόζονται σε επιβατηγά σκάφη που εκτελούν διεθνείς πλόες από και προς λιμένες της Κοινότητας, καθώς και σε εσωτερικές γραμμές εντός των κρατών μελών, μέσω της οδηγίας 98/18/EK. Το πρότυπο SOLAS 90 αναφέρεται έμμεσα στην είσοδο ύδατος στο κατάστρωμα οχημάτων, σε κατάσταση θαλάσσης με σημαντικό ύψος κύματος της τάξεως του 1,5 m.

²⁵ ΕΕ αριθ. L144, 15.05.1998, σ. 1.

²⁶ Οι κατηγορίες αυτές καθορίζονται ανάλογα με τον τύπο θαλάσσιας περιοχής στην οποία εκτελούν δρομολόγια τα πλοία, σύμφωνα με το άρθρο 4 της οδηγίας 98/18/EK του Συμβουλίου.

²⁷ Ψήφισμα του ΕΚ Β5-0783, 0787 και 0791/2000 της 5ης Οκτωβρίου 2000.

²⁸ SOLAS Κεφάλαιο ΙΙ-1, μέρος Β.8 (Ευστάθεια μετά από βλάβη).

Οι απαιτήσεις της SOLAS 90 προβλέπουν χρονικό διάστημα σταδιακής καθιέρωσης για όλα τα υπάρχοντα επιβατηγά οχηματαγωγά πλοία, με ημερομηνίες συμμόρφωσης που εκτείνονται από την 1η Οκτωβρίου 1998 έως την 1η Οκτωβρίου 2010, ανάλογα με τον συνδυασμό διαφόρων παραγόντων²⁹.

- 2.2. Μετά την τραγωδία του «Estonia», οκτώ ευρωπαϊκές χώρες (Γερμανία, Δανία, Ηνωμένο Βασίλειο, Ιρλανδία, Κάτω Χώρες, Νορβηγία, Σουηδία και Φινλανδία) συμφώνησαν, τον Φεβρουάριο του 1996 στη Στοκχόλμη, να απαιτήσουν υψηλότερα πρότυπα ευστάθειας για επιβατηγά οχηματαγωγά πλοία σε περίπτωση βλάβης από εκείνα που είχαν καθοριστεί μόλις λίγα χρόνια πριν, με το πρότυπο SOLAS 90 του IMO. Η κεντρική ιδέα, στην οποία βασίστηκε αυτή η πρωτοβουλία, ήταν ότι ένα πλοίο πρέπει να είναι σχεδιασμένο κατά τρόπο ώστε να ανθίσταται στην ανατροπή, ακόμα και όταν έχει εισχωρήσει ορισμένη ποσότητα υδάτων στο κατάστρωμα οχημάτων (ro-ro).

Η Συμφωνία της Στοκχόλμης (ΣΣ) καταρτίστηκε στο πλαίσιο του ψηφίσματος 14 του IMO της Διάσκεψης της SOLAS του 1995, με το οποίο επετράπη στις συμβαλλόμενες κυβερνήσεις να συνάπτουν τις εν λόγω συμφωνίες, εφόσον κρίνουν ότι για τις επικρατούσες καταστάσεις θαλάσσης και άλλες τοπικές συνθήκες χρειάζονται ειδικές απαιτήσεις ευστάθειας σε μια καθορισμένη περιοχή. Κοινοποιήθηκε στον IMO, την 1η Απριλίου 1996, σύμφωνα με τη διαδικαστική παράγραφο 3 του ψηφίσματος 14 και ετέθη σε ισχύ την 1η Απριλίου 1997, σύμφωνα με το άρθρο 10 του ψηφίσματος³⁰. Με απλουστευμένους όρους, τα πρότυπα της ΣΣ είναι συμπληρωματικά των προτύπων της SOLAS 90, με την προσθήκη τεχνικών απαιτήσεων ούτως ώστε να καλύπτεται ρητά η πιθανότητα "υδάτων στο κατάστρωμα οχημάτων". Η συμμόρφωση προς τις απαιτήσεις αυτές μετράται είτε με βάση αριθμητικούς υπολογισμούς, που ορίζονται στη Συμφωνία, είτε με τη διεξαγωγή δοκιμών σε μοντέλα, σύμφωνα με τη μέθοδο δοκιμής μοντέλου του ψηφίσματος 14 της SOLAS 95.

Κατά τη λογική της Συμφωνίας, το απομένον ύψος εξάλων του σκάφους και το σημαντικό ύψος κύματος (h_s) στην περιοχή στην οποία εκτελεί δρομολόγια το πλοίο καθορίζουν το ύψος στο οποίο θα μπορούσαν να ανέλθουν τα ύδατα στο κατάστρωμα οχημάτων, σε περίπτωση ζημίας κατόπιν ατυχήματος. Κατά συνέπεια, ένα πλοίο πρέπει να είναι σχεδιασμένο κατά τρόπο ώστε να ανθίσταται στα σημαντικά ύψη κύματος που επικρατούν στις διαδρομές, ή περιοχές, όπου εκτελεί δρομολόγια. Λαμβανομένων υπόψη των ανωτέρω παραμέτρων, το αποτέλεσμα της εφαρμογής των απαιτήσεων ευστάθειας της ΣΣ είναι ότι ένα σκάφος πρέπει να ανθίσταται στην ανατροπή, ακόμη και με κατακλυσμένο κατάστρωμα οχημάτων μέχρι ύψους 0,5 μέτρου. Οι χάρτες με την ένδειξη των τιμών των σημαντικών υψών κύματος ανά περιοχή, οι οποίοι περιλαμβάνονται στη Συμφωνία της Στοκχόλμης, έχουν συνταχθεί από τις συμβαλλόμενες κυβερνήσεις και βασίζονται σε στατιστικές για ολόκληρο το έτος.

²⁹ Οι παράγοντες αυτοί είναι: η τιμή A/Amax του σκάφους, ο αριθμός επιβαινόντων και η ηλικία του. (Η διαδικασία υπολογισμού της τιμής A/Amax είναι η απλοποιημένη εκδοχή του υπολογισμού βάσει πιθανοτήτων της ευστάθειας των πλοίων μετά από βλάβη, που εγκρίθηκε από τον IMO ως μέσο για να επιχειρηθεί σύγκριση της επιβιωσιμότητας ενός πλοίου έναντι άλλου, ούτως ώστε να επιτευχθεί ιεράρχηση για σκοπούς σταδιακής καθιέρωσης. Δεν αποτελεί πρότυπο επιβιωσιμότητας).

³⁰ Εγκύκλιος αριθ. 1891 του IMO της 29ης Απριλίου 1996.

Οι ειδικές απαιτήσεις ευστάθειας της ΣΣ εφαρμόζονται σε όλα τα επιβατηγά οχηματαγωγά πλοία, ανεξαρτήτως σημαίας, τα οποία εκτελούν τακτικά διεθνή δρομολόγια, μεταφέροντας επιβάτες μεταξύ καθορισμένων λιμένων και προς ή από καθορισμένους λιμένες στην περιοχή που καλύπτεται από τη Συμφωνία. Όσον αφορά την εφαρμογή τους, η Συμφωνία προβλέπει χρονικό διάστημα σταδιακής καθιέρωσης, το οποίο εκτείνεται από την 1η Απριλίου 1997, για τα επιβατηγά οχηματαγωγά πλοία με τις κατώτατες τιμές A/A_{\max} , έως την 1η Οκτωβρίου 2002, για πλοία που είναι ήδη σύμφωνα με το πρότυπο ευστάθειας της SOLAS 90.

3. Η θέση της ΕΕ έναντι της Συμφωνίας της Στοκχόλμης

- 3.1. Κατά τη λήξη της Διάσκεψης, κατά την οποία εγκρίθηκε η Συμφωνία της Στοκχόλμης, οι υπηρεσίες της Επιτροπής προέβησαν σε δήλωση, στην οποία έλαβαν υπόψη τη συναφθείσα Συμφωνία και εξέφρασαν την άποψη ότι πρέπει να εξασφαλιστεί το ίδιο επίπεδο ασφαλείας για όλα τα επιβατηγά οχηματαγωγά πλοία που εκτελούν δρομολόγια υπό παρόμοιες συνθήκες. Σημειώνοντας ότι η Συμφωνία δεν εφαρμόζεται σε άλλα μέρη της Κοινότητας, η Επιτροπή ανήγγειλε την πρόθεσή της να εξετάσει τις επικρατούσες τοπικές συνθήκες, υπό τις οποίες εκτελούν πλώες τα επιβατηγά οχηματαγωγά πλοία σε όλες τις ευρωπαϊκές θάλασσες, και ότι η εξέταση αυτή θα περιλαμβάνει την έκταση και τα αποτελέσματα της εφαρμογής της Συμφωνίας στην περιοχή που καλύπτεται από αυτήν. Η δήλωση κατέληγε στο συμπέρασμα ότι, υπό το φως της εξέτασης αυτής, η Επιτροπή θα αποφάσιζε κατά πόσον είναι αναγκαίο να αναλάβει περαιτέρω πρωτοβουλίες.

Η ανωτέρω δήλωση της Επιτροπής επιβεβαιώθηκε κατά την 1907η συνεδρίαση του Συμβουλίου, στις 11 Μαρτίου 1996, κατά την οποία συζητήθηκε από τους Υπουργούς Μεταφορών το αποτέλεσμα της Συμφωνίας της Στοκχόλμης.

Το Συμβούλιο συμφώνησε να συμπεριλάβει παρόμοια δήλωση στα πρακτικά της 2074ης συνεδρίασης του Συμβουλίου, της 17ης Μαρτίου 1998, κατά την οποία εγκρίθηκε η οδηγία 98/18/EK του Συμβουλίου για τους κανόνες και τα πρότυπα ασφαλείας για τα επιβατηγά πλοία. Στη δήλωση αυτή, προσδιορίστηκε επακριβέστερα η ανάγκη να εξασφαλίζεται το ίδιο επίπεδο ασφαλείας για όλα τα επιβατηγά οχηματαγωγά πλοία που εκτελούν δρομολόγια υπό παρόμοιες συνθήκες, με αναφορά τόσο σε διεθνείς, όσο και εσωτερικούς πλώες. Με την οδηγία 98/18/EK κατέστη υποχρεωτική η εφαρμογή των προτύπων ευστάθειας της SOLAS 90 στις εσωτερικές γραμμές της Κοινότητας, για νέα πλοία των κατηγοριών Α, Β, Γ και Δ και υπάρχοντα πλοία των κατηγοριών Α και Β.

- 3.2. Εξάλλου, η οδηγία 1999/35/EK σχετικά με ένα σύστημα υποχρεωτικών επιθεωρήσεων για την ασφαλή εκτέλεση τακτικών δρομολογίων από οχηματαγωγά go-go και ταχύπλοα επιβατηγά σκάφη προβλέπει, στο άρθρο 4 παράγραφος 1 στοιχείο ε), ότι τα οχηματαγωγά go-go πρέπει να πληρούν τις ειδικές απαιτήσεις περί ευστάθειας που έχουν εγκριθεί σε περιφερειακό επίπεδο, όταν εκτελούν δρομολόγιο στην περιοχή που καλύπτεται από τους εν λόγω περιφερειακούς κανόνες. Η διάταξη αυτή υποχρεώνει τα κράτη υποδοχής να ελέγχουν αν τα οχηματαγωγά go-go "πληρούν τις ειδικές απαιτήσεις περί ευστάθειας που έχουν εγκριθεί σε περιφερειακό επίπεδο και έχουν μεταφερθεί στην εθνική τους νομοθεσία, σύμφωνα με τη διαδικασία κοινοποίησης που προβλέπεται στην οδηγία 98/34/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 22ας Ιουνίου 1998, για την καθιέρωση της διαδικασίας πληροφόρησης στον τομέα των τεχνικών προτύπων και προδιαγραφών και των κανόνων σχετικά με τις υπηρεσίες της κοινωνίας των πληροφοριών, όταν εκτελούν σε

αυτή την περιοχή δρομολόγιο το οποίο καλύπτεται από την προαναφερθείσα εθνική νομοθεσία, υπό την προϋπόθεση ότι αυτές οι απαιτήσεις δεν υπερβαίνουν εκείνες που ορίζονται στο παράρτημα του ψηφίσματος 14 (Απαιτήσεις περί ευστάθειας, σχετικές με τη Σύμβαση) της Διάσκεψης SOLAS του 1995 και έχουν κοινοποιηθεί εγκαίρως στον Γενικό Γραμματέα του ΙΜΟ, σύμφωνα με τις διαδικασίες που ορίζονται στο σημείο 3 του εν λόγω ψηφίσματος".

- 3.3. Σύμφωνα με την προηγούμενη δέσμευσή της, η Επιτροπή ανέθεσε μια μελέτη για να εξεταστεί η έκταση και τα αποτελέσματα της εφαρμογής της Συμφωνίας της Στοκχόλμης, όσον αφορά τις ειδικές απαιτήσεις ευστάθειας για επιβατηγά οχηματαγωγά πλοία, καθώς και το σκόπιμο της επέκτασης του πεδίου εφαρμογής της στις ευρωπαϊκές θάλασσες που δεν καλύπτονται από αυτήν. Συν τοις άλλοις, αναλύθηκε ο οικονομικός αντίκτυπος από την εφαρμογή της Συμφωνίας της Στοκχόλμης και θεωρήθηκε αποδεκτός, όπως καταδεικνύεται στο επόμενο κεφάλαιο.
- 3.4. Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, στο ψήφισμά του Β5-0783, 0787 και 0791/2000 της 5ης Οκτωβρίου 2000, κατόπιν του ναυαγίου του «Εξπρές Σάμινα», τόνισε ότι *"αναμένει την αξιολόγηση της Επιτροπής σχετικά με την αποτελεσματικότητα της Συμφωνίας της Στοκχόλμης, καθώς και άλλα μέτρα βελτίωσης της ευστάθειας και ασφάλειας των επιβατηγών πλοίων"*.
- 3.5. Κατόπιν της αξιολόγησης από πλευράς Επιτροπής, βάσει των διαβουλεύσεων με τα ενδιαφερόμενα μέρη και της συμβολής από διάφορες πηγές, συμπεριλαμβανομένων των πορισμάτων της ανωτέρω μελέτης, θεωρήθηκε ότι δικαιολογείται να αναληφθεί νομοθετική πρωτοβουλία στο πεδίο που καλύπτεται από τη Συμφωνία της Στοκχόλμης.

ΑΙΤΙΟΛΟΓΗΣΗ ΤΗΣ ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΗΣ ΚΟΙΝΟΤΙΚΗΣ ΠΡΩΤΟΒΟΥΛΙΑΣ

Η έρευνα, κατόπιν των ναυαγίων του «Herald of Free Enterprise» και του «Estonia», κατέδειξε ότι ο χειρότερος κίνδυνος για την ευστάθεια ενός οχηματαγωγού πλοίου με κλειστό κατάστρωμα οχημάτων (ro-ro) δημιουργείται από την επίδραση της συσσώρευσης σημαντικής ποσότητας υδάτων στο κατάστρωμα αυτό.

Οι παρούσες απαιτήσεις του IMO σχετικά με την ευστάθεια σε περίπτωση βλάβης, που ισχύουν για επιβατηγά οχηματαγωγά πλοία (SOLAS 90), οι οποίες εφαρμόζονται επίσης στις εσωτερικές γραμμές της Κοινότητας, μέσω της οδηγίας 98/18/EK, συμπεριλαμβάνουν έμμεσα την επίδραση της εισόδου ύδατος στο κατάστρωμα οχημάτων, σε κατάσταση θαλάσσης με σημαντικό ύψος κύματος της τάξεως του 1,5 m. Ωστόσο, οι απαιτήσεις ευστάθειας σε περίπτωση βλάβης που ορίζονται στη Συμφωνία της Στοκχόλμης αυξάνουν την επιβιωσιμότητα των πλοίων σε δυσμενέστερες καταστάσεις θαλάσσης, αφού συμπληρώνουν τις απαιτήσεις της SOLAS, ούτως ώστε να λαμβάνεται υπόψη η επίδραση των υδάτων, που θα μπορούσαν να συσσωρευτούν στο κατάστρωμα οχημάτων σε περίπτωση ζημίας κατόπιν συγκρούσεως.

Η Επιτροπή έχει δηλώσει ότι θα μπορούσε να προτείνει την εφαρμογή των εν λόγω ειδικών απαιτήσεων ευστάθειας για ολόκληρη την Κοινότητα, αφού μελετήσει τις τοπικές συνθήκες στις θάλασσες της Νοτίου Ευρώπης. Αν και στη μελέτη εμπειρογνομώνων της Επιτροπής υποστηρίζεται ότι άλλες συνθήκες που είναι καίριες για την ασφάλεια (όπως η ορατότητα ή οι θερμοκρασίες των υδάτων) μπορεί εν γένει να είναι λιγότερο δυσμενείς στις θάλασσες της Νοτίου Ευρώπης, οι τιμές των σημαντικών υψών κύματος είναι συγκρίσιμες ή ακόμη και υψηλότερες από εκείνες στη Βαλτική Θάλασσα, ενώ τα κύματα είναι γνωστό ότι είναι περισσότερο απότομα στις θάλασσες της Νοτίου Ευρώπης.

Η ανάλυση δείχνει ότι η εισαγωγή της ΣΣ στον Βορρά της Ευρώπης έλαβε χώρα χωρίς ιδιαίτερες δυσκολίες για τον κλάδο ή τις συμβαλλόμενες κυβερνήσεις. Βάσει δείγματος 82 πλοίων, από σύνολο 140 που χρειαζόταν να συμμορφωθούν με τη Συμφωνία, φαίνεται ότι το 36% των σκαφών αυτού του δείγματος δεν χρειάζονταν οποιαδήποτε αναβάθμιση. Περαιτέρω, το 69% από το σύνολο των 140 πλοίων αναβαθμίστηκαν με λιγότερο από 1 εκατομμύριο ευρώ. Το εκτιμώμενο συνολικό κόστος της αναβάθμισης ήταν περίπου 85 εκατομμύρια ευρώ. Όμως, είναι σημαντικό να σημειωθεί ότι το μεγαλύτερο μέρος αυτού του κόστους αφορά την εσπευσμένη συμμόρφωση με τα πρότυπα SOLAS 90 (αναγκαίο βήμα πριν από τη συμμόρφωση με τη Συμφωνία της Στοκχόλμης) παρά απλώς τη συμμόρφωση με αυτή καθεαυτή τη Συμφωνία.

Η οικονομική ανάλυση στη μελέτη καταλήγει στο συμπέρασμα ότι, δεδομένου ότι η κοινή τιμή των σημαντικών υψών κύματος στις θάλασσες της Νοτίου Ευρώπης είναι περίπου 2,5 m, το κόστος μετασκευής του στόλου της Νοτίου Ευρώπης, για λόγους συμμόρφωσης με τις διατάξεις της ΣΣ, θα είναι κατά προσέγγιση το ίδιο με το συναφές κόστος της συμμόρφωσης προς τις απαιτήσεις του προτύπου δύο διαμερισμάτων της SOLAS 90³¹. Αφού έως το 2010 πρόκειται να υπάρξει πλήρης συμμόρφωση προς τους κανονισμούς της SOLAS, με βάση το χρονοδιάγραμμα του IMO (διεθνείς γραμμές) και την οδηγία 98/18/EK (εσωτερικές γραμμές της Κοινότητας), ο κλάδος θα πρέπει να έχει ήδη προγραμματίσει να επενδύσει, κατά τα προσεχή έτη, στην αναβάθμιση των σχετικών πλοίων. Η μελέτη αναφέρει ότι 264 πλοία, τα οποία εξυπηρετούν τόσο διεθνείς, όσο και εσωτερικές γραμμές, θα αποτελέσουν αντικείμενο αναβάθμισης, βάσει της SOLAS, και ότι το κόστος συμμόρφωσης θα ανέλθει σε ύψος μεταξύ

³¹ Το πρότυπο δύο διαμερισμάτων της SOLAS 90 ορίζει ότι το πλοίο δύναται να επιβιώσει χωρίς να ανατραπεί, με δύο κύρια διαμερίσματα κατακλυσμένα κατόπιν βλάβης.

106 και 250 εκατομμυρίων ευρώ (σε αυτά τα αριθμητικά στοιχεία δεν λαμβάνονται υπόψη ενδεχόμενες αποσύρσεις από την κυκλοφορία οχηματαγωγών πλοίων μεγάλης ηλικίας). Όπως ήδη αναφέρθηκε, η συμμόρφωση των εν λόγω πλοίων προς τις ειδικές απαιτήσεις ευστάθειας, που ορίζονται στη Συμφωνία της Στοκχόλμης, δεν θα ανεβάσει σε απαγορευτικά επίπεδα το κόστος της συμμόρφωσής τους προς τη SOLAS.

Φαίνεται, επομένως, ότι με την εφαρμογή των απαιτήσεων ευστάθειας της ΣΣ στα επιβατηγά οχηματαγωγά σκάφη της Νοτίου Ευρώπης, θα εξασφαλιστεί ομοιομορφία των απαιτήσεων ευστάθειας και αύξηση της επιβιωσιμότητας των επιβατηγών οχηματαγωγών πλοίων σε ολόκληρη την Κοινότητα, χωρίς σημαντική αύξηση της οικονομικής προσπάθειας του σχετικού μέρους του κλάδου, που εν πάση περιπτώσει πρέπει να συμμορφωθεί με το πρότυπο SOLAS 90.

Ενόψει των ανωτέρω, η Επιτροπή είναι της γνώμης ότι ο διαχωρισμός Βορρά-Νότου όσον αφορά τις απαιτήσεις ευστάθειας των οχηματαγωγών πλοίων σε περίπτωση βλάβης (πρότυπα της Συμφωνίας της Στοκχόλμης στον Βορρά και πρότυπα της SOLAS 90 στον Νότο) φαίνεται αδικαιολόγητος, τόσο από άποψη παραμέτρων ασφαλείας, όσο και για τεχνικοοικονομικούς λόγους.

Η ορθή κίνηση είναι η θέσπιση οδηγίας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, με την οποία να επιβάλλονται τα ειδικά πρότυπα ευστάθειας, όπως ορίζονται στη Συμφωνία της Στοκχόλμης, σε όλα τα επιβατηγά οχηματαγωγά πλοία (to-go) που εκτελούν διεθνείς πλόες από και προς λιμένες της Κοινότητας. Πρέπει να σημειωθεί ότι τα νεότευκτα οχηματαγωγά, για εκτέλεση δρομολογίων τόσο στη Βόρειο, όσο και στη Νότιο Ευρώπη είναι εν γένει σύμφωνα με τα προαναφερόμενα πρότυπα μεγαλύτερης ευστάθειας. Για την αναβάθμιση υπαρχόντων επιβατηγών οχηματαγωγών πλοίων που εκτελούν δρομολόγια στη Νότιο Ευρώπη θα χρειαστεί μεταβατική περίοδος, όπως προβλεπόταν και στην περίπτωση της εισαγωγής των προτύπων της Συμφωνίας της Στοκχόλμης για τον στόλο που εκτελεί δρομολόγια στη Βόρειο Ευρώπη.

Λαμβάνοντας υπόψη ότι οι συνθήκες υπό τις οποίες εκτελούν δρομολόγια τα επιβατηγά οχηματαγωγά πλοία σε εσωτερικούς πλόες στα κράτη μέλη είναι συχνά παρόμοιες με εκείνες που επικρατούν σε διεθνείς πλόες, η πρόταση της Επιτροπής για την τροποποίηση της οδηγίας 98/18/ΕΚ του Συμβουλίου περιέχει ειδικές διατάξεις προς την κατεύθυνση αυτή. Όντως, προβλέπει την εισαγωγή των ίδιων ή ισοδύναμων απαιτήσεων ευστάθειας για οχηματαγωγά πλοία που εκτελούν εσωτερικούς πλόες με εκείνες που προτείνονται για οχηματαγωγά πλοία που εκτελούν διεθνείς πλόες.

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΟ ΤΗΣ ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΗΣ ΟΔΗΓΙΑΣ

Με την προτεινόμενη οδηγία θα εισαχθούν οι ειδικές απαιτήσεις ευστάθειας της Συμφωνίας της Στοκχόλμης σε ολόκληρη την Κοινότητα, οι οποίες θα καλύπτουν όλα τα επιβατηγά οχηματαγωγά πλοία (ro-ro) που εκτελούν δρομολόγια από και προς λιμένες της Κοινότητας, σε διεθνείς πλόες.

Οι ειδικές απαιτήσεις ευστάθειας συνιστούν συμπλήρωμα του παρόντος διεθνούς προτύπου του IMO (SOLAS 90) και ήδη εφαρμόζονται σε 7 βόρεια κράτη μέλη της Κοινότητας, τα οποία είναι συμβαλλόμενα μέρη της Συμφωνίας της Στοκχόλμης, η οποία εγκρίθηκε στο πλαίσιο του ψηφίσματος 14 του IMO της Διάσκεψης της SOLAS του 1995. Με την παρούσα οδηγία θα επικρατήσει ομοιομορφία των απαιτήσεων ευστάθειας για επιβατηγά οχηματαγωγά πλοία που εκτελούν δρομολόγια υπό τις ίδιες συνθήκες και θα εισαχθεί, στο πλαίσιο της Κοινότητας, μια περιφερειακή συμφωνία που εγκρίθηκε υπό την αιγίδα του IMO.

Το κύριο πλεονέκτημα των προτεινομένων απαιτήσεων ευστάθειας είναι η συμβολή τους στη βελτίωση της επιβιωσιμότητας πλοίων αυτού του τύπου, σε περίπτωση βλάβης κατόπιν συγκρούσεως, και η άμεση σύνδεση του εφαρμοστέου προτύπου με το συγκεκριμένο δρομολόγιο που εκτελούν τα πλοία. Οι απαιτήσεις καθορίζονται, όντως, με βάση τις τιμές των σημαντικών υψών κύματος που απαντούν στις θαλάσσιες περιοχές στις οποίες ταξιδεύουν τα πλοία. Λαμβανομένων υπόψη των επιχειρησιακών συνθηκών του πλοίου, οι ειδικές απαιτήσεις ευστάθειας εγγυώνται την ευστάθεια του πλοίου σε περίπτωση ζημίας, με ποσότητα υδάτων συγκεντρωμένη στο κατάστρωμα οχημάτων μέχρι ύψους 0,5 μέτρου.

Ενόψει των δομικών μετασκευών, στις οποίες μπορεί να χρειαστεί να υποβληθούν τα υπάρχοντα πλοία, ώστε να συμμορφωθούν με τις νέες απαιτήσεις ευστάθειας, η οδηγία εισάγει χρονικό διάστημα σταδιακής καθιέρωσης, λαμβανομένων υπόψη των ημερομηνιών συμμόρφωσης με τη SOLAS 90.

ΕΙΔΙΚΕΣ ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ

Άρθρο 1

Σκοπός της παρούσας οδηγίας είναι η καθιέρωση ενιαίου επιπέδου ειδικών απαιτήσεων ευστάθειας για επιβατηγά οχηματαγωγά πλοία (ro-ro), οι οποίες θα βελτιώσουν την επιβιωσιμότητα σκαφών αυτού του τύπου, σε περίπτωση βλάβης κατόπιν συγκρούσεως, και θα παρέχουν υψηλότερο επίπεδο ασφαλείας για τους επιβάτες και το πλήρωμα. Ενόψει του γεγονότος ότι 7 βόρεια κράτη μέλη της Κοινότητας ήδη εφαρμόζουν τις εν λόγω ειδικές απαιτήσεις ευστάθειας, μέσω περιφερειακής συμφωνίας, η προτεινόμενη οδηγία θα καταλήξει στην εισαγωγή αυτής της περιφερειακής συμφωνίας στο κοινοτικό πλαίσιο και στην επέκτασή της στις θάλασσες της Νοτίου Ευρώπης και στις ακτές του Ατλαντικού.

Άρθρο 2

Το παρόν άρθρο περιέχει τους ορισμούς των βασικών όρων που χρησιμοποιούνται στην οδηγία και βασίζονται στους ορισμούς της Σύμβασης SOLAS του IMO (Διεθνής Σύμβαση περί ασφαλείας της ανθρωπίνης ζωής εν θαλάσση), καθώς και σε υφιστάμενη κοινοτική νομοθεσία, ιδίως στην οδηγία 98/18/ΕΚ της 17ης Μαρτίου 1998 για τους κανόνες και τα πρότυπα ασφαλείας για τα επιβατηγά πλοία.

Άρθρο 3

Το άρθρο 3 ορίζει το πεδίο εφαρμογής της οδηγίας. Η οδηγία θα εφαρμόζεται σε όλα τα επιβατηγά οχηματαγωγά πλοία που εκτελούν τακτικό δρομολόγιο από και προς λιμένα κράτους μέλους, ανεξαρτήτως της σημαίας τους, όταν εκτελούν διεθνείς πλόες.

Άρθρο 4

Το παρόν άρθρο ορίζει ότι, για την εφαρμογή του ειδικού προτύπου ευστάθειας, χρησιμοποιείται η τιμή των σημαντικών υψών κύματος, με σκοπό να προσδιοριστεί το ύψος των υδάτων στο κατάστρωμα οχημάτων.

Άρθρο 5

Το άρθρο αυτό ορίζει ότι, ενόψει του άρθρου 4, τα κράτη μέλη πρέπει να καθορίσουν τις θαλάσσιες περιοχές υπό τη δικαιοδοσία τους, καθώς και τις περιοχές μεταξύ κρατών μελών και κρατών μελών και τρίτων χωρών στις οποίες εκτελούν πλόες επιβατηγά οχηματαγωγά πλοία που εξυπηρετούν τους κοινοτικούς λιμένες.

Οι εν λόγω περιοχές και τα αντίστοιχα σημαντικά ύψη κύματος θα κοινοποιηθούν στην Επιτροπή και θα δημοσιευθούν από τις αρμόδιες ναυτιλιακές αρχές των κρατών μελών.

Άρθρο 6

Στον παρόν άρθρο καθορίζεται η σύνδεση με τις ειδικές απαιτήσεις ευστάθειας, που παρατίθενται στο παράρτημα I της οδηγίας. Οι απαιτήσεις αυτές θα εφαρμόζονται επιπλέον των απαιτήσεων του κανονισμού II-1/8 της SOLAS σχετικά με την ευστάθεια σε περίπτωση βλάβης.

Επομένως, οι ειδικές απαιτήσεις ευστάθειας είναι συμπληρωματικές του προτύπου ευστάθειας της SOLAS 90 και λαμβάνουν ειδικά υπόψη την επίδραση των υδάτων που ενδέχεται να συγκεντρωθούν στο κατάστρωμα οχημάτων, σε περίπτωση ζημίας, ούτως ώστε το πλοίο να κατορθώσει να επιβιώσει σε δυσμενέστερες καταστάσεις θαλάσσης από εκείνες με σημαντικό ύψος κύματος 1,5 m.

Οι ειδικές απαιτήσεις ευστάθειας, που εισάγονται με την παρούσα οδηγία, βασίζονται σε μαθηματικό τύπο, με τον οποίο υπολογίζεται το ύψος των υδάτων στο κατάστρωμα οχημάτων, σε περίπτωση ζημίας κατόπιν συγκρούσεως, ανάλογα με δύο βασικές παραμέτρους: το απομένον ύψος εξάλων του πλοίου και το σημαντικό ύψος κύματος στη θαλάσσια περιοχή στην οποία εκτελεί δρομολόγιο το πλοίο.

Το άρθρο αυτό αναφέρεται επίσης στις κατευθυντήριες γραμμές προς τα κράτη μέλη, για την εφαρμογή των ειδικών απαιτήσεων ευστάθειας που παρατίθενται στο παράρτημα I, οι οποίες παρουσιάζονται στο παράρτημα II της οδηγίας. Αυτές οι κατευθυντήριες οδηγίες υποβλήθηκαν στον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό από τις κυβερνήσεις της Δανίας, του Ηνωμένου Βασιλείου, της Σουηδίας και της Φινλανδίας, κατά την 40ή σύνοδο της υποεπιτροπής του IMO για την ευστάθεια και τις γραμμές φορτώσεως και την ασφάλεια των αλιευτικών σκαφών, στις 5 Ιουλίου 1996.

Άρθρο 7

Το άρθρο 7 ορίζει ότι τα νέα πλοία θα πληρούν τις ειδικές απαιτήσεις ευστάθειας από την 1η Οκτωβρίου 2004, ταυτοχρόνως δε εισάγει χρονικό διάστημα σταδιακής καθιέρωσης, για τη

συμμόρφωση των υπαρχόντων πλοίων. Το εν λόγω χρονικό διάστημα θεωρήθηκε αναγκαίο ενόψει των δομικών μετασκευών στις οποίες θα πρέπει να υποβληθούν τα υπάρχοντα πλοία, επιπλέον των μετασκευών στις οποίες θα πρέπει να υποβληθούν βάσει των απαιτήσεων της SOLAS 90. Καταληκτική ημερομηνία συμμόρφωσης ορίστηκε η 1η Οκτωβρίου 2010. Το χρονοδιάγραμμα αυτό λαμβάνει υπόψη ότι η πλειονότητα των επιβατηγών οχηματαγωγών πλοίων θα πρέπει να έχει συμμορφωθεί με τα πρότυπα ευστάθειας της SOLAS έως την 1η Οκτωβρίου 2005 και ότι η καταληκτική ημερομηνία συμμόρφωσης, στο πλαίσιο της SOLAS, είναι επίσης η 1η Οκτωβρίου 2010.

Άρθρο 8

Το άρθρο 8 αναφέρεται στο πιστοποιητικό συμμόρφωσης, που πρέπει να εκδίδεται, από την αρχή του κράτους της σημαίας, για όλα τα σκάφη που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της παρούσας οδηγίας. Τα πιστοποιητικά συμμόρφωσης που εκδίδονται από ένα κράτος μέλος, θα γίνονται δεκτά από όλα τα κράτη μέλη. Κάθε κράτος μέλος, υπό την ιδιότητά του ως κράτους υποδοχής, δέχεται το πιστοποιητικό που έχει εκδοθεί από κράτος μη μέλος, στο οποίο πιστοποιείται ότι το πλοίο πληροί τις ειδικές απαιτήσεις ευστάθειας που καθορίζονται στην παρούσα οδηγία.

Άρθρο 9

Βάσει των διατάξεων του παρόντος άρθρου, επιτρέπεται η ειδική μεταχείριση επιβατηγών οχηματαγωγών πλοίων που δρομολογούνται μόνον επί εποχιακής βάσεως, σε περιοχή όπου το σημαντικό ύψος κύματος, κατά την εν λόγω εποχή, έχει χαμηλότερη τιμή από εκείνη που έχει καθοριστεί για δρομολόγηση καθ' όλη τη διάρκεια του έτους στην ίδια περιοχή. Στην περίπτωση αυτή, οι ειδικές απαιτήσεις ευστάθειας, που εισάγονται με την παρούσα οδηγία, θα βασίζονται στις εποχιακές τιμές των σημαντικών υψών κύματος, που πρόκειται να καθοριστούν από τα κράτη μέλη. Αυτή η εποχιακή δρομολόγηση μπορεί να προσφέρει κάποια ευελιξία σε φορείς εκμετάλλευσης που επιθυμούν να δρομολογήσουν επιπλέον πλοία κατά την υψηλή περίοδο και να προσφέρουν περισσότερες δυνατότητες στο επιβατικό κοινό, χωρίς να μειώνεται καθόλου το παρεχόμενο επίπεδο ασφαλείας.

Άρθρα 10 & 11

Το άρθρο 10 αναφέρεται στην ενδεχόμενη προσαρμογή των παραρτημάτων της οδηγίας, υπό το φως της τεχνικής προόδου, της κτηθείσας εμπειρίας ή της εξέλιξης των κανονιστικών ρυθμίσεων σε διεθνές επίπεδο (ΙΜΟ). Όπως ορίζεται στο άρθρο 11, στην περίπτωση αυτή, η Επιτροπή επικουρείται από την επιτροπή που έχει συσταθεί βάσει του άρθρου 12 παράγραφος 1 της οδηγίας 93/75/ΕΟΚ³².

Άρθρο 12

Κατά το παρόν άρθρο, τα κράτη μέλη θεσπίζουν σύστημα αποτρεπτικών μέτρων, κυρώσεων για την παράβαση των εθνικών διατάξεων που θεσπίζονται δυνάμει της παρούσας οδηγίας. Λόγω του πολύπλοκου τεχνικού χαρακτήρα των εισαγομένων προτύπων, ζητείται ιδιαίτερη επαγρύπνηση από τα κράτη μέλη κατά την εφαρμογή τους.

³² Οδηγία 93/75/ΕΟΚ της 13ης Σεπτεμβρίου 1993, για τις ελάχιστες προδιαγραφές που απαιτούνται για τα πλοία τα οποία κατευθύνονται σε ή αποπλέουν από κοινοτικούς λιμένες μεταφέροντας επικίνδυνα ή ρυπογόνα εμπορεύματα.

Άρθρο 13

Το παρόν άρθρο τάσσει προθεσμία για τη μεταφορά της παρούσας οδηγίας στην εθνική νομοθεσία των κρατών μελών, η οποία είναι η 1η Ιανουαρίου 2004.

Άρθρο 14

Ουδέν σχόλιον.

Άρθρο 15

Ουδέν σχόλιον.

Πρόταση

ΟΔΗΓΙΑΣ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

σχετικά με ειδικές απαιτήσεις ευστάθειας για επιβατηγά οχηματαγωγά πλοία (ro-ro)

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, και ιδίως το άρθρο 80 παράγραφος 2,

την πρόταση της Επιτροπής³³,

τη γνώμη της Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής³⁴,

τη γνώμη της Επιτροπής των Περιφερειών³⁵,

Αποφασίζοντας σύμφωνα με τη διαδικασία που ορίζεται στο άρθρο 251 της συνθήκης,

Εκτιμώντας τα εξής:

- (1) Στο πλαίσιο της κοινής πολιτικής μεταφορών, πρέπει να ληφθούν περαιτέρω μέτρα για να βελτιωθεί η ασφάλεια των θαλάσσιων μεταφορών επιβατών.
- (2) Η Κοινότητα επιθυμεί να αποφεύγονται, με κάθε ενδεδειγμένο μέσο, τα ναυτικά ατυχήματα που συμβαίνουν σε επιβατηγά οχηματαγωγά πλοία (ro-ro) και καταλήγουν σε απώλεια ανθρωπίνων ζωών.
- (3) Η επιβιωσιμότητα οχηματαγωγών πλοίων σε περίπτωση βλάβης κατόπιν συγκρούσεως, όπως προσδιορίζεται από το πρότυπο ευστάθειας τους σε περίπτωση βλάβης, αποτελεί βασικό παράγοντα για την ασφάλεια των επιβατών και του πληρώματος και είναι ιδιαίτερα σημαντική για επιχειρήσεις έρευνας και διάσωσης. Το πλέον επικίνδυνο πρόβλημα για την ευστάθεια ενός οχηματαγωγού πλοίου με κλειστό κατάστρωμα οχημάτων, σε περίπτωση βλάβης κατόπιν συγκρούσεως, είναι εκείνο που τίθεται από την επίδραση της συγκέντρωσης σημαντικής ποσότητας υδάτων στο κατάστρωμα αυτό.

³³ ΕΕ C , , σ . .

³⁴ ΕΕ C , , σ . .

³⁵ ΕΕ C , , σ . .

- (4) Τα άτομα που χρησιμοποιούν επιβατηγά οχηματαγωγά πλοία και το πλήρωμα που απασχολείται στα σκάφη αυτά σε ολόκληρη την Κοινότητα δικαιούνται να απαιτούν το ίδιο υψηλό επίπεδο ασφαλείας, ανεξάρτητα από την περιοχή στην οποία εκτελούν δρομολόγια τα πλοία.
- (5) Ενόψει της διάστασης της εσωτερικής αγοράς των θαλάσσιων επιβατικών μεταφορών, η δράση σε κοινοτικό επίπεδο είναι ο αποτελεσματικότερος τρόπος καθιέρωσης ενός κοινού ελαχίστου επιπέδου ασφαλείας για τα πλοία σε ολόκληρη την Κοινότητα.
- (6) Η δράση σε κοινοτικό επίπεδο είναι ο καλύτερος τρόπος για να εξασφαλιστεί εναρμονισμένη επιβολή των αρχών που έχουν συμφωνηθεί στο πλαίσιο του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (IMO), ώστε να αποφεύγονται στρεβλώσεις του ανταγωνισμού μεταξύ των φορέων εκμετάλλευσης επιβατηγών οχηματαγωγών πλοίων που εκτελούν δρομολόγια στην Κοινότητα.
- (7) Οι γενικές απαιτήσεις ευστάθειας για επιβατηγά οχηματαγωγά πλοία μετά από βλάβη θεσπίστηκαν σε διεθνές επίπεδο από τη Διάσκεψη του 1990 της SOLAS και συμπεριλήφθηκαν στο κεφάλαιο II-1, μέρος B8 της Σύμβασης SOLAS (πρότυπο SOLAS 90). Οι εν λόγω απαιτήσεις εφαρμόζονται σε ολόκληρη την Κοινότητα, λόγω της άμεσης εφαρμογής, στους διεθνείς πλόες, της Σύμβασης SOLAS και της εφαρμογής, στους εσωτερικούς πλόες, της οδηγίας 1998/18/EK του Συμβουλίου για τους κανόνες και τα πρότυπα ασφαλείας για τα επιβατηγά πλοία³⁶.
- (8) Το πρότυπο ευστάθειας μετά από βλάβη της SOLAS 90 αναφέρεται έμμεσα στην είσοδο ύδατος στο κατάστρωμα οχημάτων, σε κατάσταση θαλάσσης με σημαντικό ύψος κύματος της τάξεως του 1,5 m.
- (9) Με το ψήφισμα 14 του IMO της Διάσκεψης της SOLAS του 1995, επετράπη στα μέλη του IMO να συνάπτουν περιφερειακές συμφωνίες, εφόσον κρίνουν ότι για τις επικρατούσες καταστάσεις θαλάσσης και άλλες τοπικές συνθήκες χρειάζονται ειδικές απαιτήσεις ευστάθειας σε μια καθορισμένη περιοχή.
- (10) Οκτώ βόρειες ευρωπαϊκές χώρες, μεταξύ των οποίων επτά κράτη μέλη της Κοινότητας, συμφώνησαν, στη Στοκχόλμη στις 28 Φεβρουαρίου 1996, να εισαγάγουν υψηλότερο πρότυπο ευστάθειας για επιβατηγά οχηματαγωγά πλοία σε περίπτωση βλάβης, ούτως ώστε να λαμβάνεται υπόψη η επίδραση της συγκέντρωσης υδάτων στο κατάστρωμα οχημάτων και να καθίσταται δυνατή η επιβίωση του πλοίου σε δυσμενέστερες καταστάσεις θαλάσσης από εκείνες του προτύπου SOLAS 90, με σημαντικά ύψη κύματος έως και 4 m.
- (11) Κατά την εν λόγω συμφωνία, γνωστή ως Συμφωνία της Στοκχόλμης, το ειδικό πρότυπο ευστάθειας έχει άμεση σχέση με τη θαλάσσια περιοχή στην οποία εκτελεί δρομολόγια το πλοίο, και ειδικότερα με το σημαντικό ύψος κύματος που έχει καταγραφεί στην περιοχή εκτέλεσης δρομολογίων. Το σημαντικό ύψος κύματος στην περιοχή όπου εκτελεί δρομολόγια το πλοίο καθορίζει το ύψος στο οποίο θα μπορούσαν να ανέλθουν τα ύδατα στο κατάστρωμα οχημάτων, σε περίπτωση ζημίας κατόπιν ατυχήματος.

³⁶

EE L 144, 15.5.1998, σ. 1.

- (12) Κατά τη λήξη της Διάσκεψης, κατά την οποία εγκρίθηκε η Συμφωνία της Στοκχόλμης, η Επιτροπή σημείωσε ότι η Συμφωνία δεν ήταν εφαρμόσιμη σε άλλα μέρη της Κοινότητας και ανακοίνωσε την πρόθεσή της να εξετάσει τις επικρατούσες τοπικές συνθήκες, υπό τις οποίες εκτελούν πλώες τα επιβατηγά οχηματαγωγά πλοία σε όλες τις ευρωπαϊκές θάλασσες και να αναλάβει ενδεδειγμένες πρωτοβουλίες.
- (13) Το Συμβούλιο συμπεριέλαβε δήλωση στα πρακτικά της 2074ης συνεδρίασης του Συμβουλίου, της 17ης Μαρτίου 1998, στην οποία τονίζεται η ανάγκη να εξασφαλίζεται το ίδιο επίπεδο ασφαλείας για όλα τα επιβατηγά οχηματαγωγά πλοία που εκτελούν δρομολόγια υπό παρόμοιες συνθήκες, είτε σε διεθνείς, είτε σε εσωτερικούς πλώες.
- (14) Μετά το ναυάγιο του «Εξπρές Σάμινα», το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο εξέδωσε, στις 5 Οκτωβρίου 2000, το ψήφισμά του B5-0783, 0787 και 0791/2000, στο οποίο δήλωσε ρητά ότι ανέμενε την αξιολόγηση της Επιτροπής σχετικά με την αποτελεσματικότητα της Συμφωνίας της Στοκχόλμης, καθώς και άλλα μέτρα βελτίωσης της ευστάθειας και ασφάλειας των επιβατηγών πλοίων.
- (15) Βάσει μιας μελέτης εμπειρογνομόνων από πλευράς Επιτροπής, διαπιστώθηκε ότι οι συνθήκες ύψους κύματος στις θάλασσες της Νοτίου Ευρώπης είναι παρόμοιες με εκείνες στον Βορρά. Αν και οι γενικές μετεωρολογικές συνθήκες μπορεί να είναι εν γένει ευνοϊκότερες στον Νότο, το πρότυπο ευστάθειας, που καθορίζεται στο πλαίσιο της Συμφωνίας της Στοκχόλμης, βασίζεται αποκλειστικά στην παράμετρο του σημαντικού ύψους κύματος και στον τρόπο με τον οποίο το στοιχείο αυτό επηρεάζει τη συγκέντρωση υδάτων στο κατάστρωμα οχημάτων.
- (16) Η εφαρμογή κοινών κοινοτικών προτύπων ασφαλείας όσον αφορά τις απαιτήσεις ευστάθειας για επιβατηγά οχηματαγωγά πλοία είναι ουσιώδους σημασίας για την ασφάλεια των εν λόγω σκαφών και πρέπει να αποτελεί μέρος του κοινού πλαισίου ασφαλείας των θαλασσίων μεταφορών.
- (17) Για να βελτιωθεί η ασφάλεια και για να αποφευχθεί στρέβλωση του ανταγωνισμού, τα κοινά πρότυπα ασφαλείας όσον αφορά την ευστάθεια πρέπει να εφαρμόζονται σε όλα τα επιβατηγά οχηματαγωγά πλοία, ανεξαρτήτως της σημαίας που φέρουν, εφόσον εκτελούν τακτικά δρομολόγια προς ή από έναν λιμένα στα κράτη μέλη σε διεθνείς πλώες.
- (18) Η ασφάλεια των πλοίων αποτελεί κυρίως αρμοδιότητα των κρατών της σημαίας και, επομένως, κάθε κράτος μέλος πρέπει να εξασφαλίζει συμμόρφωση με τις απαιτήσεις ασφαλείας που εφαρμόζονται για τα επιβατηγά οχηματαγωγά πλοία που φέρουν τη σημαία του εν λόγω κράτους μέλους.
- (19) Πρέπει επίσης να υπάρχουν ρυθμίσεις για τα κράτη μέλη υπό την ιδιότητά τους ως κρατών υποδοχής. Οι αρμοδιότητες που ασκούνται υπό αυτή την ιδιότητα βασίζονται στις ειδικές αρμοδιότητες του κράτους του λιμένα, που ευθυγραμμίζονται πλήρως με την Σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας (UNCLOS) του 1982.
- (20) Οι ειδικές απαιτήσεις ευστάθειας, που εισάγονται με την παρούσα οδηγία, πρέπει να βασίζονται σε μια μέθοδο σύμφωνα με την οποία το ύψος των υδάτων στο κατάστρωμα οχημάτων, σε περίπτωση ζημίας κατόπιν συγκρούσεως, να υπολογίζεται ανάλογα με δύο βασικές παραμέτρους: το απομένον ύψος εξάλων του πλοίου και το

σημαντικό ύψος κύματος στη θαλάσσια περιοχή στην οποία εκτελεί δρομολόγια το πλοίο.

- (21) Τα κράτη μέλη πρέπει να καθορίσουν και να δημοσιεύσουν τα σημαντικά ύψη κύματος στις θαλάσσιες περιοχές υπό τη δικαιοδοσία τους. Για τις διεθνείς διαδρομές, τα σημαντικά ύψη κύματος πρέπει να καθοριστούν με συμφωνία μεταξύ των κρατών και στα δύο άκρα της διαδρομής. Μπορούν επίσης να καθοριστούν σημαντικά ύψη κύματος για εποχιακή δρομολόγηση στις ίδιες θαλάσσιες περιοχές.
- (22) Κάθε επιβατηγό οχηματαγωγό πλοίο, που εκτελεί πλόες στο πλαίσιο του πεδίου εφαρμογής της παρούσας οδηγίας, πρέπει να πληροί τις απαιτήσεις ευστάθειας ως προς τα σημαντικά ύψη κύματος που έχουν καθοριστεί για την περιοχή δρομολόγησής του. Πρέπει να φέρει πιστοποιητικό συμμόρφωσης, εκδοθέν από το κράτος μέλος της σημαίας, το οποίο πρέπει να γίνεται δεκτό από όλα τα άλλα κράτη μέλη.
- (23) Τα πρότυπα ευστάθειας της SOLAS 90 παρέχουν επίπεδο ασφαλείας ισοδύναμο προς τις ειδικές απαιτήσεις ευστάθειας που καθιερώνονται με την παρούσα οδηγία για πλοία που εκτελούν δρομολόγια σε θαλάσσιες περιοχές όπου το σημαντικό ύψος κύματος είναι ίσο ή μικρότερο από 1,5 m.
- (24) Ενόψει των δομικών μετασκευών στις οποίες μπορεί να χρειαστεί να υποβληθούν τα υπάρχοντα πλοία, ώστε να συμμορφωθούν με τις ειδικές απαιτήσεις ευστάθειας, οι εν λόγω απαιτήσεις πρέπει να εισαχθούν εντός χρονικού διαστήματος αρκετών ετών, για να δοθεί στο σχετικό μέρος του κλάδου επαρκής χρόνος για να συμμορφωθεί. Για τον σκοπό αυτόν, πρέπει να προβλέπεται χρονοδιάγραμμα σταδιακής καθιέρωσης για υπάρχοντα πλοία.
- (25) Αφού τα μέτρα που είναι αναγκαία για την εφαρμογή της παρούσας οδηγίας είναι γενικά μέτρα, κατά την έννοια του άρθρου 2 της απόφασης 1999/468/EK του Συμβουλίου της 28ης Ιουνίου 1999 για τον καθορισμό των όρων άσκησης των εκτελεστικών αρμοδιοτήτων που ανατίθενται στην Επιτροπή³⁷, θα πρέπει να εγκρίνονται με τη διαδικασία της κανονιστικής επιτροπής, που προβλέπεται στο άρθρο 5 της εν λόγω απόφασης.
- (26) Εφόσον οι στόχοι της προτεινόμενης δράσης, συγκεκριμένα η διασφάλιση της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα, με τη βελτίωση της επιβιωσιμότητας των οχηματαγωγών πλοίων σε περίπτωση ζημίας, δεν μπορούν να επιτευχθούν επαρκώς από τα κράτη μέλη, ενώ μπορούν να επιτευχθούν καλύτερα σε κοινοτικό επίπεδο, λόγω των διαστάσεων και των αποτελεσμάτων της δράσης, η Κοινότητα δύναται να εγκρίνει μέτρα, σύμφωνα με την αρχή της επικουρικότητας, η οποία ορίζεται στο άρθρο 5 της συνθήκης. Σύμφωνα με την αρχή της αναλογικότητας, η οποία ορίζεται στο ίδιο άρθρο, η παρούσα οδηγία δεν υπερβαίνει τα αναγκαία όρια για την επίτευξη αυτών των στόχων,

³⁷

EE L 184, 17.7.1999, σ. 23.

ΕΞΕΛΩΣΑΝ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΟΔΗΓΙΑ:

Άρθρο 1 *Σκοπός*

Σκοπός της παρούσας οδηγίας είναι η καθιέρωση ενιαίου επιπέδου ειδικών απαιτήσεων ευστάθειας για επιβατηγά οχηματαγωγά πλοία (ro-ro), οι οποίες θα βελτιώσουν την επιβιωσιμότητα σκαφών αυτού του τύπου σε περίπτωση βλάβης κατόπιν συγκρούσεως και θα παρέχουν υψηλότερο επίπεδο ασφαλείας για τους επιβάτες και το πλήρωμα.

Άρθρο 2 *Ορισμοί*

Για τον σκοπό της παρούσας οδηγίας, νοούνται ως:

- α) "επιβατηγό οχηματαγωγό πλοίο (ro-ro)", το ποντοπόρο επιβατηγό σκάφος το οποίο είναι διαρρυθμισμένο κατά τρόπο ώστε να μπορούν να εισέρχονται και να εξέρχονται απευθείας από αυτό οδικά ή σιδηροδρομικά οχήματα και μεταφέρει περισσότερους από 12 επιβάτες·
- β) "νέο πλοίο", το πλοίο του οποίου έχει τοποθετηθεί η τρόπιδα ή το οποίο βρίσκεται σε ανάλογο στάδιο κατασκευής κατά ή μετά την 1η Οκτωβρίου 2004· ως ανάλογο στάδιο κατασκευής νοείται το στάδιο κατά το οποίο:
 - i) αρχίζει η ναυπήγηση που προσδιορίζει ένα συγκεκριμένο πλοίο, και
 - ii) έχει αρχίσει η συναρμολόγηση του εν λόγω πλοίου, που αντιστοιχεί σε τουλάχιστον 50 τόνους ή στο 1% της εκτιμώμενης μάζας του δομικού υλικού, εάν το μέγεθος αυτό είναι μικρότερο·
- γ) "υπάρχον πλοίο", το πλοίο που δεν είναι νέο·
- δ) "επιβάτης", κάθε άτομο εκτός από τον πλοίαρχο και τα μέλη του πληρώματος ή άλλα άτομα που απασχολούνται ή έχουν προσληφθεί υπό οποιαδήποτε ιδιότητα στο πλοίο για τις ανάγκες του εν λόγω πλοίου·
- ε) "Διεθνείς Συμβάσεις", η Διεθνής Σύμβαση περί ασφαλείας της ανθρωπίνης ζωής εν θαλάσση του 1974 (η Σύμβαση SOLAS του 1974) και η Διεθνής Σύμβαση περί γραμμών φορτώσεως του 1966, καθώς και τα πρωτόκολλα και οι τροποποιήσεις τους, που ισχύουν κατά την ημερομηνία εκδόσεως της παρούσας οδηγίας·
- στ) "τακτικό δρομολόγιο", μια σειρά διαπλεύσεων επιβατηγού οχηματαγωγού πλοίου, που εξυπηρετούν τη συγκοινωνία μεταξύ των αυτών δύο ή περισσότερων λιμένων, το οποίο εκτελείται είτε:
 - i) σύμφωνα με δημοσιευμένο πρόγραμμα, ή
 - ii) με διαπλεύσεις τόσο τακτικές ή συχνές, ώστε να αποτελούν αναγνωρίσιμο συστηματικό σύνολο·

- ζ) "Συμφωνία της Στοκχόλμης", η Συμφωνία που συνήφθη στη Στοκχόλμη, στις 27 και 28 Φεβρουαρίου 1996, κατ' εφαρμογή του ψηφίσματος 14 "Περιφερειακές συμφωνίες σχετικά με ειδικές απαιτήσεις ευστάθειας για επιβατηγά οχηματαγωγά πλοία" της Διάσκεψης της SOLAS του 95, που εγκρίθηκε στις 29 Νοεμβρίου 1995.
- η) "αρχή του κράτους της σημαίας", οι αρμόδιες αρχές του κράτους του οποίου τη σημαία δικαιούται να φέρει το επιβατηγό οχηματαγωγό πλοίο.
- θ) "κράτος υποδοχής", το κράτος μέλος προς ή από τους λιμένες του οποίου εκτελεί τακτικό δρομολόγιο ένα επιβατηγό οχηματαγωγό πλοίο.
- ι) "διεθνής πλους", ο θαλάσσιος πλους από έναν λιμένα κράτους μέλους προς λιμένα εκτός αυτού του κράτους μέλους, ή αντιστρόφως.
- ια) "ειδικές απαιτήσεις ευστάθειας", οι απαιτήσεις ευστάθειας που παρατίθενται στο παράρτημα I.
- ιβ) "σημαντικό ύψος κύματος" (ή h_s), ο μέσος όρος του υψηλότερου ενός τρίτου των υψών κύματος που παρατηρούνται σε μια δεδομένη χρονική περίοδο.
- ιγ) "απομένον ύψος εξάλων", η ελάχιστη απόσταση μεταξύ του καταστρώματος οχημάτων που έχει υποστεί ζημία και της ισάλου γραμμής στο σημείο της ζημίας, χωρίς να λαμβάνεται υπόψη η επιπρόσθετη επίδραση των θαλάσσιων υδάτων που έχουν συγκεντρωθεί στο κατάστρωμα οχημάτων που έχει υποστεί ζημία.

Άρθρο 3 *Πεδίο εφαρμογής*

1. Η παρούσα οδηγία εφαρμόζεται σε όλα τα επιβατηγά οχηματαγωγά πλοία που εκτελούν τακτικό δρομολόγιο από και προς λιμένα κράτους μέλους, ανεξαρτήτως της σημαίας τους, όταν εκτελούν διεθνείς πλόες.
2. Κάθε κράτος μέλος, υπό την ιδιότητά του ως κράτους υποδοχής, εξασφαλίζει ότι τα επιβατηγά οχηματαγωγά πλοία που φέρουν τη σημαία κράτους μη μέλους, πριν αρχίσουν να εκτελούν πλόες από ή προς λιμένες του εν λόγω κράτους μέλους, πληρούν στο ακέραιο τις απαιτήσεις της παρούσας οδηγίας, σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 4 της οδηγίας 1999/35/EK.

Άρθρο 4 *Σημαντικά ύψη κύματος*

Για την εφαρμογή του ειδικού προτύπου ευστάθειας που παρατίθεται στο παράρτημα I, χρησιμοποιούνται τα σημαντικά ύψη κύματος (h_s), με σκοπό να προσδιοριστεί το ύψος των υδάτων στο κατάστρωμα οχημάτων. Τα αριθμητικά στοιχεία για τα σημαντικά ύψη κύματος είναι εκείνα για τα οποία η πιθανότητα υπέρβασης είναι μικρότερη του 10% επί ετησίας βάσεως.

Άρθρο 5
Θαλάσσιες περιοχές

1. Τα κράτη μέλη καταρτίζουν, το αργότερο έξι μήνες πριν από την ημερομηνία που αναφέρεται στο άρθρο 13, κατάλογο των θαλασσίων περιοχών υπό τη δικαιοδοσία τους με τις αντίστοιχες τιμές σημαντικών υψών κύματος.
2. Οι θαλάσσιες περιοχές και οι τιμές σημαντικού ύψους κύματος που πρόκειται να εφαρμόζονται στις περιοχές αυτές καθορίζονται με συμφωνία μεταξύ των κρατών μελών ή μεταξύ των κρατών μελών και των τρίτων χωρών και στα δύο άκρα της διαδρομής. Σε περίπτωση που η διαδρομή του πλοίου διασχίζει περισσότερες της μιας θαλάσσιες περιοχές, το πλοίο πρέπει να πληροί τις ειδικές απαιτήσεις ευστάθειας για την υψηλότερη τιμή σημαντικού ύψους κύματος που έχει επισημανθεί για τις περιοχές αυτές.
3. Ο κατάλογος κοινοποιείται στην Επιτροπή και δημοσιεύεται σε δημόσια βάση δεδομένων, διαθέσιμη στην ιστοθέση της αρμόδιας ναυτιλιακής αρχής. Κοινοποιούνται επίσης στην Επιτροπή η θέση των πληροφοριών αυτών, καθώς και τυχόν ενημερώσεις του καταλόγου και η αιτιολόγησή τους.

Άρθρο 6
Ειδικές απαιτήσεις ευστάθειας

1. Υπό την επιφύλαξη των απαιτήσεων του κανονισμού II-1/8 της Σύμβασης για την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα (SOLAS) σχετικά με τη στεγανή υποδιαίρεση και την ευστάθεια σε περίπτωση βλάβης, όλα τα επιβατηγά οχηματαγωγά πλοία που αναφέρονται στο άρθρο 3 παράγραφος 1 πρέπει να πληρούν τις ειδικές απαιτήσεις ευστάθειας που παρατίθενται στο παράρτημα I της παρούσας οδηγίας.
2. Για τα επιβατηγά οχηματαγωγά πλοία που εκτελούν δρομολόγια σε θαλάσσιες περιοχές όπου το σημαντικό ύψος κύματος είναι ίσο ή μικρότερο του 1,5 μέτρου, η συμμόρφωση προς τις απαιτήσεις του κανονισμού II-1/8 της Σύμβασης για την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα (SOLAS) θεωρείται ισοδύναμη με τη συμμόρφωση προς τις ειδικές απαιτήσεις ευστάθειας που παρατίθενται στο παράρτημα I.
3. Κατά την εφαρμογή των απαιτήσεων που παρατίθενται στο παράρτημα I, τα κράτη μέλη χρησιμοποιούν τις κατευθυντήριες γραμμές που δίδονται στο παράρτημα II της παρούσας οδηγίας, εφόσον είναι εφικτό και συμβατό με το σχέδιο του υπόψη πλοίου.

Άρθρο 7
Εισαγωγή των ειδικών απαιτήσεων ευστάθειας

1. Τα νέα επιβατηγά οχηματαγωγά πλοία πρέπει να πληρούν τις ειδικές απαιτήσεις ευστάθειας, όπως παρατίθενται στο παράρτημα I.
2. Τα υπάρχοντα επιβατηγά οχηματαγωγά πλοία πρέπει να πληρούν τις ειδικές απαιτήσεις ευστάθειας, όπως παρατίθενται στο παράρτημα I το αργότερο από την 1η Οκτωβρίου 2010.

Άρθρο 8 *Πιστοποιητικά*

1. Όλα τα νέα και τα υπάρχοντα επιβατηγά οχηματαγωγά πλοία που φέρουν τη σημαία κράτους μέλους πρέπει να φέρουν πιστοποιητικό το οποίο να επιβεβαιώνει τη συμμόρφωση προς τις ειδικές απαιτήσεις ευστάθειας, που καθορίζονται στο άρθρο 6 και στο παράρτημα I.

Το πιστοποιητικό αυτό εκδίδεται από την αρχή του κράτους της σημαίας και αναφέρει μέχρι ποιο σημαντικό ύψος κύματος το πλοίο είναι σε θέση να πληροί τις ειδικές απαιτήσεις ευστάθειας, καθώς και την περιοχή για την οποία εκδόθηκε αρχικά το πιστοποιητικό.

Το πιστοποιητικό αυτό παραμένει σε ισχύ καθ' όσο χρονικό διάστημα το πλοίο εκτελεί δρομολόγια στην ίδια περιοχή ή σε άλλη περιοχή στην οποία έχει καταγραφεί η ίδια τιμή σημαντικού ύψους κύματος.

2. Κάθε κράτος μέλος, υπό την ιδιότητά του ως κράτους υποδοχής, αναγνωρίζει το πιστοποιητικό που έχει εκδοθεί από άλλο κράτος μέλος, κατ' εφαρμογή της παρούσας οδηγίας.
3. Κάθε κράτος μέλος, υπό την ιδιότητά του ως κράτους υποδοχής, δέχεται το πιστοποιητικό που έχει εκδοθεί από χώρα μη μέλος, και στο οποίο πιστοποιείται ότι το πλοίο πληροί τις καθορισμένες ειδικές απαιτήσεις ευστάθειας.

Άρθρο 9 *Εποχιακή δρομολόγηση*

1. Εάν μια ναυτιλιακή εταιρεία, που εκτελεί τακτικό προγραμματισμένο δρομολόγιο επί ετησίας βάσεως, επιθυμεί να εισαγάγει επιπρόσθετα επιβατηγά οχηματαγωγά πλοία για να εκτελέσουν δρομολόγια σε αυτή τη γραμμή για μικρότερη εποχιακή περίοδο, ειδοποιεί την αρμόδια αρχή του κράτους ή των κρατών υποδοχής, το αργότερο τρεις μήνες πριν από τη δρομολόγηση των εν λόγω επιπρόσθετων πλοίων στη γραμμή αυτή.

Σε περίπτωση που αυτή η εποχιακή δρομολόγηση λαμβάνει χώρα υπό συνθήκες χαμηλότερου σημαντικού ύψους κύματος από εκείνες που έχουν καθοριστεί για την ίδια θαλάσσια περιοχή για δρομολόγηση καθ' όλη τη διάρκεια του έτους, η αρμόδια αρχή μπορεί να χρησιμοποιήσει την εποχιακή τιμή του σημαντικού ύψους κύματος, όταν πρόκειται να καθορίσει το ύψος των υδάτων για την εφαρμογή του ειδικού προτύπου ευστάθειας, που παρατίθεται στο παράρτημα I. Η εποχιακή τιμή του σημαντικού ύψους κύματος που θα χρησιμοποιηθεί συμφωνείται μεταξύ των κρατών μελών ή μεταξύ των κρατών μελών και των τρίτων χωρών και στα δύο άκρα της διαδρομής.

2. Κατόπιν συμφωνίας της αρμόδιας αρχής του κράτους ή των κρατών υποδοχής για εποχιακή δρομολόγηση, κατά την έννοια της παραγράφου 1, το επιβατηγό οχηματαγωγό πλοίο που εκτελεί τα εν λόγω εποχιακά δρομολόγια πρέπει να φέρει πιστοποιητικό συμμόρφωσης προς τις διατάξεις της παρούσας οδηγίας, όπως προβλέπεται στο άρθρο 8 παράγραφος 1.

Άρθρο 10
Προσαρμογές

Για να λαμβάνονται υπόψη οι εξελίξεις σε διεθνές επίπεδο, και ιδίως στον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό (ΙΜΟ) ή για να βελτιωθεί η αποτελεσματικότητα της παρούσας οδηγίας, υπό το φως της εμπειρίας και της τεχνικής προόδου, τα παραρτήματα δύνανται να τροποποιούνται σύμφωνα με τη διαδικασία που ορίζεται στο άρθρο 11 παράγραφος 2.

Άρθρο 11
Επιτροπή

1. Η Επιτροπή επικουρείται από την επιτροπή που έχει συσταθεί βάσει του άρθρου 12 παράγραφος 1 της οδηγίας 93/75/ΕΟΚ³⁸, την οποία αποτελούν αντιπρόσωποι των κρατών μελών και της οποίας προεδρεύει ο αντιπρόσωπος της Επιτροπής.
2. Στις περιπτώσεις που γίνεται παραπομπή στην παρούσα παράγραφο, εφαρμόζεται η διαδικασία της κανονιστικής επιτροπής που ορίζεται στο άρθρο 5 της απόφασης 1999/468/ΕΚ, τηρουμένων των διατάξεων του άρθρου 7 παράγραφος 3 και του άρθρου 8 της απόφασης.
3. Η προθεσμία που προβλέπεται στο άρθρο 5 παράγραφος 6 της απόφασης 1999/468/ΕΚ δεν υπερβαίνει τις οκτώ εβδομάδες.

Άρθρο 12
Κυρώσεις

Τα κράτη μέλη θεσπίζουν κανόνες σχετικά με τις κυρώσεις που επιβάλλονται για την παράβαση των εθνικών διατάξεων που θεσπίζονται δυνάμει της παρούσας οδηγίας και λαμβάνουν όλα τα απαιτούμενα μέτρα, ώστε να εξασφαλίζεται η εφαρμογή των κυρώσεων αυτών. Οι προβλεπόμενες κυρώσεις πρέπει να είναι αποτελεσματικές, ανάλογες και αποτρεπτικές.

Άρθρο 13
Εφαρμογή

Τα κράτη μέλη θέτουν σε ισχύ τις αναγκαίες νομοθετικές, κανονιστικές και διοικητικές διατάξεις για να συμμορφωθούν με την παρούσα οδηγία πριν από την 1η Ιανουαρίου 2004. Ενημερώνουν αμέσως την Επιτροπή σχετικά.

Όταν τα κράτη μέλη θεσπίζουν τις εν λόγω διατάξεις, οι τελευταίες αυτές περιέχουν παραπομπή στην παρούσα οδηγία ή συνοδεύονται από παρόμοια παραπομπή κατά την επίσημη δημοσίευσή τους. Ο τρόπος της παραπομπής καθορίζεται από τα κράτη μέλη.

³⁸ ΕΕ L 247, 5.10.1993, σ. 19.

Άρθρο 14
Έναρξη ισχύος

Η παρούσα οδηγία αρχίζει να ισχύει την εικοστή ημέρα από τη δημοσίευσή της στην *Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων*.

Άρθρο 15
Αποδέκτες

Η παρούσα οδηγία απευθύνεται στα κράτη μέλη.

Βρυξέλλες,

Για το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο
Ο Πρόεδρος

Για το Συμβούλιο
Ο Πρόεδρος

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι
ΕΙΔΙΚΕΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΕΥΣΤΑΘΕΙΑΣ ΓΙΑ ΕΠΙΒΑΤΗΓΑ ΟΧΗΜΑΤΑΓΩΓΑ
ΠΛΟΙΑ (RO-RO)

που αναφέρονται στο άρθρο 6

1. Επιπλέον των απαιτήσεων του κανονισμού II-1/8 της Σύμβασης για την ασφάλεια στη θάλασσα (SOLAS) σχετικά με τη στεγανή υποδιαίρεση και την ευστάθεια σε περίπτωση βλάβης, όλα τα επιβατηγά οχηματαγωγά πλοία (ro-ro) που αναφέρονται στο άρθρο 3 παράγραφος 1 πρέπει να πληρούν τις απαιτήσεις του παρόντος παραρτήματος.
- 1.1 Πρέπει να τηρούνται οι διατάξεις του κανονισμού II-1/8.2.3, όταν λαμβάνεται υπόψη η επίδραση μιας υποθετικής ποσότητας θαλάσσιου ύδατος, η οποία θεωρείται ότι έχει συγκεντρωθεί στο πρώτο κατάστρωμα άνωθεν της σχεδιασθείσας ισάλου γραμμής του χώρου φορτίου ro-ro ή του χώρου φορτίου ειδικής κατηγορίας, όπως ορίζεται στον κανονισμό II-2/3, που θεωρείται ότι έχει υποστεί ζημία (στο εξής καλούμενο "το κατάστρωμα οχημάτων που έχει υποστεί ζημία"). Οι λοιπές απαιτήσεις του κανονισμού II-1/B/8 δεν χρειάζεται να πληρούνται, σε περίπτωση εφαρμογής του προτύπου ευστάθειας που περιλαμβάνεται στο παρόν παράρτημα. Η ποσότητα θαλάσσιου ύδατος που υποτίθεται ότι έχει συγκεντρωθεί υπολογίζεται με βάση μια επιφάνεια ύδατος που έχει σταθερό ύψος άνωθεν:
 - (α) του κατωτέρου σημείου της άκρης του καταστρώματος του διαμερίσματος του καταστρώματος οχημάτων που έχει υποστεί ζημία, ή
 - (β) εάν έχει βυθιστεί η άκρη του καταστρώματος του διαμερίσματος που έχει υποστεί ζημία, τότε ο υπολογισμός βασίζεται σε σταθερό ύψος άνωθεν της επιφανείας ηρεμίας του ύδατος σε όλες τις γωνίες κλίσεως και διαγωγής.

ως ακολούθως:

0,5 m, εάν το απομένον ύψος εξάλων (f_T) είναι ίσο ή μικρότερο από 0,3 m·

0,0 m, εάν το απομένον ύψος εξάλων (f_T) είναι ίσο ή μεγαλύτερο από 2,0 m·

οι ενδιάμεσες τιμές πρόκειται να προσδιορίζονται με γραμμική παρεμβολή, εάν το απομένον ύψος εξάλων (f_T) είναι ίσο ή μεγαλύτερο από 0,3 m, αλλά μικρότερο από 2,0 m·

όπου το απομένον ύψος εξάλων (f_T) είναι η ελάχιστη απόσταση μεταξύ του καταστρώματος οχημάτων που έχει υποστεί ζημία και της τελικής ισάλου γραμμής στο σημείο της ζημίας, σε περίπτωση εκτίμησης της ζημίας χωρίς να λαμβάνεται υπόψη η επίδραση του όγκου των υδάτων που θεωρείται ότι έχουν συγκεντρωθεί στο κατάστρωμα οχημάτων που έχει υποστεί ζημία.

- 1.2 Εάν έχει εγκατασταθεί σύστημα αποστράγγισης υψηλής αποτελεσματικότητας, η αρχή του κράτους της σημαίας δύναται να επιτρέπει μείωση του ύψους της επιφάνειας του ύδατος.

- 1.3 Για πλοία σε γεωγραφικώς καθορισμένες περιορισμένες περιοχές εκτέλεσης δρομολογίων, η αρχή του κράτους της σημαίας δύναται να μειώνει το ύψος της επιφάνειας του ύδατος, που προσδιορίζεται σύμφωνα με την παράγραφο 1.1, αντικαθιστώντας το εν λόγω ύψος της επιφάνειας του ύδατος από τα εξής:
- 1.3.1 0,0 m, εάν το σημαντικό ύψος κύματος (h_s) που χαρακτηρίζει τη συγκεκριμένη περιοχή είναι ίσο ή μικρότερο από 1,5 m·
- 1.3.2 η τιμή καθορίζεται σύμφωνα με την παράγραφο 1.1, εάν το σημαντικό ύψος κύματος (h_s) που χαρακτηρίζει τη συγκεκριμένη περιοχή είναι ίσο ή μεγαλύτερο από 4,0 m·
- 1.3.3 οι ενδιάμεσες τιμές πρόκειται να προσδιορίζονται με γραμμική παρεμβολή, εάν το σημαντικό ύψος κύματος (h_s) που χαρακτηρίζει τη συγκεκριμένη περιοχή είναι ίσο ή μεγαλύτερο από 1,5 m, αλλά μικρότερο από 4,0 m·
- υπό τον όρο ότι πληρούνται οι ακόλουθες προϋποθέσεις:
- 1.3.4 η αρχή του κράτους της σημαίας έχει πεισθεί ότι η καθορισμένη περιοχή χαρακτηρίζεται από σημαντικό ύψος κύματος (h_s) για το οποίο η πιθανότητα υπέρβασης είναι μικρότερη του 10%· και
- 1.3.5 έχουν καταγραφεί στα πιστοποιητικά η περιοχή εκτέλεσης δρομολογίων και, εάν ισχύει, το μέρος του έτους για το οποίο έχει καθοριστεί μια ορισμένη τιμή σημαντικού ύψους κύματος (h_s)·
- 1.4 εναλλακτικά προς τις απαιτήσεις των παραγράφων 1.1 ή 1.3, η αρχή του κράτους της σημαίας δύναται να απαλλάσσει από την εφαρμογή των απαιτήσεων των παραγράφων 1.1 ή 1.3 και να δέχεται αποδεικτικά στοιχεία, βάσει των δοκιμών μοντέλου, οι οποίες διεξάγονται για συγκεκριμένο πλοίο σύμφωνα με τη μέθοδο δοκιμής μοντέλου που παρατίθεται στο προσάρτημα, με τα οποία αποδεικνύεται ότι το πλοίο δεν θα ανατραπεί, με την υποτιθέμενη έκταση ζημίας, όπως προβλέπεται στον κανονισμό II-1/8.4 της SOLAS στη θεωρούμενη χειρίστη θέση κατά την παράγραφο 1.1, σε θαλασσοταραχή με ακανόνιστα κύματα, και
- 1.5 καταγράφονται στα πιστοποιητικά του πλοίου μνεία της αποδοχής των αποτελεσμάτων της δοκιμής μοντέλου, ως ισοδύναμων με τη συμμόρφωση προς τις παραγράφους 1.1 ή 1.3, και η τιμή του σημαντικού ύψους κύματος (h_s) που χρησιμοποιήθηκε στις δοκιμές μοντέλου.
- 1.6 οι διατάξεις σχετικά με τις πληροφορίες που παρέχονται στον πλοίαρχο, σύμφωνα με τους κανονισμούς της SOLAS II-1/8.7.1 και II-1/8.7.2, όπως καταρτίστηκαν για τη συμμόρφωση με τους κανονισμούς II-1/8.2.3 έως II-1/8.2.3.4, εφαρμόζονται ως έχουν για επιβατηγά οχηματαγωγά πλοία που εγκρίνονται σύμφωνα με τις παρούσες απαιτήσεις.
2. Για να εκτιμηθεί η επίδραση του όγκου των θαλασσιών υδάτων που θεωρείται ότι έχουν συγκεντρωθεί στο κατάστρωμα οχημάτων που έχει υποστεί ζημία, κατά την παράγραφο 1, κατισχύουν οι ακόλουθες διατάξεις:
- 2.1 ένα εγκάρσιο ή διάμηκες διάφραγμα θεωρείται άθικτο, εάν όλα τα μέρη του ευρίσκονται εσωτερικώς κατακορύφων επιφανειών σε αμφοτέρες τις πλευρές του

πλοίου, σε απόσταση από τα ελάσματα του εξωτερικού περιβλήματος ίση με το ένα πέμπτο του πλάτους του πλοίου, όπως ορίζεται στον κανονισμό Π-1/2, μετρώμενη καθέτως προς τον άξονα του πλοίου στο ύψος της ανωτάτης εμφόρτου ισάλου γραμμής της υποδιαίρεσεως.

- 2.2 σε περιπτώσεις που η δομή του κύτους του πλοίου έχει διαπλατυνθεί εν μέρει, για λόγους συμμόρφωσης προς τις διατάξεις του παρόντος παραρτήματος, πρέπει να χρησιμοποιείται απ' αρχής μέχρι τέλους η προκύπτουσα αύξηση της τιμής του ενός πέμπτου του πλάτους του πλοίου, αλλά δεν είναι καθοριστική για τη θέση των υφισταμένων διόδων των διαφραγμάτων, συστημάτων σωληνώσεων κ.λπ., που είχαν εγκριθεί πριν από τη διαπλάτυνση του πλοίου.
- 2.3 η στεγανότητα των εγκάρσιων ή διαμήκων διαφραγμάτων, τα οποία κρίνονται αποτελεσματικά για τη συγκράτηση των θαλασσιών υδάτων που θεωρείται ότι έχουν συγκεντρωθεί στο σχετικό διαμέρισμα στο κατάστρωμα οχημάτων που έχει υποστεί ζημία, πρέπει να είναι ανάλογη με το σύστημα αποστράγγισης και ικανή να υφίσταται υδροστατική πίεση σύμφωνη με τα αποτελέσματα του υπολογισμού της ζημίας. Τα εν λόγω διαφράγματα πρέπει να έχουν ύψος τουλάχιστον 2,2 m. Ωστόσο, σε περίπτωση πλοίου με αναρτημένα καταστρώματα οχημάτων, το ελάχιστο ύψος του διαφράγματος δεν πρέπει να είναι μικρότερο από το ύψος έως το κάτω μέρος του αναρτημένου καταστρώματος, όταν είναι κατεβασμένο.
- 2.4 για ειδικές διευθετήσεις, όπως, π.χ., αναρτημένα καταστρώματα που καταλαμβάνουν όλο το πλάτος και ευρέα πλευρικά περιβλήματα, μπορούν να γίνουν δεκτά και άλλα ύψη διαφραγμάτων, με βάση λεπτομερείς δοκιμές μοντέλου.
- 2.5 η επίδραση του όγκου των θαλασσιών υδάτων που θεωρείται ότι έχουν συγκεντρωθεί δεν χρειάζεται να λαμβάνεται υπόψη για οποιοδήποτε διαμέρισμα του καταστρώματος οχημάτων που έχει υποστεί ζημία, υπό τον όρο ότι το εν λόγω διαμέρισμα διαθέτει, σε κάθε πλευρά του καταστρώματος, θυρίδες εκροής κατανεμημένες ομοιόμορφα κατά μήκος των πλευρών του διαμερίσματος, που είναι σύμφωνες με τα εξής:
- 2.5.1 $A \geq 0.3 l$
- όπου A είναι η συνολική επιφάνεια των θυρίδων εκροής σε κάθε πλευρά του καταστρώματος, σε m^2 και l είναι το μήκος του διαμερίσματος σε m .
- 2.5.2 το πλοίο διατηρεί απομένον ύψος εξάλων τουλάχιστον 1,0 m, σε συνθήκες χειρίστης ζημίας, χωρίς να λαμβάνεται υπόψη η επίδραση του υποθετικού όγκου υδάτων στο κατάστρωμα οχημάτων που έχει υποστεί ζημία.
- 2.5.3 οι υπόψη θυρίδες εκροής ευρίσκονται μέχρι ύψους 0,6 m άνωθεν του καταστρώματος οχημάτων που έχει υποστεί ζημία, το δε κατώτερο άκρο των θυρίδων ευρίσκεται σε απόσταση το πολύ 2 cm άνωθεν του καταστρώματος οχημάτων που έχει υποστεί ζημία και
- 2.5.4 οι εν λόγω θυρίδες εκροής διαθέτουν διατάξεις κλεισίματος ή πτερύγια, ούτως ώστε να εμποδίζεται η είσοδος υδάτων στο κατάστρωμα οχημάτων, ενώ να είναι δυνατή η αποστράγγιση υδάτων που ενδέχεται να συγκεντρωθούν στο κατάστρωμα οχημάτων.

- 2.6 όταν ένα διάφραγμα άνωθεν του καταστρώματος οχημάτων θεωρείται ότι έχει υποστεί ζημία, τότε και τα δύο διαμερίσματα που γειτνιάζουν με το διάφραγμα θεωρείται ότι έχουν κατακλυσθεί μέχρι το ίδιο ύψος επιφάνειας ύδατος όπως υπολογίζεται στις παραγράφους 1.1 ή 1.3 ανωτέρω.
3. Για τον προσδιορισμό του σημαντικού ύψους κύματος, χρησιμοποιούνται τα ύψη κύματος που αναγράφονται στους χάρτες ή στον κατάλογο των θαλάσσιων περιοχών, που καταρτίζονται από τα κράτη μέλη σύμφωνα με το άρθρο 5 της παρούσας οδηγίας.
- 3.1 Για πλοία τα οποία πρόκειται να δρομολογηθούν μόνο για μικρότερη εποχιακή περίοδο, η αρχή του κράτους υποδοχής προσδιορίζει, σε συμφωνία με την άλλη χώρα της οποίας ο λιμένας περιλαμβάνεται στην διαδρομή του πλοίου, το σημαντικό ύψος κύματος που πρόκειται να χρησιμοποιηθεί.
4. Οι δοκιμές μοντέλου διεξάγονται σύμφωνα με το προσάρτημα.

Προσάρτημα

Μέθοδος δοκιμής μοντέλου

1. Στόχοι

Στις δοκιμές που προβλέπονται στην παράγραφο 1.4 των απαιτήσεων ευστάθειας, οι οποίες περιλαμβάνονται στο παράρτημα I, το πλοίο πρέπει να είναι σε θέση να ανθίσταται σε θαλασσοταραχή όπως ορίζεται στην παράγραφο 3 κατωτέρω στην περίπτωση χειρίστης ζημίας.

2. Μοντέλο πλοίου

2.1 Το μοντέλο πρέπει να αποτελεί αντίγραφο του πραγματικού πλοίου, τόσο όσον αφορά την εξωτερική διάταξη, όσο και την εσωτερική διαμόρφωση, ιδίως όλων των χώρων που έχουν υποστεί ζημία και έχουν επίδραση στη διαδικασία κατάκλυσης και σάρωσης από τα ύδατα. Η ζημία πρέπει να αντιπροσωπεύει την περίπτωση χειρίστης ζημίας που ορίζεται για τη συμμόρφωση με τον κανονισμό II-1/8.2.3.2 της Σύμβασης για την ασφάλεια στη θάλασσα (SOLAS 90). Απαιτείται επιπρόσθετη δοκιμή για ζημία σε επίπεδο τροπίδας στο μέσον του πλοίου, εάν η θέση της χειρίστης ζημίας, σύμφωνα με τη SOLAS 90, ευρίσκεται εκτός του φάσματος $\pm 10\% L_{pp}$ από το μέσον του πλοίου. Αυτή η επιπρόσθετη δοκιμή απαιτείται μόνον όταν θεωρείται ότι έχουν υποστεί ζημία οι χώροι φορτίου ro-ro.

2.2 Το μοντέλο πρέπει να πληροί τις ακόλουθες προϋποθέσεις:

2.2.1 Το μήκος μεταξύ κατακορύφων (L_{pp}) πρέπει να είναι τουλάχιστον 3 m.

2.2.2 Το κύτος πρέπει να είναι αρκετά λεπτό σε περιοχές όπου το χαρακτηριστικό αυτό επηρεάζει τα αποτελέσματα.

2.2.3 Τα χαρακτηριστικά κίνησης πρέπει να αναπαράγουν κατάλληλα το πρότυπο του πραγματικού πλοίου και πρέπει να δίδεται ιδιαίτερη προσοχή στην αναγωγή σε κλίμακα των ακτίνων περιστροφής σε κινήσεις διατοίχισης και προνευστασμού. Το βύθισμα, η κλίση, η διαγωγή και το κέντρο βαρύτητας πρέπει να αντιπροσωπεύουν την περίπτωση χειρίστης ζημίας.

2.2.4 Τα κύρια χαρακτηριστικά του σχεδίου, όπως τα στεγανά διαφράγματα, οι αεραγωγοί, κ.λπ., άνωθεν και κάτωθεν του καταστρώματος στεγανών, που μπορεί να καταλήξουν σε ασύμμετρη κατάκλυση, πρέπει να αναπαράγονται κατάλληλα στο μοντέλο, εν τω μέτρω του εφικτού, ώστε να αντιπροσωπεύουν την πραγματική κατάσταση.

2.2.5 Το σχήμα του ανοίγματος της ζημίας έχει ως εξής:

2.2.5.1 παραλληλόγραμμη πλευρική κατατομή, με πλάτος σύμφωνο με τον κανονισμό II-1/8.4.1 της Σύμβασης για την ασφάλεια στη θάλασσα, και απεριόριστη κάθετη έκταση.

2.2.5.2 ισοσκελής τριγωνική κατατομή στο οριζόντιο επίπεδο, με ύψος ίσο προς $B/5$, σύμφωνα με τον κανονισμό II-1/8.4.2 της Σύμβασης για την ασφάλεια στη θάλασσα.

3. Διαδικασία δοκιμών

3.1 Το μοντέλο πρέπει να υποβάλλεται σε θαλασσοταραχή με μακρά αφρισμένα ακανόνιστα κύματα, όπως ορίζονται στο φάσμα JONSWAP, με σημαντικό ύψος κύματος h_s , που ορίζεται στην παράγραφο 1.3 των απαιτήσεων ευστάθειας και έχει μέγιστο αυξητικό συντελεστή γ και μέγιστη περίοδο T_p ως εξής:

$$3.1.1 \quad T_p = 4\sqrt{h_s} \quad \text{με } \gamma = 3,3 \text{ και}$$

3.1.2 T_p ισούται με την περίοδο συντονισμού διατοίχισης για το πλοίο που έχει υποστεί ζημία, χωρίς ύδατα στο κατάστρωμα, στις καθοριζόμενες συνθήκες φόρτωσης, αλλά δεν υπερβαίνει $6\sqrt{h_s}$ και με $\gamma = 1$.

3.2 Το μοντέλο πρέπει να είναι ελεύθερο να μετατοπίζεται και πρέπει να τοποθετείται με τον κυματισμό κάθετο προς τη διεύθυνση του πλοίου (κατεύθυνση 90°), με την οπή της ζημίας στραμμένη προς τα ερχόμενα κύματα. Το μοντέλο δεν πρέπει να συγκρατείται κατά τρόπο ώστε να ανθίσταται στην ανατροπή. Εάν το πλοίο είναι σε ορθία θέση σε κατάσταση κατάκλυσης, πρέπει να δίδεται κλίση 1° προς την πλευρά της ζημίας.

3.3 Πρέπει να διεξάγονται τουλάχιστον 5 δοκιμές για κάθε μέγιστη περίοδο. Η δοκιμή για κάθε πορεία θα έχει κατάλληλη χρονική διάρκεια ούτως ώστε να επιτυγχάνεται στάσιμη κατάσταση, πρέπει όμως να διαρκεί τουλάχιστον 30 λεπτά σε πλήρη χρόνο. Για κάθε δοκιμή πρέπει να χρησιμοποιείται διαφορετική σειρά δημιουργίας κυμάτων.

3.4 Εάν καμία από τις δοκιμές δεν καταλήγει σε τελική κλίση προς την πλευρά της ζημίας, οι δοκιμές πρέπει να επαναλαμβάνονται με 5 πορείες, για κάθε μία από τις δύο καθοριζόμενες καταστάσεις κύματος, ή, εναλλακτικά, πρέπει να δίδεται στο μοντέλο επιπλέον κλίση 1° προς την πλευρά της ζημίας και να επαναλαμβάνεται η δοκιμή με 2 πορείες, για κάθε μία από τις δύο καθοριζόμενες καταστάσεις κύματος. Σκοπός αυτών των επιπρόσθετων δοκιμών είναι να καταδειχθεί, κατά τον καλύτερο δυνατό τρόπο, η ικανότητα επιβίωσης έναντι ανατροπής και προς τις δύο κατευθύνσεις.

3.5 Οι δοκιμές πρέπει να διεξάγονται για τις ακόλουθες περιπτώσεις ζημίας:

3.5.1 την περίπτωση χειρίστης ζημίας όσον αφορά την περιοχή κάτω από την καμπύλη GZ, σύμφωνα με τη Σύμβαση για την ασφάλεια στη θάλασσα· και

3.5.2 την περίπτωση χειρίστης ζημίας στο μέσον του πλοίου όσον αφορά το απομένον ύψος εξάλων στην περιοχή στο μέσον του πλοίου, εάν απαιτείται βάσει της παραγράφου 2.1.

4. Κριτήρια επιβίωσης

Το πλοίο θεωρείται ότι επιβιώνει, εάν επιτυγχάνεται στάσιμη κατάσταση για τις διαδοχικές δοκιμαστικές πορείες, όπως απαιτείται στην παράγραφο 3.3, υπό τον όρο ότι οι γωνίες διατοίχισης άνω των 30° ως προς τον κατακόρυφο άξονα, που σχηματίζονται συχνότερα από το 20% των περιπτώσεων στους κύκλους διατοίχισης, ή σταθερή κλίση μεγαλύτερη των 20°

θα πρέπει να θεωρούνται ως περιπτώσεις ανατροπής, ακόμη και αν επιτυγχάνεται στάσιμη κατάσταση.

5. Έγκριση της δοκιμής

- 5.1 Οι προτάσεις για προγράμματα δοκιμής μοντέλου πρέπει να υποβάλλονται στην αρχή του κράτους υποδοχής προς έγκριση εκ των προτέρων. Πρέπει επίσης να μην παραβλέπεται το γεγονός ότι περιπτώσεις ελαφρύτερης ζημίας μπορεί να καταλήξουν σε σενάριο χειρίστης περίπτωσης.
- 5.2 Η δοκιμή πρέπει να τεκμηριώνεται με έκθεση και μαγνητοσκόπηση ή άλλη οπτική εγγραφή, η οποία να περιέχει όλες τις σχετικές πληροφορίες για το πλοίο και τα αποτελέσματα της δοκιμής.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙ
ΕΝΔΕΙΚΤΙΚΕΣ ΚΑΤΕΥΘΥΝΤΗΡΙΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ ΠΡΟΣ ΤΙΣ ΕΘΝΙΚΕΣ ΑΡΧΕΣ

(που αναφέρονται στο άρθρο 6 παράγραφος 3)

ΜΕΡΟΣ Ι

Εφαρμογή

Σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 6 παράγραφος 3, οι παρούσες κατευθυντήριες γραμμές χρησιμοποιούνται από τις εθνικές αρχές των κρατών μελών κατά την εφαρμογή των ειδικών απαιτήσεων ευστάθειας, που παρατίθενται στο παράρτημα Ι, εφόσον είναι εφικτό και συμβατό με το σχέδιο του συγκεκριμένου πλοίου. Οι αριθμοί παραγράφων που παρατίθενται κατωτέρω αντιστοιχούν στους αριθμούς παραγράφων του παραρτήματος Ι.

Παράγραφος 1

Ως πρώτο βήμα, όλα τα επιβατηγά οχηματαγωγά πλοία που αναφέρονται στο άρθρο 3 παράγραφος 1 πρέπει να συμμορφώνονται με το πρότυπο απομένουσας ευστάθειας "SOLAS '90", καθόσον εφαρμόζεται σε όλα τα επιβατηγά πλοία με ημερομηνία κατασκευής την ή μετά την 29η Απριλίου 1990. Η εφαρμογή αυτής της απαίτησης είναι αυτή που καθορίζει το απομένον ύψος εξάλων (f_r), που χρειάζεται για τους απαιτούμενους υπολογισμούς βάσει της παραγράφου 1.1.

Παράγραφος 1.1

1. Η παρούσα παράγραφος αφορά την περίπτωση υποθετικής ποσότητας υδάτων που θεωρείται ότι έχουν συγκεντρωθεί στο κατάστρωμα στεγανών (to-go). Τα ύδατα θεωρείται ότι έχουν εισέλθει στο κατάστρωμα μέσω ανοίγματος κατόπιν ζημίας. Βάσει της παρούσας παραγράφου, απαιτείται να πληροί περαιτέρω το σκάφος, επιπλέον της εκπλήρωσης στο ακέραιο των απαιτήσεων της SOLAS '90, εκείνο το μέρος των κριτηρίων της SOLAS '90 που περιλαμβάνονται στις παραγράφους 2.3 έως 2.3.4 του κανονισμού 8 του κεφαλαίου II-1 του μέρους Β της SOLAS, με την καθοριζόμενη ποσότητα υδάτων στο κατάστρωμα. Για τον υπολογισμό αυτόν, δεν χρειάζεται να λαμβάνονται υπόψη άλλες απαιτήσεις του κανονισμού 8 του κεφαλαίου II-1. Παραδείγματος χάρη, το σκάφος δεν χρειάζεται, για τον υπολογισμό αυτόν, να πληροί τις απαιτήσεις για τις γωνίες ισορροπίας ή τη μη βύθιση της γραμμής ορίου βυθίσεως.
2. Η συγκεντρωμένη ποσότητα ύδατος προστίθεται ως υγρό φορτίο με μία κοινή επιφάνεια στο εσωτερικό όλων των διαμερισμάτων που θεωρούνται κατακλυσμένα στο κατάστρωμα οχημάτων. Το ύψος (h_w) των υδάτων στο κατάστρωμα εξαρτάται από το απομένον ύψος εξάλων (f_r) μετά τη ζημία και μετρείται στη θέση της ζημίας **(βλ. σχήμα 1)**. Το απομένον ύψος εξάλων είναι η ελάχιστη απόσταση μεταξύ του καταστρώματος οχημάτων που έχει υποστεί ζημία και της τελικής ισάλου γραμμής (κατόπιν μέτρων εξισορρόπησης, σε περίπτωση που τυχόν έχουν ληφθεί) στο σημείο της υποτιθέμενης ζημίας, μετά την εξέταση όλων των πιθανών σεναρίων ζημίας, για να εκτιμηθεί η συμμόρφωση με τη SOLAS '90, όπως απαιτείται βάσει της παραγράφου 1 του παραρτήματος Ι. Κατά τον υπολογισμό του f_r , δεν πρέπει να λαμβάνεται καθόλου υπόψη η επίδραση του υποθετικού όγκου των υδάτων που θεωρείται ότι έχουν συγκεντρωθεί στο κατάστρωμα οχημάτων που έχει υποστεί ζημία.

3. Εάν το f_r είναι 2,0 m ή περισσότερο, θεωρείται ότι δεν έχουν συγκεντρωθεί ύδατα στο κατάστρωμα οχημάτων. Εάν το f_r είναι 0,3 m ή λιγότερο, τότε το ύψος h_w θεωρείται ότι είναι 0,5 μέτρο. Τα ενδιάμεσα ύψη ύδατος εξάγονται με γραμμική παρεμβολή **(βλ. σχήμα 2)**.

Παράγραφος 1.2

Τα μέσα αποστράγγισης υδάτων μπορούν να θεωρούνται αποτελεσματικά μόνον αν τα εν λόγω μέσα έχουν την ικανότητα να αποτρέπουν τη συγκέντρωση μεγάλων ποσοτήτων ύδατος στο κατάστρωμα, ήτοι πολλών χιλιάδων τόνων ανά ώρα, το οποίο υπολείπεται κατά πολύ της δυναμικότητας που ήταν εγκατεστημένη κατά τον χρόνο της έγκρισης των κανονισμών αυτών. Στο μέλλον, μπορεί να αναπτυχθούν και να εγκριθούν τέτοια συστήματα αποστράγγισης υψηλής αποτελεσματικότητας (με βάση κατευθυντήριες γραμμές που πρόκειται να καταρτιστούν από τον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό).

Παράγραφος 1.3

1. Η ποσότητα υδάτων που θεωρείται ότι έχει συγκεντρωθεί στο κατάστρωμα δύναται, επιπλέον τυχόν μείωσης σύμφωνα με την παράγραφο 1.1, να μειώνεται σε περίπτωση δρομολόγησης σε γεωγραφικώς καθορισμένες περιορισμένες περιοχές. Οι περιοχές αυτές καθορίζονται ανάλογα με το σημαντικό ύψος κύματος (h_s) που χαρακτηρίζει την περιοχή, σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 5.
2. Εάν το σημαντικό ύψος κύματος (h_s), στη συγκεκριμένη περιοχή, είναι 1,5 m ή λιγότερο, θεωρείται ότι δεν έχει συγκεντρωθεί επιπλέον ποσότητα υδάτων στο κατάστρωμα οχημάτων που έχει υποστεί ζημία. Εάν το σημαντικό ύψος κύματος, στη συγκεκριμένη περιοχή, είναι 4,0 m ή περισσότερο, τότε το ύψος των υδάτων που θεωρείται ότι έχουν συγκεντρωθεί είναι η τιμή που υπολογίζεται σύμφωνα με την παράγραφο 1.1. Οι ενδιάμεσες τιμές πρόκειται να προσδιορίζονται με γραμμική παρεμβολή **(βλ. σχήμα 3)**.
3. Το ύψος h_w διατηρείται σταθερό, επομένως η ποσότητα προστιθέμενου ύδατος είναι μεταβλητή, καθώς εξαρτάται από τη γωνία κλίσης και από το κατά πόσον, σε τυχόν συγκεκριμένη γωνία κλίσης, η άκρη του καταστρώματος είναι βυθισμένη ή όχι **(βλ. σχήμα 4)**. Να σημειωθεί ότι η υποθετική διαχωρητικότητα των χώρων του καταστρώματος οχημάτων πρέπει να θεωρείται ότι είναι 90% (σχετικό MSC/Εγκύκλ.649), ενώ οι διαχωρητικότητες άλλων χώρων που θεωρείται ότι έχουν κατακλυσθεί πρέπει να είναι εκείνες που προβλέπονται στη SOLAS.
4. Εάν οι υπολογισμοί για την απόδειξη της συμμόρφωσης προς την οδηγία αφορούν σημαντικό ύψος κύματος μικρότερο από 4,0 m, αυτό το περιορισμένο σημαντικό ύψος κύματος πρέπει να καταγράφεται στο πιστοποιητικό ασφαλείας επιβατηγού πλοίου του σκάφους.

Παράγραφος 1.4 / 1.5

Εναλλακτικά προς τη συμμόρφωση με τις νέες απαιτήσεις ευστάθειας των παραγράφων 1.1 ή 1.3, μια αρχή δύναται να δέχεται απόδειξη της συμμόρφωσης μέσω δοκιμών μοντέλου. Οι απαιτήσεις για τη δοκιμή μοντέλου αναπτύσσονται λεπτομερώς στο προσάρτημα του παραρτήματος I. Στο μέρος II του παρόντος παραρτήματος περιλαμβάνονται κατευθυντήριες οδηγίες για τις δοκιμές μοντέλου.

Παράγραφος 1.6.

Η περιοριστική λειτουργική καμπύλη (ή καμπύλες) (KG ή GM) της SOLAS '90, που εξάγεται κατά σύμβαση, μπορεί να μην συνεχίζει να εφαρμόζεται σε περιπτώσεις όπου θεωρείται ότι υπάρχουν "ύδατα στο κατάστρωμα", σύμφωνα με την οδηγία, και μπορεί να χρειάζεται να προσδιοριστεί αναθεωρημένη περιοριστική καμπύλη (ή καμπύλες), που να λαμβάνει υπόψη την επίδραση αυτών των επιπλέον υδάτων. Για τον σκοπό αυτόν, πρέπει να διεξάγονται επαρκείς υπολογισμοί, που να αντιστοιχούν σε επαρκή αριθμό λειτουργικών βυθισμάτων και διαγωγών.

Σημείωση: Αναθεωρημένες περιοριστικές λειτουργικές καμπύλες KG/GM μπορούν να εξάγονται με επανάληψη, όπου το ελάχιστο πλεονάζον GM, που προκύπτει από τους υπολογισμούς ευστάθειας κατόπιν ζημίας με ύδατα στο κατάστρωμα, προστίθεται στην τιμή KG (ή αφαιρείται από το GM) που χρησιμοποιείται για τον προσδιορισμό των υψών εξάλων που έχουν υποστεί ζημία (f_r), από τα οποία εξαρτώνται οι ποσότητες υδάτων στο κατάστρωμα, και αυτή η διαδικασία επαναλαμβάνεται μέχρις ότου καταστεί αμελητέο το πλεονάζον GM.

Αναμένεται ότι οι εκμεταλλεζόμενοι τα πλοία θα αρχίσουν την επανάληψη αυτή, με το μέγιστο KG/ελάχιστο GM που μπορεί εύλογα να διατηρηθεί σε συνθήκες λειτουργίας και θα επιδιώξουν να μεταβάλουν την προκύπτουσα διαμόρφωση στεγανών του καταστρώματος, ώστε να ελαχιστοποιήσουν το πλεονάζον GM, που εξάγεται από τους υπολογισμούς ευστάθειας κατόπιν ζημίας με ύδατα στο κατάστρωμα.

Παράγραφος 2.1

Όσον αφορά τις συμβατικές απαιτήσεις της SOLAS σε περίπτωση βλάβης, τα στεγανά διαφράγματα στο εσωτερικό της γραμμής B/5 θεωρούνται άθικτα στην περίπτωση πλευρικής ζημίας κατόπιν συγκρούσεως.

Παράγραφος 2.2

Εάν το πλοίο είναι εφοδιασμένο με πλευρικά δομικά πτερύγια ευστάθειας, για λόγους συμμόρφωσης προς τον κανονισμό αυτόν, με συνέπεια αύξηση του πλάτους (B) του πλοίου, και άρα της απόστασης B/5 του πλοίου από την πλευρά του, η εν λόγω μετασκευή δεν συνιστά λόγο για την μετατόπιση τυχόν υπαρχόντων δομικών μερών ή τυχόν υφισταμένων διόδων των κύριων εγκάρσιων στεγανών διαφραγμάτων κάτωθεν του καταστρώματος στεγανών (βλ. σχήμα 5).

Παράγραφος 2.3

1. Τα εγκάρσια ή διαμήκη στεγανά διαφράγματα/φράγματα, με τα οποία είναι εφοδιασμένο το πλοίο και λαμβάνονται υπόψη για τον περιορισμό της κίνησης των υδάτων που θεωρείται ότι έχουν συγκεντρωθεί στο κατάστρωμα οχημάτων που έχει υποστεί ζημία, δεν χρειάζεται να είναι απολύτως "υδατοστεγή". Μπορούν να επιτρέπονται μικρές ποσότητες διαρροής, υπό τον όρο ότι τα προβλεπόμενα μέτρα αποστράγγισης είναι σε θέση να αποτρέψουν συγκέντρωση υδάτων στην "άλλη πλευρά" του διαφράγματος/φράγματος. Σε περιπτώσεις όπου οι ευδιαίοι δεν είναι σε θέση να λειτουργήσουν, λόγω απώλειας θετικής διαφοράς των επιπέδων ύδατος, πρέπει να προβλέπονται άλλα μέσα παθητικής αποστράγγισης.

2. Το ύψος (B_h) των εγκάρσιων και διαμήκων διαφραγμάτων/φραγμάτων δεν πρέπει να είναι μικρότερο από ($8 \times h_w$) μέτρα, όπου h_w είναι το ύψος των συσσωρευμένων υδάτων, όπως υπολογίζεται με τη χρήση του απομένοντος ύψους εξάλων και του σημαντικού ύψους κύματος (σχετικές παράγραφοι 1.1 και 1.3). Σε καμία περίπτωση, ωστόσο, το ύψος του διαφράγματος/φράγματος δεν μπορεί να είναι μικρότερο από το μεγαλύτερο εκ των κατωτέρω:

α) 2,2 μέτρα· ή

β) το ύψος μεταξύ του καταστρώματος στεγανών και του κατωτέρου σημείου του κάτω μέρους της δομής των ενδιάμεσων ή αναρτημένων καταστρωμάτων οχημάτων, όταν είναι κατεβασμένα. Να σημειωθεί ότι τυχόν κενά μεταξύ της άνω άκρης του διαφράγματος και του κάτω μέρους του περιβλήματος πρέπει να είναι "επενδεδυμένα", κατά την εγκάρσια ή διαμήκη διεύθυνση, αναλόγως. **(βλ. σχήμα 6).**

Μπορούν να γίνουν δεκτά διαφράγματα/φράγματα με ύψος μικρότερο από το καθοριζόμενο ανωτέρω, εάν διεξαχθούν δοκιμές μοντέλου, σύμφωνα με το μέρος II του παρόντος παραρτήματος, ώστε να επιβεβαιωθεί ότι με το εναλλακτικό σχέδιο εξασφαλίζεται κατάλληλο πρότυπο επιβιωσιμότητας. Πρέπει να δίδεται προσοχή, όταν καθορίζεται το ύψος του διαφράγματος/φράγματος, ούτως ώστε το ύψος να είναι επίσης επαρκές για την αποφυγή προοδευτικής κατάκλυσης, εντός του απαιτούμενου φάσματος ευστάθειας. Το φάσμα αυτό δεν πρέπει να επηρεάζεται από τις δοκιμές μοντέλου.

Σημείωση: Το φάσμα μπορεί να μειώνεται σε 10 μοίρες, υπό τον όρο ότι αυξάνεται η αντίστοιχη περιοχή κάτωθεν της καμπύλης (σχετικό MSC 64/22).

Παράγραφος 2.5.1

Η περιοχή "Α" αφορά μόνιμα ανοίγματα. Πρέπει να σημειωθεί ότι η επιλογή "θυρίδων εκροής" δεν είναι κατάλληλη για πλοία για τα οποία απαιτείται πλευστότητα ολόκληρης ή μέρους της υπερκατασκευής, ώστε να πληρούνται τα κριτήρια. Οι θυρίδες εκροής απαιτείται να είναι εφοδιασμένες με πτερύγια κλεισίματος, ούτως ώστε να εμποδίζεται η είσοδος υδάτων, αλλά να είναι δυνατή η αποστράγγιση του νερού.

Τα πτερύγια αυτά δεν πρέπει να βασίζονται σε ενεργά μέσα. Πρέπει να λειτουργούν με ίδια μέσα και πρέπει να αποδεικνύεται ότι δεν περιορίζουν την εκροή σε σημαντικό βαθμό. Τυχόν σημαντική μείωση της αποτελεσματικότητας πρέπει να αντισταθμίζεται με την προσθήκη επιπλέον ανοιγμάτων, ώστε να διατηρείται η απαιτούμενη περιοχή.

Παράγραφος 2.5.2

Για να θεωρούνται αποτελεσματικές οι θυρίδες εκροής, η ελάχιστη απόσταση από το κατώτερο άκρο της θυρίδας εκροής μέχρι την ίσαλο γραμμή στο σημείο της ζημίας πρέπει να είναι τουλάχιστον 1,0 m. Για τον υπολογισμό της ελάχιστης απόστασης, δεν λαμβάνεται υπόψη η επίδραση τυχόν επιπλέον υδάτων στο κατάστρωμα **(βλ. σχήμα 7).**

Παράγραφος 2.5.3

Οι θυρίδες εκροής πρέπει να είναι τοποθετημένες όσο το δυνατόν χαμηλότερα στο πλευρικό παραπέτο ή στο εξωτερικό περίβλημα. Το κατώτερο άκρο του ανοίγματος της θυρίδας εκροής

δεν πρέπει να βρίσκεται υψηλότερα από 2 cm άνωθεν του καταστρώματος στεγανών και το ανώτερο άκρο του ανοίγματος όχι υψηλότερα από 0,6 m (**βλ. σχήμα 8**).

Σημείωση: Οι χώροι για τους οποίους εφαρμόζεται η παράγραφος 2.5, ήτοι εκείνοι οι χώροι που είναι εφοδιασμένοι με θυρίδες εκροής ή παρόμοια ανοίγματα, δεν συμπεριλαμβάνονται στους άθικτους χώρους για την παραγωγή των καμπυλών ευστάθειας σε άθικτη κατάσταση και σε περίπτωση βλάβης.

Παράγραφος 2.6

1. Η συμβατική έκταση της ζημιάς πρέπει να λαμβάνεται κατά το μήκος του πλοίου. Ανάλογα με το πρότυπο υποδιαίρεσης, η ζημία μπορεί να μην έχει επίδραση σε κανένα διάφραγμα ή μπορεί να έχει επίδραση μόνον σε ένα διάφραγμα κάτωθεν του καταστρώματος στεγανών ή μόνον σε ένα διάφραγμα άνωθεν του καταστρώματος στεγανών ή σε διάφορους συνδυασμούς.
2. Όλα τα εγκάρσια και διαμήκη διαφράγματα, τα οποία συγκρατούν την υποθετική συγκεντρωμένη ποσότητα υδάτων, πρέπει να είναι τοποθετημένα και ασφαλισμένα ανά πάσα στιγμή όταν πλέει το πλοίο.
3. Σε εκείνες τις περιπτώσεις που το εγκάρσιο διάφραγμα/φράγμα έχει υποστεί ζημία, τα συγκεντρωμένα ύδατα στο κατάστρωμα έχουν κοινό επίπεδο επιφανείας και στις δύο πλευρές του διαφράγματος/φράγματος που έχει υποστεί ζημία, στο ύψος h_w (**βλ. σχήμα 9**).

ΜΕΡΟΣ ΙΙ

ΔΟΚΙΜΗ ΜΟΝΤΕΛΟΥ

Σκοπός των εν λόγω κατευθυντηρίων γραμμών είναι να εξασφαλισθεί ομοιομορφία των μεθόδων που χρησιμοποιούνται κατά την κατασκευή και την επαλήθευση του μοντέλου, καθώς και κατά τη διεξαγωγή και τις αναλύσεις των δοκιμών του μοντέλου, αναγνωρίζοντας ταυτοχρόνως ότι οι διαθέσιμες εγκαταστάσεις και το κόστος θα επηρεάσουν, κατά κάποιον τρόπο, την ομοιομορφία αυτή.

Το περιεχόμενο της παραγράφου 1 του προσαρτήματος του παραρτήματος Ι είναι αυτονόητο.

Παράγραφος 2 – Μοντέλο πλοίου

2.1 Το υλικό από το οποίο είναι κατασκευασμένο το μοντέλο δεν έχει, αυτό καθαυτό, σημασία, εφόσον το μοντέλο, τόσο σε άθικτη κατάσταση, όσο και σε περίπτωση ζημίας, είναι αρκετά άκαμπτο, ώστε να εξασφαλίζεται ότι οι υδροστατικές του ιδιότητες είναι οι ίδιες με εκείνες του πραγματικού πλοίου και επίσης ότι η καμπτική ανταπόκριση του κύτους στα κύματα είναι αμελητέα.

Είναι επίσης σημαντικό να εξασφαλίζεται ότι τα διαμερίσματα που έχουν υποστεί ζημία αναπαράγουν όσο το δυνατόν ακριβέστερα το πρότυπο του πραγματικού πλοίου, ώστε να εξασφαλίζεται ότι αντιπροσωπεύεται ο ορθός όγκος υδάτων από κατάκλυση.

Επειδή η είσοδος υδάτων (ακόμη και σε μικρές ποσότητες) στα άθικτα μέρη του μοντέλου θα έχει επίδραση στη συμπεριφορά του, πρέπει να λαμβάνονται μέτρα ώστε να μην εισέρχονται ύδατα εκεί.

2.2. Λεπτομέρειες του μοντέλου

.1 Αναγνωρίζοντας ότι η επίδραση της κλίμακας διαδραματίζει σημαντικό ρόλο στη συμπεριφορά του μοντέλου κατά τη διάρκεια των δοκιμών, είναι σημαντικό να εξασφαλίζεται ελαχιστοποίηση, εν τω μέτρω του δυνατού, της επίδρασης αυτής. Το μοντέλο πρέπει να είναι όσο το δυνατόν μεγαλύτερο, διότι οι λεπτομέρειες των διαμερισμάτων που έχουν υποστεί ζημία κατασκευάζονται ευκολότερα σε μεγαλύτερα μοντέλα και μειώνεται η επίδραση της κλίμακας. Συνιστάται, επομένως, το μήκος του μοντέλου να μην είναι μικρότερο από εκείνο που αντιστοιχεί σε κλίμακα 1:40. Πάντως, απαιτείται το μήκος του μοντέλου να μην είναι μικρότερο των 3 μέτρων στο επίπεδο της εμφόρτου ισάλου γραμμής υποδιαίρεσης.

.2(α) Το κύτος του μοντέλου, στο σημείο της υποθετικής ζημίας, πρέπει να είναι όσο το δυνατόν λεπτότερο, ώστε να εξασφαλίζεται ότι αντιπροσωπεύονται επαρκώς η ποσότητα των υδάτων κατόπιν κατακλύσεως και το κέντρο βαρύτητάς του. Αναγνωρίζεται ότι μπορεί να μην είναι δυνατό να κατασκευασθούν με επαρκείς λεπτομέρειες το κύτος του μοντέλου και τα στοιχεία της κύριας και δευτερεύουσας υποδιαίρεσης στο σημείο της ζημίας και, λόγω αυτών των δομικών περιορισμών, ενδέχεται να μην είναι δυνατό να υπολογισθεί επακριβώς η υποθετική διαχωρητικότητα του χώρου.

- .2(β) Έχει διαπιστωθεί, κατά τις δοκιμές, ότι η κατακόρυφη έκταση του μοντέλου μπορεί να επηρεάσει τα αποτελέσματα, όταν το μοντέλο υπόκειται σε δυναμικές δοκιμές. Απαιτείται, επομένως, να περιλαμβάνει το μοντέλο του πλοίου τουλάχιστον τρία πρότυπα ύψη υπερκατασκευής άνωθεν του καταστρώματος στεγανών (ύψος εξάλων), ούτως ώστε τα μεγάλα κύματα της σειράς κυμάτων να μην θραύονται πάνω από το μοντέλο.
- .2(γ) Είναι σημαντικό όχι μόνον να επαληθεύονται τα βυθίσματα σε άθικτη κατάσταση, αλλά επίσης να μετρώνται με ακρίβεια τα βυθίσματα του μοντέλου που έχει υποστεί ζημία, για λόγους συσχετισμού με εκείνα που έχουν εξαχθεί από τον υπολογισμό της ευστάθειας σε περίπτωση ζημίας. Μετά τη μέτρηση των βυθισμάτων σε περίπτωση ζημίας, μπορεί να θεωρηθεί αναγκαίο να γίνουν προσαρμογές στη διαχωρητικότητα του διαμερίσματος που έχει υποστεί ζημία, είτε με την εισαγωγή άθικτων όγκων, είτε με την προσθήκη βαρών. Ωστόσο, είναι επίσης σημαντικό να εξασφαλίζεται ότι αντιπροσωπεύεται με ακρίβεια το κέντρο βαρύτητας των υδάτων κατόπιν κατακλύσεως. Στην περίπτωση αυτή, τυχόν προσαρμογές πρέπει να σφάλλουν κλίνοντας προς την πλευρά της ασφάλειας.
- .2(δ) Εάν το μοντέλο απαιτείται να είναι εφοδιασμένο με φράγματα στο κατάστρωμα και τα φράγματα έχουν μικρότερο ύψος από το απαιτούμενο βάσει της παραγράφου 2.3 του παραρτήματος 1 της παρούσας οδηγίας, το μοντέλο πρέπει να εξοπλίζεται με CCTV, ώστε να μπορεί να παρακολουθείται τυχόν "παφλασμός" και ενδεχόμενη συγκέντρωση υδάτων στην περιοχή του καταστρώματος που δεν έχει υποστεί ζημία. Στην περίπτωση αυτή, η καταγραφή των δοκιμών πρέπει να περιλαμβάνει μαγνητοσκοπημένη εγγραφή του γεγονότος.
- .3 Για να εξασφαλίζεται ότι τα χαρακτηριστικά κίνησης του μοντέλου αντιπροσωπεύουν εκείνα του πραγματικού πλοίου, είναι σημαντικό να δίδεται κλίση στο μοντέλο και να γίνεται διατοίχισή του σε άθικτη κατάσταση, ώστε να επαληθεύονται το GM σε άθικτη κατάσταση και η κατανομή μάζας.

Η εγκάρσια ακτίνα περιστροφής του πραγματικού πλοίου δεν πρέπει να λαμβάνεται ως μεγαλύτερη από 0,4B και η διαμήκης ακτίνα περιστροφής δεν πρέπει να λαμβάνεται ως μεγαλύτερη από 0,25L.

Η περίοδος εγκάρσιας διατοίχησης του μοντέλου λαμβάνεται ως εξής:

$$\frac{2\pi X 0.4B}{\sqrt{gGM\lambda}}$$

$$\sqrt{gGM\lambda}$$

Όπου

GM: μετακεντρικό ύψους του πραγματικού (άθικτου) πλοίου

g: επιτάχυνση της βαρύτητας

λ: κλίμακα του μοντέλου

B: πλάτος του πραγματικού πλοίου

Σημείωση

Αν και η κλίση και η διατοίχιση του μοντέλου σε περίπτωση ζημίας μπορούν να γίνουν αποδεκτές ως έλεγχος για την επαλήθευση της απομένουσας καμπύλης ευστάθειας, οι εν λόγω δοκιμές δεν πρέπει να γίνονται δεκτές στη θέση των δοκιμών σε άθικτη κατάσταση.

Παρόλα ταύτα, το μοντέλο που έχει υποστεί ζημία πρέπει να υποβάλλεται σε διατοίχιση, με σκοπό να εξάγεται η απαιτούμενη περίοδος διατοίχισης για την εκτέλεση των δοκιμών σύμφωνα με την παράγραφο 3.1.2.

.4 Τα περιεχόμενα της παρούσας παραγράφου είναι αυτονόητα. Θεωρείται ότι οι ανεμιστήρες του διαμερίσματος που έχει υποστεί ζημία, του πραγματικού πλοίου, επαρκούν για την απρόσκοπτη κατάκλυση και κίνηση των υδάτων κατόπιν κατακλύσεως. Ωστόσο, κατά την προσπάθεια σμίκρυνσης υπό κλίμακα των διαρρυθμίσεων των ανεμιστήρων του πραγματικού πλοίου, μπορεί να παρεισφρήσουν ανεπιθύμητες επιδράσεις λόγω κλίμακας. Για να εξασφαλισθεί η αποφυγή τέτοιων φαινομένων, συνιστάται να κατασκευασθούν οι διαρρυθμίσεις ανεμιστήρων σε μεγαλύτερη κλίμακα από εκείνη του μοντέλου, φροντίζοντας ταυτοχρόνως αυτό να μην επηρεάζει τη ροή των υδάτων στο κατάστρωμα οχημάτων.

.5.2 Η ισοσκελής τριγωνική κατατομή του πρισματικού σχήματος της ζημίας είναι εκείνη που αντιστοιχεί στην έμφορτο ίσαλο γραμμή.

Επιπλέον, σε περιπτώσεις όπου έχουν τοποθετηθεί πλευρικά περιβλήματα πλάτους μικρότερου από B/5 και για να αποφεύγονται πιθανές επιδράσεις λόγω κλίμακας, το μήκος της ζημίας στη θέση των πλευρικών περιβλημάτων δεν πρέπει να είναι μικρότερο από 2 μέτρα.

Παράγραφος 3 – Διαδικασία δοκιμών

3.1 – Φάσματα κύματος

Πρέπει να χρησιμοποιείται το φάσμα JONSWAP, εφόσον περιγράφει καταστάσεις θαλάσσης που προσδιορίζονται ανάλογα με το ανάπτυγμα κύματος (fetch) και τη διάρκειά του, οι οποίες αντιστοιχούν στην πλειονότητα των καταστάσεων παγκοσμίως. Από αυτή την άποψη, είναι σημαντικό όχι μόνον να επαληθεύεται η μέγιστη περίοδος της σειράς κυμάτων, αλλά και να είναι ορθή η μέση περίοδος μηδενικού επιπέδου.

.1 Με μέγιστη περίοδο $4\sqrt{h_s}$ και δεδομένου ότι ο αυξητικός συντελεστής γ είναι 3,3, η μέση περίοδος μηδενικού επιπέδου δεν πρέπει να είναι μεγαλύτερη από:

$$\{T_p/(1,20 \text{ έως } 1,28)\} \pm 5\%$$

.2 Η μέση περίοδος μηδενικού επιπέδου, που αντιστοιχεί σε μέγιστη περίοδο ίση προς την περίοδο διατοίχισης του μοντέλου που έχει υποστεί ζημία, και δεδομένου ότι ο παράγων γ ορίζεται σε 1, δεν είναι μεγαλύτερη από:

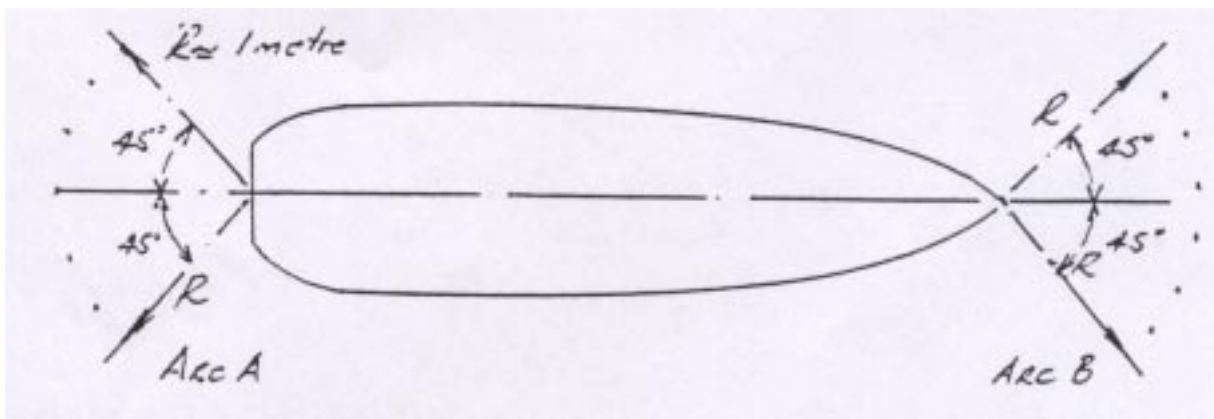
$$\{T_p/(1,3 \text{ έως } 1,4)\} \pm 5\%$$

λαμβάνοντας υπόψη ότι, εάν η περίοδος διατοίχισης του μοντέλου που έχει υποστεί ζημία είναι μεγαλύτερη από $6\sqrt{h_s}$, η μέγιστη περίοδος πρέπει να περιορίζεται σε $6\sqrt{h_s}$.

Σημείωση

Έχει διαπιστωθεί ότι δεν είναι πρακτικό να καθορίζονται όρια για μέσες περιόδους μηδενικού επιπέδου των υποδειγμάτων φασμάτων κύματος, σύμφωνα με τις ονομαστικές τιμές των μαθηματικών τύπων. Επομένως, επιτρέπεται περιθώριο σφάλματος 5%.

Απαιτείται να καταγράφεται και να τεκμηριώνεται το φάσμα κύματος για κάθε πορεία δοκιμής. Οι μετρήσεις για την εν λόγω καταγραφή πρέπει να γίνονται σε άμεση γειννίαση με το μοντέλο (αλλά όχι στην υπήνεμο πλευρά) – βλ. σχήμα α κατωτέρω – και επίσης κοντά στη μηχανή δημιουργίας κυμάτων. Απαιτείται επίσης το μοντέλο να διαθέτει όργανα, ούτως ώστε να παρακολουθούνται και να καταγράφονται, καθ' όλη τη διάρκεια της δοκιμής, οι κινήσεις του (διατοίχιση, κάθετη ταλάντωση και προνευστασμός), όπως και η στάση του (κλίση, βύθιση και διαγωγή).



Ο αισθητήρας μέτρησης του κύματος "κοντά στο μοντέλο" πρέπει να τοποθετείται είτε στο τόξο A, είτε στο τόξο B (σχήμα α).

3.2, 3.3, 3.4

Τα περιεχόμενα αυτών των παραγράφων θεωρούνται αυτονόητα.

3.5 – Προσομοίωση ζημιών

Εκτενής έρευνα, που έχει διεξαχθεί με σκοπό να αναπτυχθούν ενδεδειγμένα κριτήρια για νέα σκάφη, έχει καταδείξει σαφώς ότι, επιπλέον του GM και του ύψους εξάλων, που είναι σημαντικές παράμετροι για την επιβιωσιμότητα των επιβατηγών πλοίων, άλλος σημαντικός παράγων είναι επίσης η περιοχή κάτωθεν της απομένουσας καμπύλης ευστάθειας μέχρι τη γωνία του μέγιστου GZ. Κατά συνέπεια, κατά την επιλογή της χειρίστης ζημίας κατά τη SOLAS, για λόγους συμμόρφωσης με την απαίτηση της παραγράφου 3.5.1, χειρίστη ζημία πρέπει να θεωρείται εκείνη η οποία δίδει την ελάχιστη περιοχή κάτωθεν της απομένουσας καμπύλης ευστάθειας μέχρι τη γωνία του μέγιστου GZ.

Παράγραφος 4 – Κριτήρια επιβίωσης

Τα περιεχόμενα αυτής της παραγράφου θεωρούνται αυτονόητα.

Παράγραφος 5 – Έγκριση δοκιμής

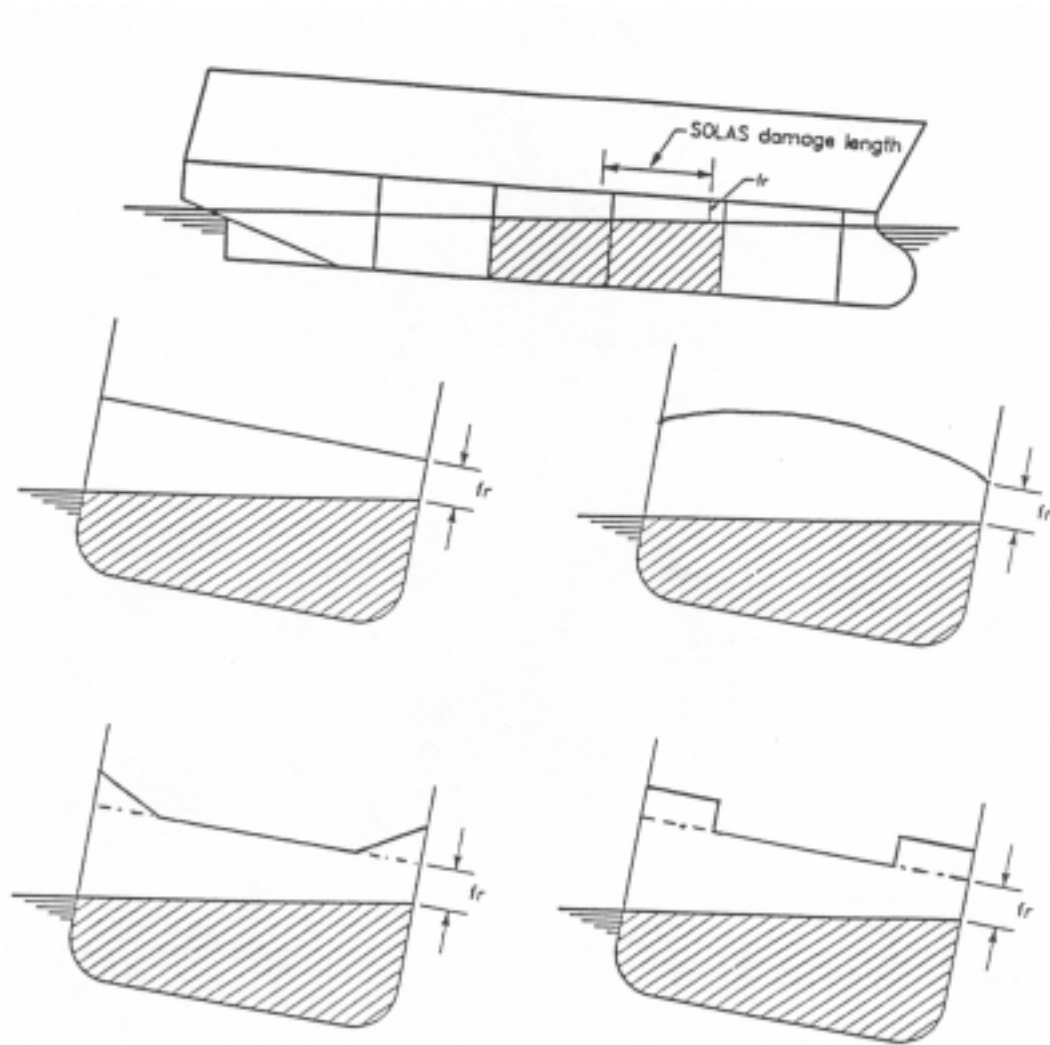
Τα ακόλουθα έγγραφα πρέπει να συμπεριλαμβάνονται στην έκθεση προς την αρμόδια αρχή:

- (α) υπολογισμοί ευστάθειας σε περίπτωση ζημίας για τη χειρίστη ζημία κατά τη SOLAS και στο μέσον του πλοίου (εάν διαφέρουν).
- (β) σχέδιο του μοντέλου με τη γενική διαρρύθμιση, μαζί με λεπτομέρειες της κατασκευής και του εξοπλισμού με όργανα.
- (γ) εκθέσεις δοκιμής κλίσης και δοκιμής διατοίχισης.
- (δ) υπολογισμοί των περιόδων διατοίχισης του πραγματικού πλοίου και του μοντέλου.
- (ε) ονομαστικά και μετρηθέντα φάσματα κύματος (κοντά στη μηχανή δημιουργίας κυμάτων και κοντά στο μοντέλο, αντιστοίχως).
- (στ) αντιπροσωπευτική καταγραφή των κινήσεων, της στάσης και της μετατόπισης του μοντέλου.
- (ζ) σχετικές βιντεοσκοπημένες εγγραφές.

Σημείωση

Σε όλες τις δοκιμές πρέπει να παρίσταται η αρμόδια αρχή.

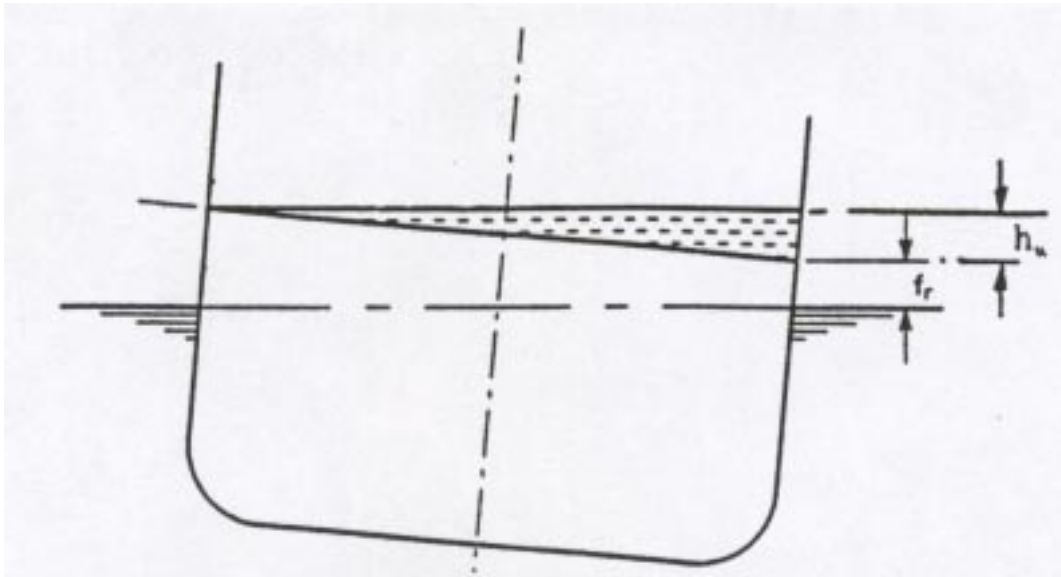
**Σχήματα που αναφέρονται στο παράρτημα 2
(Ενδεικτικές κατευθυντήριες γραμμές προς τις εθνικές αρχές)**



Σχήμα 1

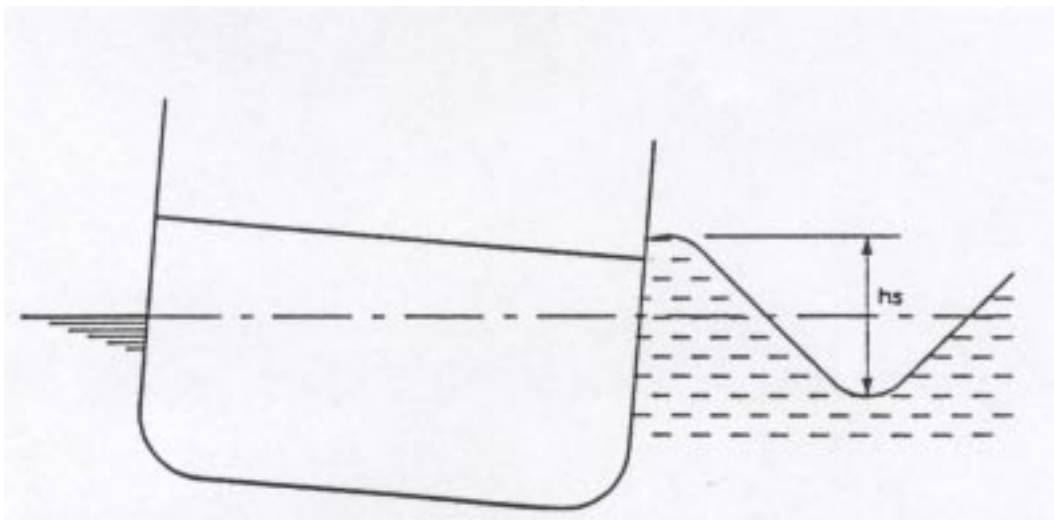
SOLAS damage length

μήκος ζημίας κατά τη SOLAS



1. Εάν το $f_r \geq 2,0$ μέτρα, το ύψος των υδάτων στο κατάστρωμα (h_w) = 0,0 μέτρο
2. Εάν το $f_r \leq 0,3$ μέτρο, το ύψος των υδάτων στο κατάστρωμα (h_w) = 0,5 μέτρο

Σχήμα 2

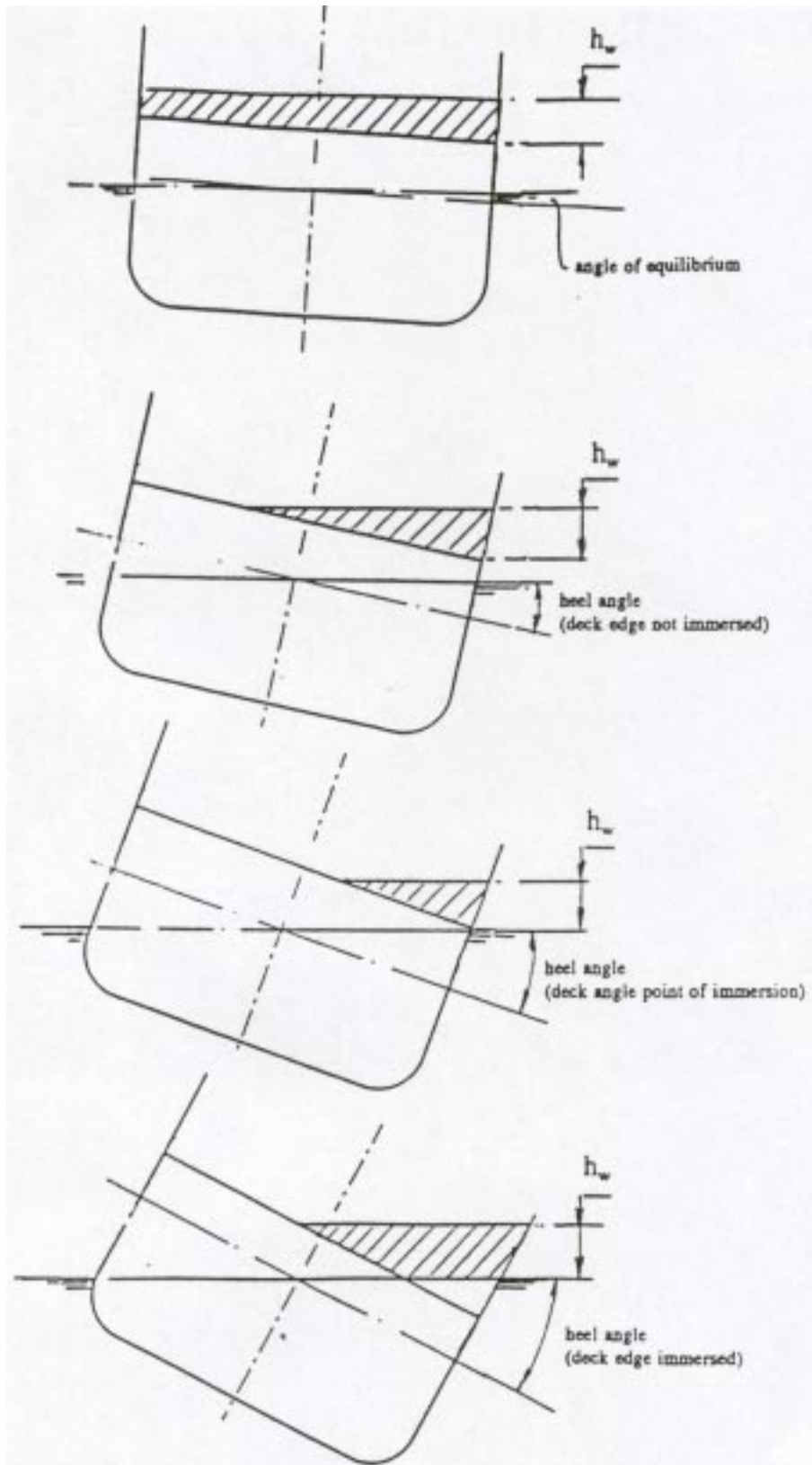


1. Εάν το $h_s \geq 4,0$ μέτρα, το ύψος των υδάτων στο κατάστρωμα υπολογίζεται όπως στο σχήμα 3
2. Εάν το $h_s \leq 1,5$ μέτρο, το ύψος των υδάτων στο κατάστρωμα (h_w) = 0,0 μέτρο

Παραδείγματος χάρι

Εάν το $f_r = 1,15$ μέτρο και το $h_s = 2,75$ μέτρα, το ύψος $h_w = 0,125$ μέτρο

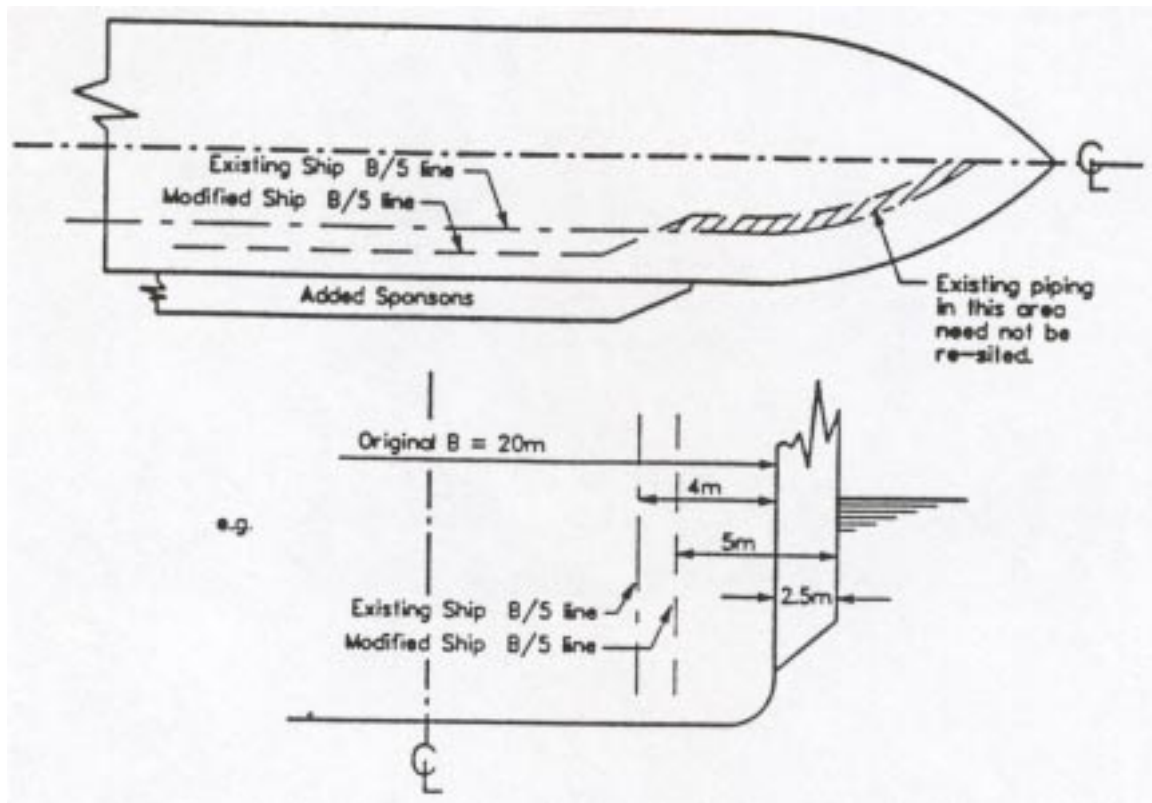
Σχήμα 3



Σχήμα 4

angle of equilibrium
 heel angle
 deck edge not immersed
 deck angle point of immersion
 deck edge immersed

γωνία ισοροπίας
 γωνία κλίσης
 η άκρη του καταστρώματος δεν έχει βυθισθεί
 σημείο βύθισης της γωνίας της άκρης του καταστρώματος
 η άκρη του καταστρώματος έχει βυθισθεί



Σχήμα 5

CL
 Existing ship B/5 line
 Modified ship B/5 line
 Added sponsons
 Existing piping in this area need not be re-sited

Original B

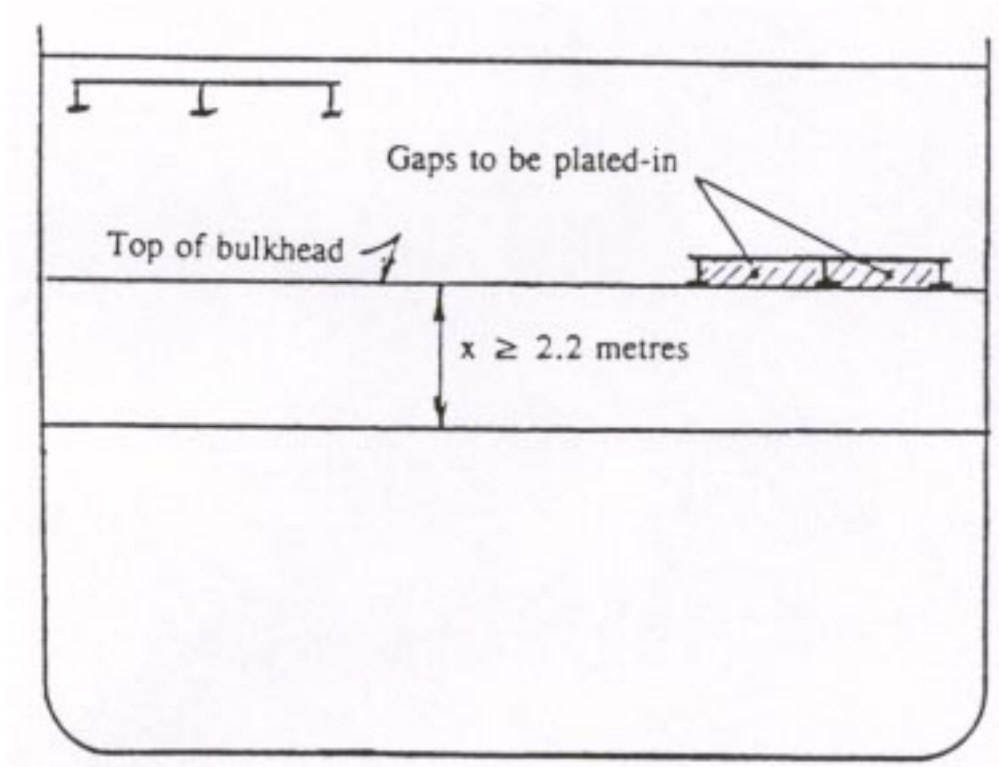
άξονας του πλοίου
 (αρχική) γραμμή B/5 υπάρχοντος πλοίου
 γραμμή B/5 μετασκευασμένου πλοίου
 επιπρόσθετα πτερύγια ευστάθειας
 δεν χρειάζεται να μετατοπισθούν οι
 υπάρχουσες σωληνώσεις σε αυτή την
 περιοχή
 αρχικό B

Πλοίο χωρίς αναρτημένα καταστρώματα οχημάτων

Παράδειγμα 1

Ύψος των υδάτων στο κατάστρωμα = 0,25 μέτρο

Ελάχιστο απαιτούμενο ύψος του φράγματος = 2,2 μέτρα



Πλοίο με αναρτημένο κατάστρωμα οχημάτων (στη θέση του φράγματος)

Παράδειγμα 2

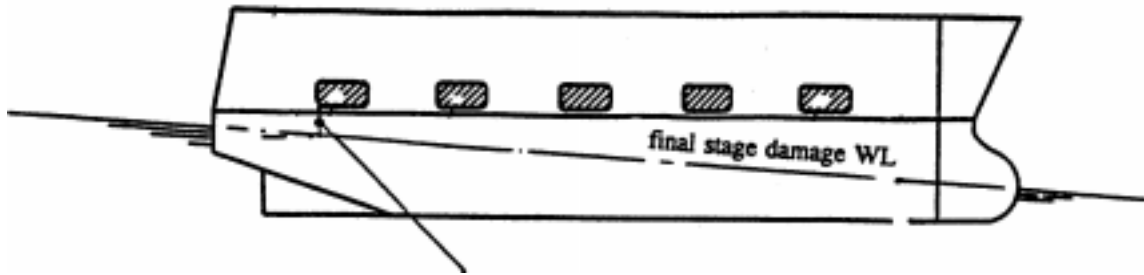
Ύψος των υδάτων στο κατάστρωμα (h_w) = 0,25 μέτρο

Ελάχιστο απαιτούμενο ύψος του φράγματος = x

Σχήμα 6

Gaps to be plated-in
Top of bulkhead

κενά που πρέπει να είναι επενδεδυμένα
άνω άκρη του διαφράγματος

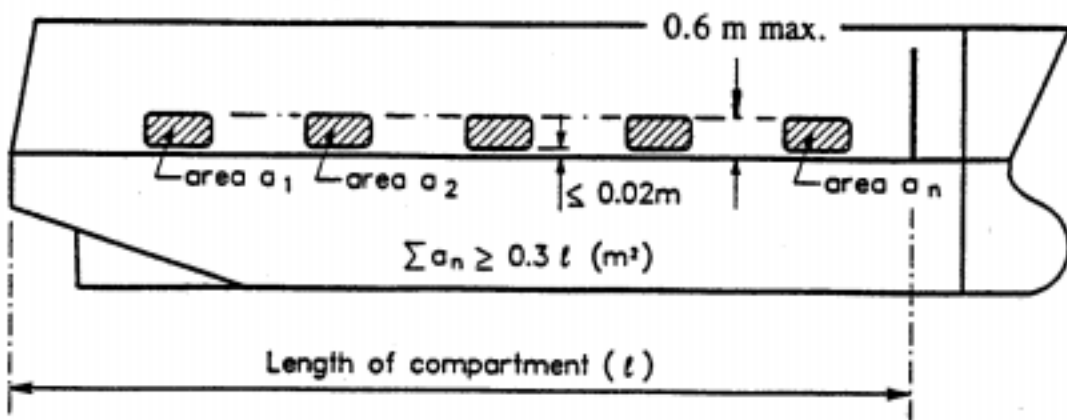


ελάχιστο απαιτούμενο ύψος εξάλων μέχρι τη θυρίδα εκροής = 1,0 m

Σχήμα 7

Final stage damage WL

ίσαλος γραμμή στο τελικό στάδιο ζημίας



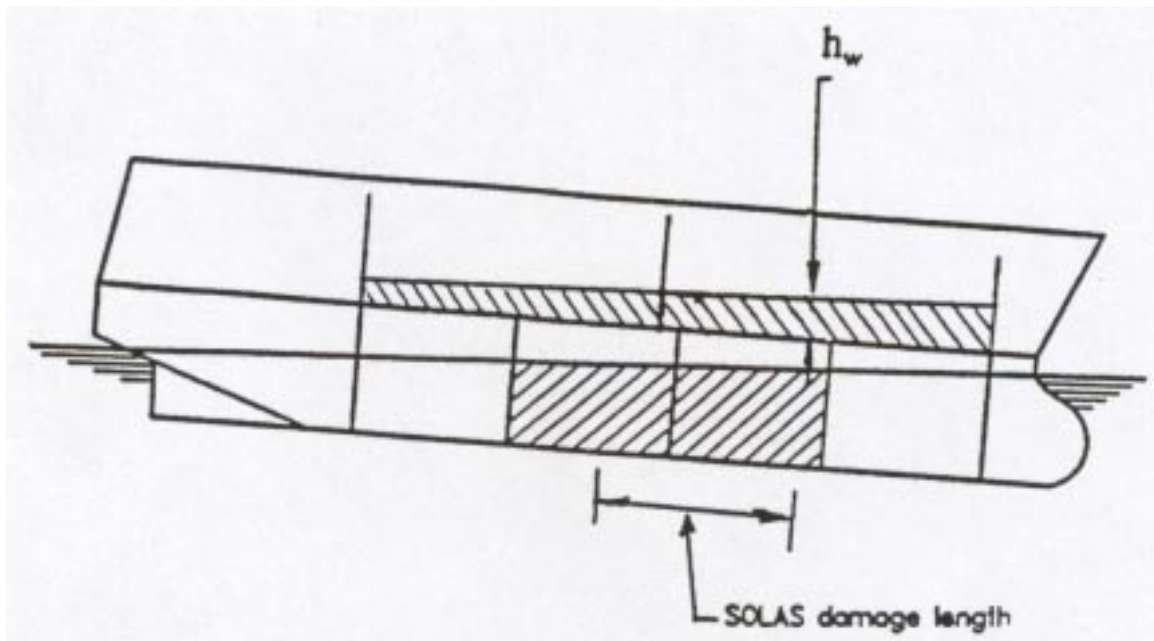
Σχήμα 8

Area

περιοχή

Length of compartment

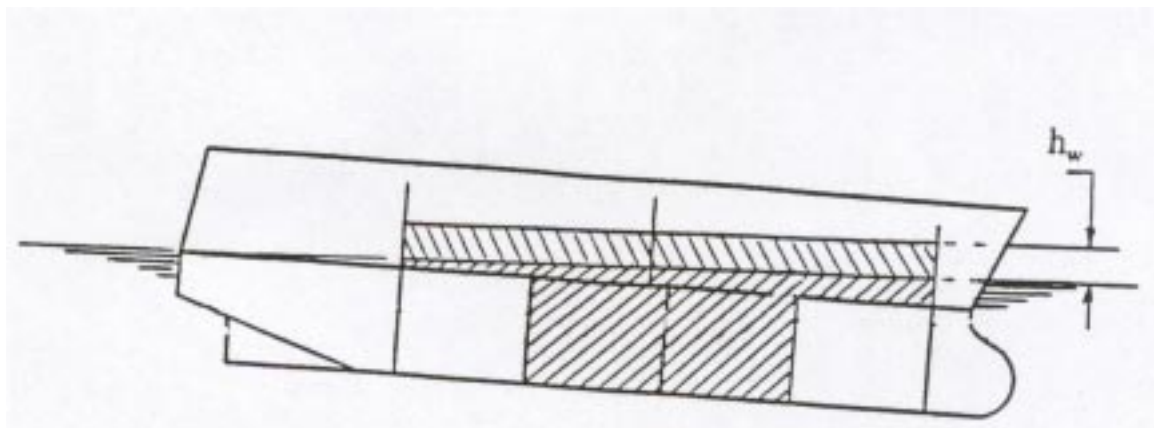
μήκος του διαμερίσματος



Η άκρη του καταστρώματος δεν έχει βυθισθεί

SOLAS damage length

μήκος ζημίας κατά τη SOLAS



Η άκρη του καταστρώματος έχει βυθισθεί

Σχήμα 9

ΔΕΛΤΙΟ ΕΚΤΙΜΗΣΗΣ ΤΩΝ ΕΠΙΠΤΩΣΕΩΝ ΟΙ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΤΗΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ ΣΤΙΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ, ΚΑΙ ΙΔΙΩΣ ΣΤΙΣ ΜΙΚΡΟΜΕΣΑΙΕΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ (ΜΜΕ)

ΤΙΤΛΟΣ ΤΗΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ

ΠΡΟΤΑΣΗ ΓΙΑ ΟΔΗΓΙΑ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΕΙΔΙΚΕΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΕΥΣΤΑΘΕΙΑΣ

ΑΡΙΘΜΟΣ ΑΝΑΦΟΡΑΣ ΤΟΥ ΕΓΓΡΑΦΟΥ

COM 2002 158 - 2002/0074 (COD)

Η ΠΡΟΤΑΣΗ

1. Λαμβανομένης υπόψη της αρχής της επικουρικότητας, γιατί κρίνεται απαραίτητη η ύπαρξη κοινοτικής νομοθεσίας στον εν λόγω τομέα και ποιοι είναι οι κυριότεροι στόχοι της;

Οι υποχρεώσεις της Κοινότητας, στο πλαίσιο αυτό, είναι η βελτίωση της ασφάλειας των θαλασσίων μεταφορών, όπως προβλέπεται στο άρθρο 80 παράγραφος 2 της συνθήκης. Ο στόχος της προτεινόμενης δράσης είναι η καθιέρωση εναρμονισμένων απαιτήσεων ασφαλείας όσον αφορά την ευστάθεια επιβατηγών οχηματαγωγών πλοίων που εκτελούν διεθνή δρομολόγια από και προς λιμένες της ΕΕ.

Όσον αφορά την αρχή της επικουρικότητας, εναπόκειται στην Κοινότητα να εξασφαλίσει ένα πλαίσιο κανόνων, με τους οποίους παρέχεται εναρμονισμένο επίπεδο ασφαλείας για επιβατηγά πλοία που εκτελούν δρομολόγια υπό τις ίδιες συνθήκες σε ολόκληρη την ΕΕ. Η αρμοδιότητα των κρατών μελών είναι να θεσπίσουν, στην εθνική τους νομοθεσία, μέτρα με τα οποία θα εξασφαλίζεται η αποτελεσματική εφαρμογή της οδηγίας.

ΟΙ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΣΤΙΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ

2. Ποιοι επηρεάζονται από την πρόταση;

- ποιοι τομείς επιχειρηματικών δραστηριοτήτων
- ποια μεγέθη επιχειρήσεων (ποιο είναι το ποσοστό μικρομεσαίων επιχειρήσεων)
- υπάρχουν στην Κοινότητα συγκεκριμένες γεωγραφικές περιοχές στις οποίες βρίσκονται εγκατεστημένες οι εν λόγω επιχειρήσεις

Ο επιχειρηματικός τομέας τον οποίο αφορά η παρούσα πρόταση είναι εταιρείες που εκτελούν δρομολόγια με επιβατηγά οχηματαγωγά πλοία προς και από κοινοτικούς λιμένες. Την πλειονότητα των επιβατηγών πλοίων, που πλέουν στις κοινοτικές θάλασσες, εκμεταλλεύονται μεσαίες και μεγάλες επιχειρήσεις. Εάν ληφθεί υπόψη το

γεγονός ότι οι ειδικές απαιτήσεις ευστάθειας, που εισάγονται με την παρούσα οδηγία, έχουν ήδη καθιερωθεί σε επτά βόρεια κράτη μέλη της ΕΕ, τα οποία εφαρμόζουν τη Συμφωνία της Στοκχόλμης, στην πράξη η πρόταση θα έχει επιπτώσεις μόνον για τις εταιρείες που εκμεταλλεύονται σκάφη αυτού του τύπου στη Μεσόγειο Θάλασσα. Αφού το 70% των επιβατηγών οχηματαγωγών πλοίων, που εκτελούν δρομολόγια στην περιοχή αυτή, φέρουν ελληνική και ιταλική σημαία, αναμένεται ότι θα υπάρξει οικονομικός αντίκτυπος κυρίως για εταιρείες που εκμεταλλεύονται πλοία υπό αυτές τις δύο σημαίες. Πάντως, η πλειονότητα των επιβατηγών οχηματαγωγών πλοίων που εξυπηρετούν γραμμές στις θάλασσες της Νοτίου Ευρώπης εκτελούν εσωτερικά δρομολόγια, και άρα δεν εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της παρούσας οδηγίας. Η περίπτωση τους αντιμετωπίζεται με την πρόταση αναθεώρησης της οδηγίας 98/18/ΕΚ του Συμβουλίου. Έχει επισημανθεί εν γένει ότι, κατόπιν της εισαγωγής της Συμφωνίας της Στοκχόλμης, τα νέα επιβατηγά οχηματαγωγά πλοία κατασκευάζονται με σκοπό να πληρούνται οι ειδικές απαιτήσεις ευστάθειας, ακόμη και όταν κατασκευάζονται για γραμμές στις θάλασσες της Νοτίου ΕΕ.

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

Τα κράτη μέλη θέτουν σε ισχύ τους νόμους, κανονισμούς και διοικητικές διαδικασίες, ούτως ώστε οι εκμεταλλεζόμενοι επιβατηγά οχηματαγωγά πλοία να συμμορφωθούν με τις ειδικές απαιτήσεις ευστάθειας. Η εφαρμογή των εν λόγω απαιτήσεων θα υποχρεώσει τους εκμεταλλεζομένους υπάρχοντα πλοία (εκείνα που εξυπηρετούν γραμμές στις περιοχές που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της οδηγίας) να προβούν σε δομικές μετασκευές των εν λόγω πλοίων, με σκοπό να τα αναβαθμίσουν στο επίπεδο που καθορίζεται από την παρούσα οδηγία. Ένα πρώτο βήμα για τις επιχειρήσεις θα είναι να υποβάλουν τα πλοία τους στη δοκιμή συμμόρφωσης του μοντέλου, ώστε να ελέγξουν κατά πόσον υπάρχει ανάγκη για αναβάθμιση.

4. Ποιες είναι οι ενδεχόμενες οικονομικές επιπτώσεις της πρότασης;

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

Δεν αναμένονται επιπτώσεις στην απασχόληση, κατόπιν της εισαγωγής των απαιτήσεων της παρούσας οδηγίας. Το χρονοδιάγραμμα σταδιακής καθιέρωσης για υπάρχοντα πλοία, που προβλέπεται στην οδηγία, θα προσφέρει επαρκή χρόνο στις ναυτιλιακές εταιρείες για να αναβαθμίσουν τα πλοία τους. Εάν ληφθεί υπόψη το παρόν χρονοδιάγραμμα της SOLAS για αναβάθμιση, η οδηγία δίδει επαρκή προθεσμία, για να υπάρξει συμμόρφωση με τις επιπρόσθετες απαιτήσεις ευστάθειας.

Η ανάλυση που διεξήχθη από την Επιτροπή δείχνει ότι η εισαγωγή της ΣΣ στον Βορρά της Ευρώπης έλαβε χώρα χωρίς ιδιαίτερες δυσκολίες για τον κλάδο ή τις συμβαλλόμενες κυβερνήσεις. Βάσει δείγματος 82 πλοίων, από σύνολο 140 που χρειαζόταν να συμμορφωθούν με τη Συμφωνία, φαίνεται ότι το 36% των σκαφών αυτού του δείγματος δεν χρειάζονταν οποιαδήποτε αναβάθμιση. Περαιτέρω, το 69% από το σύνολο των 140 πλοίων αναβαθμίστηκαν με λιγότερο από 1 εκατομμύριο ευρώ.

Το εκτιμώμενο συνολικό κόστος της αναβάθμισης ήταν περίπου 85 εκατομμύρια ευρώ. Όμως, είναι σημαντικό να σημειωθεί ότι το μεγαλύτερο μέρος αυτού του κόστους αφορά την εσπευσμένη συμμόρφωση με τα πρότυπα SOLAS 90 (αναγκαίο βήμα πριν από τη συμμόρφωση με τη Συμφωνία της Στοκχόλμης) παρά απλώς τη συμμόρφωση με αυτή καθεαυτή τη Συμφωνία.

Δεδομένου ότι η κοινή τιμή σημαντικών υψών κύματος στις θάλασσες της Νοτίου Ευρώπης είναι περίπου 2,5 m, το κόστος μετασκευής του στόλου της Νοτίου Ευρώπης, για λόγους συμμόρφωσης με τις διατάξεις της ΣΣ, θα είναι κατά προσέγγιση το ίδιο με το συναφές κόστος της συμμόρφωσης προς τις απαιτήσεις του προτύπου δύο διαμερισμάτων της SOLAS 90³⁹. Αφού έως το 2010 πρόκειται να υπάρξει πλήρης συμμόρφωση προς τους κανονισμούς της SOLAS, με βάση το χρονοδιάγραμμα του IMO (διεθνείς γραμμές) και την οδηγία 98/18/EK (εσωτερικές γραμμές της Κοινότητας), ο κλάδος θα πρέπει να έχει ήδη προγραμματίσει να επενδύσει, κατά τα προσεχή έτη, στην αναβάθμιση των σχετικών πλοίων. Η μελέτη αναφέρει ότι 264 πλοία, που εξυπηρετούν γραμμές (διεθνείς και εσωτερικές) στις θάλασσες της Νοτίου Ευρώπης, θα αποτελέσουν αντικείμενο αναβάθμισης, βάσει της SOLAS, και ότι το κόστος συμμόρφωσης θα ανέλθει σε ύψος μεταξύ 106 και 250 εκατομμυρίων ευρώ (σε αυτά τα αριθμητικά στοιχεία δεν λαμβάνονται υπόψη ενδεχόμενες αποσύρσεις από την κυκλοφορία οχηματαγωγών πλοίων μεγάλης ηλικίας). Όπως ήδη αναφέρθηκε, η συμμόρφωση των εν λόγω πλοίων προς τις ειδικές απαιτήσεις ευστάθειας, που ορίζονται στη Συμφωνία της Στοκχόλμης, δεν θα ανεβάσει σε απαγορευτικά επίπεδα το κόστος της συμμόρφωσής τους προς τη SOLAS.

Φαίνεται, επομένως, ότι με την εφαρμογή των απαιτήσεων ευστάθειας της ΣΣ στα επιβατηγά οχηματαγωγά σκάφη της Νοτίου Ευρώπης, θα εξασφαλιστεί ομοιομορφία των απαιτήσεων ευστάθειας και αύξηση του επιπέδου ασφαλείας σε ολόκληρη την Κοινότητα, χωρίς σημαντική αύξηση της οικονομικής προσπάθειας του σχετικού μέρους του κλάδου, που εν πάση περιπτώσει πρέπει να συμμορφωθεί με το πρότυπο SOLAS 90.

Η πρόταση φαίνεται ότι θα έχει ευνοϊκό αντίκτυπο στην ανταγωνιστική θέση των επιχειρήσεων, αφού θα εναρμονίσει τα πρότυπα ευστάθειας που εφαρμόζονται σε επιβατηγά οχηματαγωγά πλοία που εξυπηρετούν γραμμές στην ΕΕ, δημιουργώντας έτσι μια συνολική αγορά, στην οποία θα είναι δυνατή η εκτέλεση δρομολογίων από αυτά τα πλοία σε όλες τις γραμμές στην ΕΕ όπου απαντούν οι ίδιες συνθήκες σημαντικού ύψους κύματος. Με την καθιέρωση εναρμονισμένου καθεστώτος ασφαλείας για όλα τα επιβατηγά οχηματαγωγά πλοία που εξυπηρετούν λιμένες της ΕΕ, ανεξαρτήτως σημαίας, θα δημιουργηθούν ισότιμοι όροι ανταγωνισμού για όλους τους σχετικούς φορείς εκμετάλλευσης, θα ελαχιστοποιηθούν δε οι κίνδυνοι στρέβλωσης του ανταγωνισμού από φορείς εκμετάλλευσης που προσπαθούν να κερδίσουν ανταγωνιστικό πλεονέκτημα, κάνοντας εξοικονομήσεις εις βάρος του προτύπου ασφαλείας.

5. Περιλαμβάνονται στην πρόταση μέτρα με τα οποία λαμβάνονται υπόψη οι ιδιαιτερότητες των μικρομεσαίων επιχειρήσεων (λιγότερες ή διαφορετικές απαιτήσεις, κ.λπ.);

³⁹ Το πρότυπο δύο διαμερισμάτων της SOLAS 90 ορίζει ότι το πλοίο δύναται να επιβιώσει χωρίς να ανατραπεί, με δύο κύρια διαμερίσματα κατακλυσμένα κατόπιν βλάβης.

Για την εκπλήρωση των απαιτήσεων της πρότασης δεν αναμένεται να υπάρξει ανυπερβλήτη οικονομική επιβάρυνση για τις σχετικές εταιρείες. Η εμπειρία από την εισαγωγή των εν λόγω προτύπων στις θάλασσες της Βορείου Ευρώπης έδειξε ότι οι οικονομικές συνέπειες για τον κλάδο ήταν λογικές.

ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΕΙΣ

6. Κατάλογος των οργανισμών των οποίων ζητήθηκε η γνώμη σχετικά με την πρόταση και σύνοψη των βασικών στοιχείων των απόψεών τους.

Η Επιτροπή διοργάνωσε συνεδρίαση διαβουλεύσεων, στις 25 Οκτωβρίου, με τα ενδιαφερόμενα μέρη επί του θέματος, στην οποία παρέστησαν εκπρόσωποι των πλοιοκτητών (ECSA, ICS, BIMCO), των ναυτικών (ETF), των νηογνομόνων (IACS), των ναυπηγείων (CESA) και των ατόμων με ειδικές ανάγκες (Ευρωπαϊκό Φόρουμ των ατόμων με ειδικές ανάγκες - EDF).

Η προτεινόμενη δράση αντιμετωπίστηκε με σκεπτικισμό από πλευράς των εκπροσώπων των πλοιοκτητών, ιδίως ενόψει των συνεπειών που θα έχει ως προς το κόστος για τα υπάρχοντα πλοία. Οι εν λόγω εκπρόσωποι ήταν της γνώμης ότι οι γενικές καιρικές συνθήκες στον Νότο δεν δικαιολογούσαν τη γενίκευση, με ευρωπαϊκή νομοθεσία, των περιφερειακών απαιτήσεων που ορίζονται στη Συμφωνία της Στοκχόλμης. Ωστόσο, το μέτρο υποστηρίχθηκε σαφώς από την πλευρά των εκπροσώπων των ναυτικών και της οργάνωσης των χρηστών, που ήταν παρόντες στη συνεδρίαση, με την αιτιολογία ότι θα προσφέρουν μεγαλύτερη ασφάλεια στο επιβατικό κοινό και στο πλήρωμα. Αυτές οι δύο οργανώσεις θεώρησαν ότι είναι ζήτημα ουσιαστικής σημασίας τα πλοία που εκτελούν δρομολόγια υπό παρόμοιες συνθήκες σημαντικού ύψους κύματος να πρέπει να συμμορφώνονται με το ίδιο πρότυπο ασφαλείας.

2002/0075 (COD)

Πρόταση

ΟΔΗΓΙΑΣ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

που τροποποιεί την οδηγία 98/18/ΕΚ του Συμβουλίου της 17ης Μαρτίου 1998 για τους κανόνες και τα πρότυπα ασφαλείας για τα επιβατηγά πλοία

ΑΙΤΙΟΛΟΓΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

1. ΙΣΤΟΡΙΚΟ ΚΑΙ ΣΤΟΧΟΙ

Για να εξασφαλιστεί η εναρμόνιση των κανόνων ασφαλείας που εφαρμόζονται στα επιβατηγά οχηματαγωγά πλοία τα οποία εκτελούν δρομολόγια εντός της ΕΕ, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή πρότεινε, το 1996, οδηγία για να εφαρμοστούν, με εναρμονισμένο τρόπο και στην εσωτερική κυκλοφορία, κανόνες ισοδύναμοι με αυτούς που εφαρμόζονται σε διεθνές επίπεδο. Στη συνέχεια, εγκρίθηκε η οδηγία 98/18/ΕΚ του Συμβουλίου, στις 17 Μαρτίου 1998, και τέθηκε σε ισχύ το ίδιο έτος. Οι κανόνες που περιλαμβάνονται στο παράρτημα Ι της οδηγίας αντικατοπτρίζουν τις προδιαγραφές των σχετικών διεθνών πράξεων όσον αφορά τις απαιτήσεις ασφαλείας για πλοία που εκτελούν δρομολόγια σε εσωτερικές γραμμές. Αυτές οι απαιτήσεις εφαρμόζονται σε όλους τους τύπους επιβατηγών οχηματαγωγών πλοίων που εξυπηρετούν εσωτερικές γραμμές, και λαμβάνουν υπόψη το μέγεθος, την ηλικία τους και τα χαρακτηριστικά της θαλάσσιας περιοχής εντός της οποίας έχουν άδεια να εκτελούν δρομολόγια.

Παρόλο που η οδηγία είναι σχετικά πρόσφατη, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή θεωρεί ότι ορισμένες διατάξεις που περιλαμβάνονται σ' αυτή θα πρέπει να απλουστευθούν ή να ενημερωθούν για να εξασφαλιστεί επαρκής προστασία για τους επιβάτες των εσωτερικών δρομολογίων στα κράτη μέλη της ΕΕ. Ως εκ τούτου, προτείνεται να τροποποιηθεί η οδηγία 98/18/ΕΚ του Συμβουλίου κατά τρόπο ώστε:

- να ενημερωθεί η οδηγία ώστε να λάβει υπόψη τις εξελίξεις των διεθνών συμβάσεων και κωδίκων για την ασφάλεια των θαλάσσιων μεταφορών, ιδίως τον Κώδικα Ταχύπλοων Σκαφών του 2000,
- να απλουστευθεί και να βελτιωθεί η διαδικασία για τον προσδιορισμό και τη δημοσίευση των θαλάσσιων περιοχών, διαδικασία που είναι σημαντική για την εφαρμογή της παρούσας οδηγίας, δεδομένου ότι οι απαιτήσεις ασφαλείας που εφαρμόζονται σε συγκεκριμένα πλοία εξαρτώνται από τη θαλάσσια περιοχή στην οποία εκτελούν δρομολόγια,
- να υιοθετηθούν ειδικές απαιτήσεις ευστάθειας για ορισμένες κατηγορίες επιβατηγών οχηματαγωγών πλοίων (ro-ro) που εκτελούν εσωτερικά δρομολόγια, ισοδύναμες με εκείνες της προτεινόμενης οδηγίας σχετικά με ειδικές απαιτήσεις ευστάθειας για επιβατηγά οχηματαγωγά πλοία (ro-ro) που εκτελούν διεθνείς πλόες, και να καταργηθούν σταδιακά τα επιβατηγά οχηματαγωγά πλοία που δεν έχουν εκσυγχρονιστεί ώστε να είναι σύμφωνα με αυτές τις απαιτήσεις ευστάθειας,
- να ζητηθεί από τα κράτη μέλη να καταστήσουν όλα τα επιβατηγά πλοία, ανεξαρτήτως μεγέθους, ηλικίας ή θαλάσσιας περιοχής στην οποία εκτελούν δρομολόγια, ασφαλή και προσβάσιμα σε επιβάτες μειωμένης κινητικότητας. Αυτό ευθυγραμμίζεται με άλλες προτάσεις που έκανε η Επιτροπή για να καταστήσει άλλους τρόπους μεταφοράς προσβάσιμους και ασφαλείς γι' αυτούς τους επιβάτες,

- να καταργηθεί η παρέκκλιση που αφορά την Ελλάδα και να απλουστευθεί με αυτόν τον τρόπο η οδηγία, λαμβανομένου υπόψη του περιθωριακού αντικτύπου της παρέκκλισης.

2. ΑΙΤΙΟΛΟΓΗΣΗ ΤΩΝ ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΩΝ ΜΕΤΡΩΝ

Στόχος των προτεινομένων μέτρων είναι να τροποποιηθεί η υπάρχουσα οδηγία 98/18/ΕΚ του Συμβουλίου. Οι λόγοι γι' αυτό είναι πολλοί. Παρόλο που πρόκειται για σχετικά πρόσφατη οδηγία, έχουν ήδη εμφανιστεί ορισμένα προβλήματα σχετικά με την εφαρμογή της. Το κυριότερο πρόβλημα, σε κοινοτικό επίπεδο, συνδέεται με τη δυσκολία να ελεγχθεί η εφαρμογή της, πράγμα που οφείλεται κυρίως στο γεγονός ότι η παρούσα διαδικασία δημοσίευσης των θαλάσσιων περιοχών δεν είναι εφαρμόσιμη. Αυτό το μειονέκτημα δημιουργεί δυσκολίες σε κοινοτικό επίπεδο και σε όλα τα κράτη μέλη, δεδομένου ότι δεν μπορεί να ελεγχθεί η εφαρμογή της οδηγίας 98/18/ΕΚ, ελλείψει σαφούς και εφαρμόσιμου διακανονισμού για τον προσδιορισμό και τη δημοσίευση των θαλάσσιων περιοχών.

Η τροποποίηση αιτιολογείται, εξάλλου, από την ανάγκη να καταστεί η οδηγία πιο ευέλικτη, ώστε να μπορέσουν να ενημερωθούν ορισμένα άρθρα ανάλογα με τις εξελίξεις σε διεθνές επίπεδο, ιδιαίτερα όσον αφορά την ασφάλεια των ταχύπλων σκαφών.

Η εισαγωγή περισσότερο συγκεκριμένων απαιτήσεων ευστάθειας για επιβατηγά οχηματαγωγά πλοία που εκτελούν εσωτερικά δρομολόγια δικαιολογείται επίσης από την ανάγκη να βελτιωθεί η ασφάλεια και να εξασφαλιστεί ισοδύναμο επίπεδο ασφάλειας μεταξύ των διεθνών και των εσωτερικών δρομολογίων.

Η εισαγωγή οδηγιών για την ασφάλεια των επιβατών μειωμένης κινητικότητας ανταποκρίνεται στην αρχή που εισήχθη με τη συνθήκη του Άμστερνταμ σχετικά με την καταπολέμηση των διακρίσεων που οφείλονται, μεταξύ άλλων, σε αναπηρία ή στην ηλικία.

Τέλος, θα πρέπει να σημειωθεί ότι εισήχθησαν ορισμένες διατάξεις που αφήνουν ευρύ περιθώριο ευελιξίας στα κράτη μέλη, σύμφωνα με την αρχή της επικουρικότητας, ιδίως όσον αφορά τις απαιτήσεις ασφαλείας και πρόσβασης των επιβατών μειωμένης κινητικότητας.

3. ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΟ ΤΗΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ

Η πρόταση περιλαμβάνει δύο άρθρα, που εισάγουν τροποποιήσεις στα υπάρχοντα άρθρα της οδηγίας 98/18/ΕΚ του Συμβουλίου, και άρθρα που εξασφαλίζουν τη δυνατότητα εφαρμογής αυτών των τροποποιήσεων.

4. ΕΙΔΙΚΕΣ ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ

4.1. Ορισμοί (άρθρο 1 παράγραφος 1)

Εισάγεται νέος ορισμός για τα “άτομα μειωμένης κινητικότητας” (άρθρο 2 στοιχείο κγ), που θα αναφέρεται στο προτεινόμενο νέο άρθρο ββ. Ο χρησιμοποιούμενος ορισμός είναι αυτός της οδηγίας 2001/85/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του

Συμβουλίου της 20ης Νοεμβρίου 2001⁴⁰, περί ειδικών διατάξεων για οχήματα μεταφοράς επιβατών άνω των οκτώ θέσεων εκτός της θέσεως του οδηγού και περί τροποποιήσεως των οδηγιών 70/156/ΕΟΚ και 97/27/ΕΚ. Αυτός ο ορισμός, που συμφωνήθηκε πρόσφατα από το Συμβούλιο και το Κοινοβούλιο, θεωρείται κατάλληλος από την Επιτροπή και για την παρούσα οδηγία, δεδομένου ότι αναφέρεται σε απαιτήσεις ασφαλείας και πρόσβασης για ένα ειδικό τρόπο δημόσιας μεταφοράς επιβατών με μειωμένη κινητικότητα. Βλέπε επίσης παράγραφο 4.6.

4.2. Διαδικασία για τη δημοσίευση των θαλάσσιων περιοχών (άρθρο 1 παράγραφος 2)

Η Επιτροπή προτείνει μια νέα απλουστευμένη διαδικασία για τον καθορισμό, τη γνωστοποίηση και τη δημοσίευση καταλόγου των θαλάσσιων περιοχών Α, Β, Γ και Δ, βάσει των οποίων καθορίζονται οι ειδικές απαιτήσεις ασφαλείας που εφαρμόζονται σε πλοία που εκτελούν δρομολόγια σε κάθε συγκεκριμένη περιοχή. Η τροποποίηση υπαγορεύεται από τα προβλήματα που συναντώνται κατά την εφαρμογή της οδηγίας 98/18/ΕΚ. Είναι πολύ σημαντικό να τροποποιηθεί αυτή η διαδικασία, για να διευκολυνθεί η εφαρμογή της από τα κράτη μέλη και για να παρακολουθείται η εφαρμογή σε κοινοτικό επίπεδο.

Επιπλέον, η Επιτροπή προτείνει να απλουστευθεί η διαδικασία κοινοποίησης των θαλάσσιων περιοχών προς την Επιτροπή, σύμφωνα με τη διαδικασία που καθορίζεται στο άρθρο 9.

Η προτεινόμενη διαδικασία δημοσίευσης παρέχει μεγαλύτερη ευελιξία και διαφάνεια για τους φορείς εκμετάλλευσης στα κράτη μέλη και σε κοινοτικό επίπεδο.

4.3. Λήξη της παρέκκλισης για τα ελληνικά επιβατηγά πλοία (άρθρο 2)

Η οδηγία 98/18/ΕΚ περιλαμβάνει παρέκκλιση για τα επιβατηγά πλοία που εκτελούν εσωτερικά δρομολόγια αποκλειστικά στην Ελλάδα. Λόγω της περιορισμένης πρακτικής εφαρμογής αυτής της παρέκκλισης, η Επιτροπή προτείνει να διαγραφεί η εν λόγω παρέκκλιση, με ισχύ από 1ης Ιανουαρίου 2005, για να απλουστευθεί η οδηγία.

4.4. Απαιτήσεις ευστάθειας και ηλικία σταδιακής κατάρτησης (άρθρο 1 παράγραφος 3)

Η πρόταση της Επιτροπής εισάγει ειδικές απαιτήσεις ευστάθειας, για επιβατηγά οχηματαγωγά πλοία (ro-ro) που εκτελούν διεθνείς πλόες προς και από λιμένες της ΕΕ. Με αυτόν τον τρόπο, θα εξασφαλιστεί μεγαλύτερη ασφάλεια στα επιβατηγά οχηματαγωγά πλοία που εκτελούν τα παραπάνω δρομολόγια, το αργότερο από την 1η Οκτωβρίου 2010.

Λαμβάνοντας υπόψη ότι τα επιβατηγά οχηματαγωγά πλοία συναντούν παρόμοιες καταστάσεις θαλάσσης σε εσωτερικούς πλόες, όπως και σε διεθνείς πλόες, και για να επιτευχθεί το ίδιο επίπεδο ασφαλείας για πλοία που εκτελούν δρομολόγια σε διαφορετικές θαλάσσιες περιοχές με τις ίδιες καταστάσεις θαλάσσης, η Επιτροπή προτείνει να πληρούν τις ειδικές απαιτήσεις ευστάθειας και τα επιβατηγά οχηματαγωγά πλοία που εκτελούν εσωτερικά δρομολόγια. Οι ειδικές απαιτήσεις

⁴⁰ ΕΕ L 42, 13.02.2002, σ.1.

ευστάθειας εφαρμόζονται σε όλα τα νέα επιβατηγά οχηματαγωγά πλοία των κατηγοριών Α, Β και Γ από την 1η Οκτωβρίου 2004. Για τα νέα επιβατηγά οχηματαγωγά πλοία της κατηγορίας Δ, δεν δικαιολογείται η εφαρμογή των ειδικών απαιτήσεων ευστάθειας, λόγω των περιορισμένων συνθηκών δρομολόγησης που ισχύουν τα πλοία αυτά. Ωστόσο, λαμβανομένων υπόψη των δυσκολιών που μπορούν να προκύψουν κατά τον εκσυγχρονισμό των υπαρχόντων πλοίων των κατηγοριών Α και Β, η Επιτροπή προτείνει να δοθεί εναλλακτικά η δυνατότητα σταδιακής κατάρτησης αυτών των σκαφών στην ηλικία των 30 ετών, αν δεν μπορούν να συμμορφωθούν με τις ειδικές απαιτήσεις ευστάθειας. Η ίδια δυνατότητα σταδιακής κατάρτησης ισχύει και για υπάρχοντα επιβατηγά οχηματαγωγά πλοία των κατηγοριών Γ και Δ, εκτός αν πληρούν στο ακέραιο τις απαιτήσεις ευστάθειας που καθορίζονται στην παράγραφο II-1/B/8 του παραρτήματος Ι της οδηγίας. Αυτό συνεπάγεται πλήρη συμμόρφωση των πλοίων αυτών προς τις απαιτήσεις ευστάθειας της SOLAS 90, υποχρέωση από την οποία απαλλάσσονται επί του παρόντος.

4.5. Κώδικας ταχύπλων σκαφών του 2000 (άρθρο 1 παράγραφος 4)

Η οδηγία 98/18/EK εφαρμόζει σήμερα πλήρως, σε όλα τα ταχύπλοα σκάφη που εκτελούν εσωτερικά δρομολόγια, τον Κώδικα Ταχύπλων Σκαφών (Κώδικα HSC), ο οποίος περιλαμβάνεται στο ψήφισμα MSC 36(63), της 20ής Μαΐου 1994, της Επιτροπής Ναυτικής Ασφαλείας του IMO. Στις 5 Δεκεμβρίου 2000, εγκρίθηκε ο Κώδικας HSC 2000, ο οποίος θα εφαρμόζεται σε όλα τα νέα σκάφη των οποίων έχει τοποθετηθεί η τρύπιδα ή τα οποία βρίσκονται σε ανάλογο στάδιο κατασκευής από την 1η Ιουλίου 2002 και μετά. Ο κώδικας HSC 2000 δεν αντικαθιστά τον προηγούμενο κώδικα για σκάφη που έχουν ναυπηγηθεί πριν από αυτή την ημερομηνία, αλλά εφαρμόζεται μόνο στα νέα σκάφη.

Η Επιτροπή προτείνει, ως εκ τούτου, να τροποποιηθεί το άρθρο 8 στοιχείο α), ώστε η οδηγία 98/18/EK να προβλέπει την εφαρμογή του Κώδικα HSC (Κώδικα Ταχύπλων Σκαφών 2000), όπως ήδη συμβαίνει με τον Κώδικα HSC του 1994, μέσω διαδικασίας επιτροπολογίας. Αυτό συμφωνεί πλήρως με την αρχή που συμπεριλαμβάνεται στην οδηγία 98/18/EK (παράρτημα Ι και ορισμοί που περιλαμβάνονται στο άρθρο 2 όσον αφορά τις Διεθνείς Συμβάσεις).

4.6. Εισαγωγή απαιτήσεων ασφαλείας και πρόσβασης των επιβατών μειωμένης κινητικότητας (άρθρο 1 παράγραφοι 1, 3, 4 και 5).

Η Επιτροπή προτείνει να εισαχθούν ειδικές απαιτήσεις ασφαλείας για τα άτομα μειωμένης κινητικότητας, που μπορεί να αποτελούν έως και το 30% του πληθυσμού, και αντιπροσωπεύουν άρα μεγάλη αναλογία των πιθανών επιβατών. Τα προτεινόμενα μέτρα αφορούν εξίσου την ασφάλεια και την πρόσβαση αυτής της ομάδας επιβατών στα επιβατηγά πλοία. Είναι σημαντικό να εξασφαλιστεί το ίδιο επίπεδο ασφαλείας για όλους τους επιβάτες, με ή χωρίς μειωμένη κινητικότητα.

Οι οδηγίες 1999/35/EK⁴¹ και 98/41/EK⁴² καλύπτουν ένα σχετικά περιορισμένο τμήμα όσον αφορά την ασφάλεια και τη δυνατότητα πρόσβασης των ατόμων μειωμένης κινητικότητας, δεδομένου ότι αφορούν ειδικές υπηρεσίες και βοήθεια, και δεν προβλέπουν αναγκαστικά την παροχή γενικών πληροφοριών σχετικά με το πλοίο και τους διακανονισμούς ασφαλείας.

Ως εκ τούτου, προτείνεται να προστεθεί ένα νέο παράρτημα III, που θα περιλαμβάνει κατευθυντήριες οδηγίες, οι οποίες θα εφαρμόζονται σε όλα τα πλοία και σκάφη που εκτελούν εσωτερικά δρομολόγια. Επειδή ορισμένες μετασκευές που θα γίνουν εκ των υστέρων στα υπάρχοντα πλοία μπορεί να αποδειχθούν υπερβολικά δαπανηρές, οι κατευθυντήριες οδηγίες θα εφαρμοστούν στα υπάρχοντα πλοία και σκάφη, εφόσον είναι λογικό και εφικτό. Τα κράτη μέλη πρέπει, εξάλλου, να καταρτίσουν εθνικά σχέδια δράσης για τον εκσυγχρονισμό του υπάρχοντος στόλου επιβατηγών πλοίων, ώστε να υπάρξει συμμόρφωση με τις κατευθυντήριες οδηγίες του παραρτήματος III. Αυτές οι κατευθυντήριες οδηγίες ευθυγραμμίζονται με την Εγκύκλιο 735 της Επιτροπής Θαλάσσιας Ασφάλειας του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (MSC/Εγκυκ. 735), της 24ης Ιουνίου 1996, με τίτλο “Σύσταση για τον σχεδιασμό και τη λειτουργία των επιβατηγών πλοίων ώστε να ανταποκρίνονται στις ανάγκες των ηλικιωμένων και των μειονεκτούντων ατόμων”.

Σε αυτή τη διαδικασία, είναι πολύ σημαντικό να συμβουλευονται τα κράτη μέλη αντιπροσωπευτικές οργανώσεις ατόμων μειωμένης κινητικότητας, για να εξασφαλίζουν ότι τα λαμβανόμενα μέτρα είναι λογικά και αποδεκτά και προσφέρουν πραγματική λύση στα παρόντα προβλήματα που αντιμετωπίζουν τα άτομα αυτά, όταν ταξιδεύουν με επιβατηγά πλοία.

Τα κράτη μέλη καλούνται να κοινοποιήσουν το εθνικό τους σχέδιο δράσης για τα υπάρχοντα πλοία και να υποβάλουν έκθεση στην Επιτροπή σχετικά με την εφαρμογή του άρθρου όσον αφορά τα νέα πλοία, τα νέα και υπάρχοντα ταχύπλοα σκάφη, καθώς και τα υπάρχοντα πλοία που επιτρέπεται να μεταφέρουν περισσότερους από 400 επιβάτες.

Προτείνεται επιπλέον να τροποποιούνται τα παραρτήματα II και III μέσω επιτροπολογίας, με βάση την πείρα, ιδίως αυτή που απέκτησαν τα κράτη μέλη κατά τη διαδικασία εφαρμογής της παρούσας οδηγίας.

4.7. Τροποποιήσεις της εντολής της Επιτροπής Προσαρμογών (άρθρο 1 παράγραφος 4)

Η Επιτροπή προτείνει να τροποποιηθεί η εντολή της Επιτροπής Προσαρμογών, όπως υποδεικνύεται στο άρθρο 8 της οδηγίας 98/18/EK, για τους εξής σκοπούς:

- Προστίθεται το άρθρο 8 στοιχείο α) σημείο iii), για να καταστεί δυνατή η αναθεώρηση των άρθρων της οδηγίας που αφορούν τον Κώδικα Ταχύπλοων Σκαφών (HSC), όπως αναφέρεται στην παράγραφο 4.5.

⁴¹ Οδηγία 1999/35/EK του Συμβουλίου της 29ης Απριλίου 1999 σχετικά με ένα σύστημα υποχρεωτικών επιθεωρήσεων για την ασφαλή εκτέλεση τακτικών δρομολογίων από οχηματαγωγά go-go και ταχύπλοα επιβατηγά σκάφη, ΕΕ L 138 της 01.06.1999, σ. 1.

⁴² Οδηγία 98/41/EK του Συμβουλίου της 18ης Ιουνίου 1998 σχετικά με την καταγραφή των ατόμων που ταξιδεύουν με επιβατηγά πλοία που εκτελούν δρομολόγια προς ή από λιμένες των κρατών μελών της Κοινότητας, ΕΕ L 188 της 02.07.1998, σ. 35

- Προστίθεται το άρθρο 8 στοιχείο γ), για να δοθεί στην Επιτροπή Προσαρμογών η εντολή να τροποποιεί τα παραρτήματα II και III, όπως αναφέρεται στην παράγραφο 4.6.

Πρόταση

ΟΔΗΓΙΑΣ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

που τροποποιεί την οδηγία 98/18/ΕΚ του Συμβουλίου της 17ης Μαρτίου 1998 για τους κανόνες και τα πρότυπα ασφαλείας για τα επιβατηγά πλοία

ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, και ιδίως το άρθρο 80 παράγραφος 2,

την πρόταση της Επιτροπής⁴³,

τη γνώμη της Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής⁴⁴,

τη γνώμη της Επιτροπής των Περιφερειών⁴⁵,

Αποφασίζοντας σύμφωνα με τη διαδικασία που ορίζεται στο άρθρο 251 της συνθήκης⁴⁶,

Εκτιμώντας τα εξής:

- (1) Η οδηγία 98/18/ΕΚ του Συμβουλίου της 17ης Μαρτίου 1998 για τους κανόνες και τα πρότυπα ασφαλείας για τα επιβατηγά πλοία⁴⁷ εισάγει ομοιόμορφο επίπεδο ασφαλείας για πρόσωπα και αγαθά στα νέα και υπάρχοντα επιβατηγά πλοία και ταχύπλοα σκάφη, όταν και οι δύο κατηγορίες πλοίων και σκαφών εκτελούν εσωτερικά δρομολόγια, και καθορίζει τις διαδικασίες διαπραγμάτευσης σε διεθνές επίπεδο, με σκοπό την εναρμόνιση των κανόνων για τα επιβατηγά πλοία που εκτελούν διεθνή δρομολόγια.
- (2) Ο προσδιορισμός των θαλάσσιων περιοχών έχει μεγάλη σημασία, για να καθοριστεί η εφαρμογή της οδηγίας 98/18/ΕΚ σε διάφορες κατηγορίες επιβατηγών πλοίων. Η οδηγία περιλαμβάνει διαδικασία για τη δημοσίευση καταλόγων των θαλάσσιων περιοχών, η οποία αποδείχθηκε δύσκολο να εφαρμοστεί. Χρειάζεται, επομένως, να καθιερωθεί μια λειτουργική και διαφανής διαδικασία, ώστε να καταστεί δυνατή η αποτελεσματική παρακολούθηση της εφαρμογής της οδηγίας.

⁴³ ΕΕ C , , σ. .

⁴⁴ ΕΕ C , , σ. .

⁴⁵ ΕΕ C , , σ. .

⁴⁶ ΕΕ C , , σ. .

⁴⁷ ΕΕ L 144, 15.5.1998, σ. 1.

- (3) Για να εναρμονιστεί το επίπεδο ασφαλείας στα επιβατηγά πλοία σε ολόκληρη την Κοινότητα, πρέπει να καταργηθεί η παρέκκλιση που έχει δοθεί στην Ελλάδα όσον αφορά το χρονοδιάγραμμα για την εφαρμογή των απαιτήσεων ασφαλείας.
- (4) Η οδηγία [yyyy/xx/EK σχετικά με ειδικές απαιτήσεις ευστάθειας για επιβατηγά οχηματαγωγά πλοία (to-to)⁴⁸] εισάγει ενισχυμένες απαιτήσεις ευστάθειας για τα επιβατηγά οχηματαγωγά πλοία που εκτελούν διεθνή δρομολόγια από και προς κοινοτικούς λιμένες· αυτό το ενισχυμένο μέτρο θα πρέπει να εφαρμοστεί επίσης και στα πλοία που εκτελούν εσωτερικά δρομολόγια με τις ίδιες καταστάσεις θαλάσσης. Η μη εφαρμογή αυτών των απαιτήσεων ευστάθειας δικαιολογεί τη σταδιακή κατάργηση των επιβατηγών οχηματαγωγών πλοίων μετά από ορισμένα έτη λειτουργίας.
- (5) Χρειάζεται να λαμβάνονται υπόψη, κατά τρόπο ταχύ και ευέλικτο, οι αλλαγές που έχουν επέλθει σε σχετικές διεθνείς πράξεις, όπως είναι οι συμβάσεις, τα πρωτόκολλα, οι κώδικες και τα ψηφίσματα του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (ΙΜΟ).
- (6) Βάσει της οδηγίας 98/18/ΕΚ, ο Διεθνής Κώδικας Ασφαλείας Ταχύπλοων Σκαφών, ο οποίος περιλαμβάνεται στο ψήφισμα MSC 36(63), της 20ής Μαΐου 1994, της Επιτροπής Ναυτικής Ασφαλείας του ΙΜΟ, εφαρμόζεται σε όλα τα ταχύπλοα σκάφη που εκτελούν εσωτερικά δρομολόγια. Ο ΙΜΟ έχει εγκρίνει έναν νέο κώδικα ταχύπλοων σκαφών, τον "Διεθνή Κώδικα του 2000 για την Ασφάλεια των Ταχύπλοων Σκαφών, (Κώδικας HSC 2000)", που περιλαμβάνεται στο ψήφισμα MSC 97(73), της 5ης Δεκεμβρίου 2000, της Επιτροπής Ναυτικής Ασφαλείας του ΙΜΟ και εφαρμόζεται σε όλα τα ταχύπλοα σκάφη που ναυπηγήθηκαν από την 1η Ιουλίου του 2002 και μετά. Είναι σημαντικό να εξασφαλιστεί ότι η οδηγία 98/18/ΕΚ θα μπορεί να ενημερώνεται με ευέλικτο τρόπο, ώστε να εφαρμόζονται οι εξελίξεις που παρατηρούνται σε διεθνές επίπεδο και στα ταχύπλοα σκάφη που εκτελούν εσωτερικά δρομολόγια.
- (7) Είναι σημαντικό να υπάρχει μέριμνα για το επίπεδο ασφαλείας και την πρόσβαση που εξασφαλίζονται για άτομα μειωμένης κινητικότητας, όταν ταξιδεύουν με επιβατηγά πλοία και ταχύπλοα σκάφη που εκτελούν εσωτερικά δρομολόγια στα κράτη μέλη.
- (8) Επομένως, πρέπει να τροποποιηθεί αναλόγως η οδηγία 98/18/ΕΚ,

ΕΞΕΔΩΣΑΝ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΟΔΗΓΙΑ:

Άρθρο 1

Η οδηγία 98/18/ΕΚ τροποποιείται ως εξής:

- 1) Στο άρθρο 2, προστίθεται το ακόλουθο σημείο:

“κγ) «άτομα μειωμένης κινητικότητας»: όλα τα άτομα που δυσκολεύονται να χρησιμοποιήσουν τις δημόσιες συγκοινωνίες, όπως άτομα με ειδικές ανάγκες (συμπεριλαμβανομένων ατόμων με προβλήματα διανοητικής και αισθητηριακής φύσεως και ατόμων που χρησιμοποιούν αναπηρικές πολυθρόνες), άτομα χωλαίνοντα, άτομα μικρού αναστήματος, άτομα με βαριές αποσκευές, ηλικιωμένα άτομα, έγκυες γυναίκες, άτομα με καρότσια αγorών και άτομα με παιδιά (συμπεριλαμβανομένων παιδιών που κάθονται σε καροτσάκια για νήπια).”

⁴⁸ ΕΕ L , , σ. .

2) Το άρθρο 4 παράγραφος 2 αντικαθίσταται από τα εξής:

“2. Κάθε κράτος μέλος:

- (α) συντάσσει και ενημερώνει τακτικά έναν κατάλογο των θαλάσσιων περιοχών υπό τη δικαιοδοσία του, οριοθετώντας τις ζώνες για εκτέλεση δρομολογίων καθ’ όλη τη διάρκεια του έτους και, κατά περίπτωση, περιορισμένη περιοδική εκτέλεση δρομολογίων, για τις διάφορες κατηγορίες πλοίων, βάσει των κριτηρίων κατάταξης της παραγράφου 1·
- (β) δημοσιεύει αυτόν τον κατάλογο σε δημόσια βάση δεδομένων, διαθέσιμη στην ιστοθέση της αρμόδιας ναυτιλιακής αρχής·
- (γ) κοινοποιεί στην Επιτροπή τη θέση των πληροφοριών αυτών, και την ενημερώνει όταν γίνονται τροποποιήσεις στον κατάλογο.”

3) Παρεμβάλλονται τα άρθρα 6α και 6β:

“Άρθρο 6α

Απαιτήσεις ευστάθειας και σταδιακή κατάργηση των επιβατηγών οχηματαγωγών πλοίων (ro-ro)

- 1. Όλα τα επιβατηγά οχηματαγωγά πλοία των κατηγοριών Α, Β και Γ, των οποίων έχει τοποθετηθεί η τρόπιδα ή τα οποία βρίσκονται σε ανάλογο στάδιο κατασκευής κατά ή μετά την 1η Οκτωβρίου 2004, πρέπει να πληρούν τις ειδικές απαιτήσεις ευστάθειας που ορίζονται στην οδηγία [yyyy/xx/EK].
- 2. Όλα τα επιβατηγά οχηματαγωγά πλοία των κατηγοριών Α και Β, των οποίων έχει τοποθετηθεί η τρόπιδα ή τα οποία βρίσκονται σε ανάλογο στάδιο κατασκευής πριν από την 1η Οκτωβρίου 2004, πρέπει να πληρούν τις ειδικές απαιτήσεις ευστάθειας που ορίζονται στην οδηγία [yyyy/xx/EK] το αργότερο από την 1η Οκτωβρίου 2010, εκτός αν έχουν καταργηθεί κατά την εν λόγω ημερομηνία ή σε μεταγενέστερη ημερομηνία κατά την οποία θα φθάσουν στην ηλικία των 30 ετών αλλά εν πάση περιπτώσει το αργότερο την 1η Ιανουαρίου 2015.
- 3. Όλα τα επιβατηγά οχηματαγωγά πλοία των κατηγοριών Γ και Δ, των οποίων έχει τοποθετηθεί η τρόπιδα ή τα οποία βρίσκονται σε ανάλογο στάδιο κατασκευής πριν από την 1η Οκτωβρίου 2004, πρέπει να πληρούν τις διατάξεις της παραγράφου II-1/B/8 του παραρτήματος I το αργότερο από την 1η Οκτωβρίου 2010, εκτός αν έχουν καταργηθεί κατά την εν λόγω ημερομηνία ή σε μεταγενέστερη ημερομηνία κατά την οποία θα φθάσουν στην ηλικία των 30 ετών αλλά εν πάση περιπτώσει το αργότερο την 1η Ιανουαρίου 2015.”

“Άρθρο 6β

Απαιτήσεις ασφαλείας για άτομα μειωμένης κινητικότητας

- 1. Τα κράτη μέλη λαμβάνουν τα κατάλληλα μέτρα, βάσει των κατευθυντηρίων οδηγιών του παραρτήματος III, για να δώσουν τη δυνατότητα στους επιβάτες μειωμένης κινητικότητας να έχουν ασφαλή πρόσβαση σε όλα τα επιβατηγά πλοία των κατηγοριών Α, Β, Γ και Δ και σε όλα τα ταχύπλοα σκάφη, των οποίων έχει

τοποθετηθεί η τρόπιδα ή τα οποία βρίσκονται σε ανάλογο στάδιο κατασκευής κατά ή μετά την 1η Οκτωβρίου 2004.

2. Τα κράτη μέλη συμβουλεύονται και συνεργάζονται με τις αντιπροσωπευτικές οργανώσεις των ατόμων μειωμένης κινητικότητας σχετικά με την εφαρμογή των κατευθυντηρίων οδηγιών που περιλαμβάνονται στο παράρτημα ΙΙΙ.
3. Για τους σκοπούς της μετασκευής επιβατηγών πλοίων των κατηγοριών Α, Β, Γ και Δ και ταχύπλοων σκαφών, των οποίων έχει τοποθετηθεί η τρόπιδα ή τα οποία βρίσκονται σε ανάλογο στάδιο κατασκευής πριν από την 1η Οκτωβρίου 2004, τα κράτη μέλη εφαρμόζουν τις κατευθυντήριες οδηγίες που περιλαμβάνονται στο παράρτημα ΙΙΙ, εφόσον είναι λογικό και εφικτό από οικονομική άποψη.

Τα κράτη μέλη καταρτίζουν εθνικό σχέδιο δράσης σχετικά με τον τρόπο που θα εφαρμοστούν οι κατευθυντήριες οδηγίες στα υπάρχοντα πλοία που εκτελούν δρομολόγια εντός της επικρατείας τους και κοινοποιούν τα εθνικά σχέδια δράσης για τα υπάρχοντα πλοία στην Επιτροπή.

4. Τα κράτη μέλη ενημερώνουν την Επιτροπή σχετικά με την εφαρμογή του παρόντος άρθρου, όσον αφορά όλα τα επιβατηγά πλοία που αναφέρονται στην παράγραφο 1, τα επιβατηγά πλοία που αναφέρονται στην παράγραφο 3 τα οποία έχουν άδεια να μεταφέρουν περισσότερους από 400 επιβάτες και όλα τα ταχύπλοα σκάφη, πριν από την 1η Οκτωβρίου 2007.”

- 4) Το άρθρο 8 τροποποιείται ως εξής:

(α) στο στοιχείο α), παρεμβάλλεται το ακόλουθο σημείο:

“και

- (iii) οι διατάξεις σχετικά με τον Κώδικα Ταχύπλοων Σκαφών και μεταγενέστερες τροποποιήσεις, που αναφέρονται στα άρθρα 4 παράγραφος 3, 6 παράγραφος 4, 10 παράγραφος 3 και 11 παράγραφος 3.”

(β) προστίθεται το ακόλουθο στοιχείο γ):

“γ) μπορούν να τροποποιηθούν τα παραρτήματα ΙΙ και ΙΙΙ, για να βελτιωθούν οι τεχνικές προδιαγραφές, με βάση τη νέα πείρα.”

- 5) Προστίθεται το παράρτημα ΙΙΙ, όπως παρατίθεται στο παράρτημα.

Άρθρο 2

Καταργείται, από την 1η Ιανουαρίου 2005, το άρθρο 6 παράγραφος 3 στοιχείο ζ) της οδηγίας 98/18/ΕΚ.

Άρθρο 3

Τα κράτη μέλη θέτουν σε ισχύ τις αναγκαίες νομοθετικές, κανονιστικές και διοικητικές διατάξεις για να συμμορφωθούν με την παρούσα οδηγία πριν από την 1η Ιανουαρίου 2004. Ενημερώνουν αμέσως την Επιτροπή σχετικά.

Όταν τα κράτη μέλη θεσπίζουν τις εν λόγω διατάξεις, οι τελευταίες αυτές περιέχουν παραπομπή στην παρούσα οδηγία ή συνοδεύονται από παρόμοια παραπομπή κατά την επίσημη δημοσίευσή τους. Ο τρόπος της παραπομπής καθορίζεται από τα κράτη μέλη.

Άρθρο 4

Η παρούσα οδηγία αρχίζει να ισχύει τη εικοστή ημέρα από τη δημοσίευσή της στην *Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων*.

Άρθρο 5

Η παρούσα οδηγία απευθύνεται στα κράτη μέλη.

Βρυξέλλες,

Για το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο
Ο Πρόεδρος

Για το Συμβούλιο
Ο Πρόεδρος

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

"Παράρτημα III : Κατευθυντήριες οδηγίες σχετικά με τις απαιτήσεις ασφαλείας επιβατηγών πλοίων και ταχύπλων σκαφών για άτομα μειωμένης κινητικότητας

(όπως αναφέρεται στο άρθρο 6β)

1. Πρόσβαση στο πλοίο

Τα πλοία πρέπει να έχουν ναυπηγηθεί και εξοπλιστεί κατά τρόπο ώστε ένα άτομο μειωμένης κινητικότητας να μπορεί να επιβιβάζεται και να αποβιβάζεται εύκολα και με ασφάλεια, είτε αυτόνομα, είτε μέσω κεκλιμένων επιπέδων, ανελκυστήρων ή αναβατήρων. Στις άλλες εισόδους του πλοίου και σε άλλα κατάλληλα σημεία του πλοίου, πρέπει να υπάρχουν αναρτημένες πινακίδες που να κατευθύνουν προς αυτές τις εισόδους για άτομα μειωμένης κινητικότητας.

2. Σηματοδότηση

Η σηματοδότηση που προβλέπεται σε ένα πλοίο για την υποβοήθηση των επιβατών πρέπει να είναι εμφανής, ευανάγνωστη από άτομα μειωμένης κινητικότητας και τοποθετημένη σε κεντρικά σημεία.

3. Μέσα για μετάδοση αναγγελιών

Ο εκμεταλλευόμενος το πλοίο πρέπει να διαθέτει εντός του πλοίου συστήματα για την οπτική και προφορική μετάδοση αναγγελιών, όπως σχετικά με καθυστερήσεις, αλλαγές του προγράμματος και υπηρεσίες επί του πλοίου, σε άτομα με διάφορες μορφές μειωμένης κινητικότητας.

4. Συναγερμός

Πρέπει να υπάρχουν διαθέσιμα κουμπιά συναγερμού/κλήσης και να είναι ευπρόσιτα σε άτομα μειωμένης κινητικότητας.

5. Επιπρόσθετες απαιτήσεις για την εξασφάλιση κινητικότητας εντός του πλοίου

Οι χειρολισθήρες, οι διάδρομοι και διάδρομοι επιβατών, τα ανοίγματα των θυρών και οι θύρες πρέπει να είναι προσαρμοσμένες στην κίνηση των ατόμων σε αναπηρική πολυθρόνα. Οι ανελκυστήρες, τα καταστρώματα οχημάτων, οι αίθουσες επιβατών, οι καμπίνες και οι τουαλέτες πρέπει να είναι σχεδιασμένες κατά τρόπο ώστε να εξασφαλίζεται, εύλογα και αναλογικά, η πρόσβαση από άτομα μειωμένης κινητικότητας."

ΔΕΛΤΙΟ ΕΚΤΙΜΗΣΗΣ ΤΩΝ ΕΠΙΠΤΩΣΕΩΝ

ΟΙ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΤΗΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ ΣΤΙΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ, ΚΑΙ ΙΔΙΩΣ ΣΤΙΣ ΜΙΚΡΟΜΕΣΑΙΕΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ (ΜΜΕ)

ΤΙΤΛΟΣ ΤΗΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ

Πρόταση οδηγίας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου που τροποποιεί την οδηγία 98/18/ΕΚ της 17ης Μαρτίου 1998 για τους κανόνες και τα πρότυπα ασφαλείας για τα επιβατηγά πλοία.

ΑΡΙΘΜΟΣ ΑΝΑΦΟΡΑΣ ΤΟΥ ΕΓΓΡΑΦΟΥ

COM(2002)158 τελικό, 2002/0075(COD)

Η ΠΡΟΤΑΣΗ

1. *Λαμβανομένης υπόψη της αρχής της επικουρικότητας, γιατί κρίνεται απαραίτητη η ύπαρξη κοινοτικής νομοθεσίας στον εν λόγω τομέα και ποιοι είναι οι κυριότεροι στόχοι της;*

Ο κύριος στόχος της πρότασης είναι να τροποποιηθεί υφισταμένη οδηγία, ώστε να ενισχυθούν και να απλουστευθούν ορισμένες διατάξεις της. Επειδή πρόκειται για αναθεώρηση υπάρχουσας οδηγίας, η μόνη πιθανή μορφή κοινοτικού μέτρου είναι η έκδοση άλλης οδηγίας.

ΟΙ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΣΤΙΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ

2. *Ποιοι επηρεάζονται από την πρόταση;*

- *ποιοι τομείς επιχειρηματικών δραστηριοτήτων*

Οι ναυτιλιακές εταιρείες που εκτελούν εσωτερικά δρομολόγια με πλοία στα κράτη μέλη.

- *ποια μεγέθη επιχειρήσεων (ποιο είναι το ποσοστό μικρομεσαίων επιχειρήσεων)*

Οι τροποποιήσεις θα αφορούν εταιρείες διαφόρων μεγεθών, από αυτές που διαθέτουν ένα μόνον πλοίο ως τους πλοιοκτήτες με πολύ μεγαλύτερους στόλους.

- *υπάρχουν στην Κοινότητα συγκεκριμένες γεωγραφικές περιοχές στις οποίες βρίσκονται εγκατεστημένες οι εν λόγω επιχειρήσεις*

Σε όλα τα κράτη μέλη της ΕΕ, εκτός από τα μεσόγεια. Ωστόσο, κατ' αρχήν, η πρόταση αφορά όλα τα κράτη μέλη ως κράτη της σημαίας, παρόλο που ορισμένα κράτη μέλη έχουν περισσότερο αναπτυγμένες υπηρεσίες εκτέλεσης δρομολογίων με οχηματαγωγά πλοία, λόγω της γεωγραφίας τους.

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

Οι σχετικοί επιχειρηματικοί κλάδοι πρέπει να λάβουν τα αναγκαία μέτρα για να συμμορφωθούν με τις εθνικές απαιτήσεις για την προσαρμογή των υπάρχοντων πλοίων στις ειδικές απαιτήσεις ευστάθειας που αναφέρονται στο άρθρο 6α και στις κατευθυντήριες οδηγίες σχετικά με τις απαιτήσεις ασφαλείας για άτομα μειωμένης κινητικότητας, που περιλαμβάνονται στο παράρτημα ΙΙΙ. Θα πρέπει ωστόσο να σημειωθεί ότι πολλοί επιχειρηματίες έχουν ήδη λάβει τα αναγκαία για τον σκοπό αυτόν μέτρα.

4. *Ποιες είναι οι ενδεχόμενες οικονομικές επιπτώσεις της πρότασης;*

– *στην απασχόληση*

Δεν προβλέπεται καμία οικονομική επίπτωση στην απασχόληση.

– *στις επενδύσεις και στη δημιουργία νέων επιχειρήσεων*

Μπορούν να προβλεφθούν επενδύσεις για να υπάρξει συμμόρφωση με τις ειδικές απαιτήσεις ευστάθειας σύμφωνα με το άρθρο 6α. Το χρονοδιάγραμμα σταδιακής καθιέρωσης για υπάρχοντα πλοία, που προβλέπεται στην οδηγία, θα προσφέρει επαρκή χρόνο στις ναυτιλιακές εταιρείες για να αναβαθμίσουν τα πλοία τους. Συν τοις άλλοις, προσφέρεται περαιτέρω ευελιξία με το προτεινόμενο σύστημα σταδιακής κατάργησης, που βασίζεται στην ηλικία του πλοίου και το οποίο θα διαρκέσει έως το 2015. Μπορούν να προβλεφθούν επίσης ορισμένες επενδύσεις όσον αφορά τις κατευθυντήριες οδηγίες σχετικά με τις απαιτήσεις ασφαλείας για άτομα μειωμένης κινητικότητας, που περιλαμβάνονται στο παράρτημα ΙΙΙ, αλλά θα πρέπει να σημειωθεί ότι ορισμένοι επιχειρηματίες έχουν ήδη λάβει τα αναγκαία για τον σκοπό αυτόν μέτρα.

– *στην ανταγωνιστικότητα των επιχειρήσεων*

Η πρόταση φαίνεται ότι θα έχει ευνοϊκό αντίκτυπο στην ανταγωνιστική θέση των επιχειρήσεων, αφού θα εναρμονίσει τα πρότυπα ευστάθειας που εφαρμόζονται σε επιβατηγά οχηματαγωγά πλοία που εξυπηρετούν γραμμές στην ΕΕ, δημιουργώντας έτσι μια συνολική αγορά, στην οποία θα είναι δυνατή η εκτέλεση δρομολογίων από αυτά τα πλοία σε όλες τις γραμμές στην ΕΕ όπου απαντούν οι ίδιες συνθήκες ύψους κύματος. Προβλέπεται θετικός οικονομικός αντίκτυπος στην ανταγωνιστικότητα των επιχειρήσεων που θα συμμορφωθούν με τις κατευθυντήριες οδηγίες σχετικά με τις απαιτήσεις ασφαλείας για άτομα μειωμένης κινητικότητας, που περιλαμβάνονται στο παράρτημα ΙΙΙ, εφόσον θα μπορούν να προσελκύσουν μεγαλύτερο αριθμό πελατών.

5. *Περιλαμβάνονται στην πρόταση μέτρα με τα οποία λαμβάνονται υπόψη οι ιδιαιτερότητες των μικρομεσαίων επιχειρήσεων (λιγότερες ή διαφορετικές απαιτήσεις, κ.λπ.);*

Η πρόταση περιλαμβάνει ειδική διάταξη όσον αφορά το υπέρμετρο κόστος, που μπορεί να δημιουργήσει υπερβολική οικονομική επιβάρυνση, για τη συμμόρφωση των υπάρχοντων πλοίων προς τις κατευθυντήριες οδηγίες σχετικά με τις απαιτήσεις ασφαλείας για άτομα μειωμένης κινητικότητας, που περιλαμβάνονται στο παράρτημα ΙΙΙ.

ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΕΙΣ

6. *Κατάλογος των οργανισμών των οποίων ζητήθηκε η γνώμη σχετικά με την πρόταση και σύνοψη των βασικών στοιχείων των απόψεών τους.*

Οργανισμοί που προσκλήθηκαν και παρέστησαν στη συνεδρίαση διαβουλεύσεων:

- The Baltic and International Maritime Council (BIMCO)
- Committee of EU Shipbuilders Associations (CESA)
- European Community Shipowners Association (ECSA)
- European Disability Forum (EDF)
- European Transport Workers' Federation (ETF)
- International Association of Classification Societies (IACS)
- International Council on Shipping (ICS)

Σύνοψη των βασικών στοιχείων των απόψεών τους:

Δεν έγινε κανένα σχόλιο από τους συμμετέχοντες σχετικά με τη λήξη της παρέκκλισης για την Ελλάδα.

Η ιδέα της σταδιακής ανάπτυξης ειδικών κανόνων για μεγαλύτερη ασφάλεια και προσβασιμότητα των ατόμων μειωμένης κινητικότητας έγινε ομόφωνα δεκτή από τους ενδιαφερομένους που ήταν παρόντες.

Όλοι οι ενδιαφερόμενοι δέχτηκαν ευνοϊκά την εφαρμογή του Κώδικα Ταχύπλοων Σκαφών του 2000 στα ταχύπλοα σκάφη που εκτελούν εσωτερικά δρομολόγια.

Οι ενδιαφερόμενοι δεν προέβαλαν καμία αντίρρηση στην πρόταση για νέα διαδικασία σχετικά με τη δημοσίευση των καταλόγων των θαλάσσιων περιοχών (άρθρο 4 παράγραφος 2).

Ωστόσο, οι γνώμες των ενδιαφερομένων διχάστηκαν όσον αφορά την ανάγκη για εισαγωγή επιπρόσθετων απαιτήσεων ευστάθειας για οχηματαγωγά πλοία.