

**Γνωμοδότηση της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής με θέμα «Πρόταση οδηγίας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για τροποποίηση της οδηγίας 2009/45/ΕΚ για τους κανόνες και τα πρότυπα ασφαλείας για τα επιβατηγά πλοία»**

[COM(2016) 369 final — 2016/170(COD)]

(2017/C 034/28)

Εισηγητής: ο κ. **Tomas ABRAHAMSSON**

Αίτηση γνωμοδότησης	Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, 9.6.2016
	Συμβούλιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης, 22.6.2016
Νομική βάση	Άρθρο 100 παράγραφος 2, της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης
	[COM(2016) 369 final — 2016/170(COD)]
Αρμόδιο ειδικευμένο τμήμα	«Μεταφορές, ενέργεια, υποδομές και κοινωνία των πληροφοριών»
Υιοθετήθηκε από το ειδικευμένο τμήμα	6.10.2016
Υιοθετήθηκε από την ολομέλεια	19.10.2016
Σύνοδος ολομέλειας αριθ.	520
Αποτέλεσμα της ψηφοφορίας (υπέρ/κατά/αποχές)	229/0/3

## 1. Συμπεράσματα και συστάσεις

1.1. Η ΕΟΚΕ επικροτεί σε γενικές γραμμές την πρόταση της Επιτροπής για τροποποίηση της οδηγίας 2009/45/ΕΚ για τους κανόνες και τα πρότυπα ασφαλείας για τα επιβατηγά πλοία. Όπως επισημαίνεται στην έκθεση καταλληλότητας [REFIT, Διόρθωση πορείας: Έλεγχος καταλληλότητας της νομοθεσίας της ΕΕ για την ασφάλεια των επιβατηγών πλοίων, COM(2015) 508 final], η οδηγία 2009/45/ΕΚ σε ορισμένα τμήματα στερείται σαφήνειας όσον αφορά μια σειρά από ορισμούς και απαιτήσεις και περιέχει παρωχημένες ή αλληλοεπικαλυπτόμενες απαιτήσεις, γεγονός το οποίο έχει οδηγήσει σε ασυνεπή εφαρμογή του νομικού πλαισίου για τα επιβατηγά πλοία. Οι προτεινόμενες τροποποιήσεις αποσκοπούν στην απλούστευση της νομοθεσίας, την άρση επικαλύψεων και πλεονασμών και τη διασαφήνιση απαιτήσεων και του πεδίου εφαρμογής, διατηρώντας παράλληλα το τρέχον επίπεδο ασφαλείας.

1.2. Με δεδομένο ότι 120 εκατ. άνθρωποι μεταφέρονται με εγχώρια επιβατηγά πλοία κάθε χρόνο, η νομοθεσία της ΕΕ για την ασφάλεια των επιβατηγών πλοίων είναι πολύ σημαντική. Ωστόσο, η πρόταση για την τροποποίηση της οδηγίας 2009/45/ΕΚ αποκλείει όλα τα μικρά σκάφη κάτω των 24 μέτρων από το πεδίο εφαρμογής της οδηγίας, ενώ προς το παρόν εξαιρούνται μόνο τα υπάρχοντα επιβατηγά πλοία, όχι τα νέα.

1.3. Το σκεπτικό για την πρόταση αυτή είναι ότι, πρώτον, η οδηγία 2009/45/ΕΚ εφαρμόζεται επί του παρόντος μόνο στα 70 από τα 1 950 μικρά πλοία και, δεύτερον, η αρχή της επικουρικότητας: τα εν λόγω σκάφη έχουν κατασκευαστεί για ένα ευρύ φάσμα υπηρεσιών και η θέσπιση μιας κοινής δέσμης κανόνων θα είναι εξαιρετικά προβληματική. Λόγω της φύσης τους, τα κράτη μέλη βρίσκονται σε καλύτερη θέση προκειμένου να αναλάβουν ρυθμιστικό ρόλο.

1.4. Η ΕΟΚΕ σημειώνει το παραπάνω σκεπτικό, συνιστά όμως να διατηρηθεί η εφαρμογή στα νέα πλοία κάτω των 24 μέτρων σε μήκος για χάρη της ασφαλείας των επιβατών.

1.5. Η πρόταση για την τροποποίηση της οδηγίας 2009/45/ΕΚ διευκρινίζει ότι, για τους σκοπούς της εξεταζόμενης οδηγίας, το αλουμίνιο είναι υλικό ισοδύναμο του χάλυβα και, επομένως, ισχύουν τα αντίστοιχα πρότυπα πυρασφάλειας. Προς το παρόν, δεν πιστοποιούν όλα τα κράτη μέλη πλοία από αλουμίνιο, σύμφωνα με την παρούσα οδηγία, γεγονός το οποίο δημιουργεί ανισότητες. Η ΕΟΚΕ επικροτεί την εν λόγω διευκρίνιση.

1.6. Η ΕΟΚΕ επικροτεί θερμά τη σημασία που αποδίδουν οι ισχύοντες κανόνες της ΕΕ για την ασφάλεια των επιβατηγών πλοίων στην προσιμότητα των ατόμων μειωμένης κινητικότητας (παράγραφος 17 των αιτιολογικών σκέψεων της οδηγίας 2009/45/ΕΚ) και εκφράζει την ικανοποίησή της για το γεγονός ότι τα πρότυπα της ΕΕ αντιπροσωπεύουν σημαντική προστιθέμενη αξία σε σχέση με τα διεθνή πρότυπα, τα οποία δεν περιλαμβάνουν καμία υποχρεωτική διάταξη ως προς το θέμα αυτό. Η ΕΟΚΕ επικροτεί ιδιαίτερα τη διάταξη αυτή και πιστεύει ότι θα πρέπει να ισχύει για όλα τα είδη πλοίων που δραστηριοποιούνται σε εσωτερικές επιβατικές μεταφορές.

1.7. Η ΕΟΚΕ επικροτεί την αποσαφήνιση της Επιτροπής στο νέο στοιχείο κζ). Το στοιχείο αυτό διευκρινίζει ότι ως «ισοδύναμο υλικό» νοείται: κράμα αλουμινίου ή άλλο άκαυστο υλικό το οποίο, λόγω της μονώσεώς του, παρουσιάζει ιδιότητες δομής και ακεραιότητας ισοδύναμες με εκείνες του χάλυβα στο τέλος της εφαρμοζόμενης έκθεσης στην πρότυπη δοκιμή πυρός. Δεδομένου ότι ορισμένα κράτη μέλη δεν πιστοποιούν τα πλοία από αλουμίνιο στο πλαίσιο της παρούσας οδηγίας, η ΕΟΚΕ επικροτεί καταρχήν την εν λόγω διευκρίνιση. Ωστόσο, η ΕΟΚΕ συνιστά να αποσαφηνιστεί περαιτέρω σε συνεργασία με εθνικούς εμπειρογνώμονες το αντίστοιχο τεχνικό πρότυπο που περιλαμβάνεται στο παράρτημα της οδηγίας 2009/45/ΕΚ.

## 2. Εισαγωγή και ιστορικό

2.1. Η γεωγραφική διαμόρφωση της Ευρώπης, ουσιαστικά μιας μεγάλης χερσονήσου, αποτελεί ένδειξη για τη ζωτική σημασία των υπηρεσιών θαλάσσιων μεταφορών, συμπεριλαμβανομένων των μεταφορών επιβατών. Περισσότεροι από 400 εκατ. άνθρωποι περνούν από τα λιμάνια της ΕΕ κάθε χρόνο, εκ των οποίων 120 εκατ. μεταφέρονται με εγχώρια επιβατηγά πλοία. Εξ ου η σημασία διασφάλισης των υψηλότερων προτύπων ασφαλείας στα ύδατα της ΕΕ, με δεδομένο ότι η νομοθεσία για την ασφάλεια των πλοίων έχει σημαντικές συνέπειες, ιδίως για το περιβάλλον, την εργατική νομοθεσία, την κινητικότητα των πολιτών της ΕΕ και τη διευκόλυνση του εμπορίου σε επιβατηγά πλοία, εφόσον αυτά πληρούν τα ίδια πρότυπα σε όλη την ΕΕ.

2.2. Με αφορμή την καταστροφή του Estonia, ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός (ΔΝΟ) ενέκρινε μια σειρά τροποποιήσεων της Διεθνούς σύμβασης για την Ασφάλεια της Ανθρώπινης Ζωής στη Θάλασσα (SOLAS) συμπεριλαμβανομένων, μεταξύ άλλων, απαιτήσεων για τη βελτίωση της σταθερότητας των οχηματαγωγών πλοίων go-go όταν παρουσιάζουν βλάβη.

2.3. Ωστόσο, περιστατικά συνεχίζουν να συμβαίνουν, γεγονός το οποίο οδήγησε την Ευρώπη, κατά τις τελευταίες δύο δεκαετίες, να θεσπίσει περαιτέρω κανόνες για την ασφάλεια των επιβατηγών πλοίων, μεταξύ των οποίων περιλαμβάνονται κάποιοι συγκεκριμένοι κανόνες, όπως η καταγραφή των επιβαίνοντων, παράλληλα με τη SOLAS για τα διεθνή δρομολόγια, οι οποίοι καλύπτουν επίσης τα δρομολόγια μεταξύ δύο ή περισσότερων κρατών μελών, καθώς και πολλούς άλλους κανόνες της ΕΕ για τα εθνικά δρομολόγια.

2.4. Οι προτάσεις απορρέουν από το πρόγραμμα REFIT που διεξάγει η Επιτροπή σε σχέση με την εν λόγω νομοθεσία σχετικά με την ασφάλεια των επιβατηγών πλοίων. Το αρκτικόλεξο REFIT σημαίνει «Πρόγραμμα βελτίωσης της καταλληλότητας και της αποδοτικότητας του κανονιστικού πλαισίου».

2.5. Στόχος ήταν η απλοποίηση και ο εξορθολογισμός, όπου αυτό είναι δυνατόν, των υφιστάμενων ευρωπαϊκών κανόνων για την ασφάλεια των επιβατηγών πλοίων, ώστε:

- να διατηρηθούν οι κανόνες της ΕΕ μόνον όπου είναι απαραίτητοι και αναλογικοί·
- να διασφαλίζεται η ορθή και ενιαία εφαρμογή τους·
- να εξαλειφθούν οι επικαλύψεις και οι αντιφάσεις.

Οι στόχοι αυτοί αντανακλούν τις συστάσεις της ΕΟΚΕ σχετικά με το Πρόγραμμα «REFIT», όπως ορίζονται στην πρόσφατη διερευνητική γνωμοδότηση (SC/044, 26 Μαΐου 2016).

2.6. Αυτή η συνεκτική δέσμη προτάσεων χρησιμεύει στην επίτευξη των εν λόγω στόχων. Η δέσμη για την ασφάλεια των επιβατηγών πλοίων περιλαμβάνει προτάσεις για την αναθεώρηση όλων σχεδόν των ευρωπαϊκών κανονισμών ασφαλείας για τα επιβατηγά πλοία, με εξαίρεση φυσικά την καθαρά τεχνική οδηγία 2003/25/ΕΚ σχετικά με ειδικές απαιτήσεις ευστάθειας για επιβατηγά οχηματαγωγά πλοία (go-go).

2.7. Η δέσμη περιλαμβάνει τις ακόλουθες 3 προτάσεις:

- περιορισμό και αποσαφήνιση του πεδίου εφαρμογής της οδηγίας 2009/45/ΕΚ (τεχνικά πρότυπα για τα ποντοπόρα επιβατηγά πλοία σε εθνικά δρομολόγια)·

- βελτίωση και αποσαφήνιση των υποχρεώσεων υποβολής εκθέσεων που απορρέουν από την οδηγία 98/41/EK (σχετικά με την καταγραφή των ατόμων που ταξιδεύουν με επιβατηγά πλοία) σε σχέση με άλλα μέσα (οδηγία 2010/65/ΕΕ σχετικά με τις διατυπώσεις υποβολής δηλώσεων, και την οδηγία 2002/59/EK σχετικά με το κοινοτικό σύστημα παρακολούθησης της κυκλοφορίας των πλοίων και ενημέρωσης), καθώς και άρση επικαλύψεων στους τομείς αυτούς·
- αποσαφήνιση και απλοποίηση του συστήματος επιθεωρήσεων και ελέγχων της ΕΕ για οχηματαγωγά ro-ro (πλοία ικανά να μεταφέρουν αυτοκίνητα και τρένα, καθώς και επιβάτες) και ταχύπλοα σκάφη μεταφοράς επιβατών.

2.8. Η πρώτη από τις παραπάνω προτάσεις βρίσκεται στο επίκεντρο της παρούσας γνωμοδότησης.

2.9. Η οδηγία 2009/45/EK, με ημερομηνία 6 Μαΐου 2009, αποτελεί αναδιτύπωση της οδηγίας 98/18/EK, η οποία έπρεπε να καταργηθεί για λόγους σαφήνειας. Εισάγει ένα ομοιόμορφο επίπεδο ασφαλείας για τα επιβατηγά πλοία που εκτελούν εσωτερικά δρομολόγια. Ωστόσο, μετά από 15 χρόνια η Επιτροπή έκρινε αναγκαία την επανεξέταση της εξεταζόμενης οδηγίας μετά την ολοκλήρωση ελέγχου καταλληλότητας στον οποίο επισημαίνεται η ανάγκη –την οποία υποστηρίζει σθεναρά η ΕΟΚΕ– απλοποίησης και αποσαφήνισης των σημερινών απαιτήσεων.

2.10. Η ΕΟΚΕ έχει συμμετάσχει ενεργά στον τομέα της νομοθεσίας για την ασφάλεια στη θάλασσα υιοθετώντας διάφορες γνωμοδοτήσεις. Σχετικά με το συγκεκριμένο θέμα της ασφαλείας των επιβατηγών πλοίων, αξίζει να σημειωθεί ότι στις 29 Μαΐου 1996 η ΕΟΚΕ εξέδωσε γνωμοδότηση σχετικά με τους κανόνες και τα πρότυπα ασφαλείας για τα επιβατηγά πλοία<sup>(1)</sup> και, στις 11 Δεκεμβρίου 2002, γνωμοδότηση σχετικά με τις ειδικές απαιτήσεις ευστάθειας για τα επιβατηγά οχηματαγωγά πλοία και την αναθεώρηση της οδηγίας 98/18/EK για τους κανόνες και τα πρότυπα ασφαλείας για τα επιβατηγά πλοία. Επιπλέον, θα πρέπει να σημειωθεί ότι, πιο πρόσφατα, στις 16 Ιανουαρίου 2008, η ΕΟΚΕ ενέκρινε ανεπιφύλακτα την πρόταση σχετικά με την προαναφερθείσα αναδιτύπωση της οδηγίας 98/18/EK.

2.11. Υπό το πρίσμα της σημασίας της άσκησης επανεξέτασης που διενεργείται σήμερα από την Επιτροπή, η ΕΟΚΕ επιθυμεί να καταδείξει τη μεγάλη σημασία που αποδίδει στη συνεχιζόμενη βελτίωση της ασφαλείας των επιβατηγών πλοίων που δραστηριοποιούνται στο εγχώριο εμπόριο.

### 3. Κύρια σημεία της πρότασης της Επιτροπής

3.1. Η οδηγία 2009/45/EK για τους κανόνες και τα πρότυπα ασφαλείας για τα επιβατηγά πλοία εφαρμόζεται σε πλοία κατασκευασμένα από χάλυβα και αντίστοιχο υλικό, καθώς και σε ταχύπλοα σκάφη, ανεξάρτητα από το μήκος τους. Εφαρμοζόμενη σε επίπεδο ΕΕ και μόνο για εσωτερικά δρομολόγια, η οδηγία αυτή καθορίζει τεχνικές προδιαγραφές για την κατασκευή, τη σταθερότητα, την πυροπροστασία και τον εξοπλισμό διάσωσης πλοίων με βάση τόσο τις διατάξεις της σύμβασης SOLAS (Διεθνής σύμβαση για την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα, του 1974, όπως τροποποιήθηκε) όσο και κάποιες απαιτήσεις που απορρέουν από έναν αριθμό ναυτιλιακών ατυχημάτων με απώλεια ανθρώπινων ζωών, εξ ου και η ανάγκη να αντιμετωπιστεί η κάπως κατακερματισμένη φύση της νομοθεσίας.

3.2. Μετά από έλεγχο καταλληλότητας που διενεργήθηκε σύμφωνα με το πνεύμα του REFIT (Πρόγραμμα ελέγχου της καταλληλότητας και της αποτελεσματικότητας της νομοθεσίας της Ευρωπαϊκής Επιτροπής) και του προγράμματος για τη βελτίωση της νομοθεσίας, η Επιτροπή κατέληξε στο συμπέρασμα ότι υπάρχουν περιθώρια για περαιτέρω βελτίωση του επιπέδου ασφαλείας, αποτελεσματικότητας και αναλογικότητας που παρέχεται από την προαναφερθείσα οδηγία. Η αναθεώρηση που προτείνεται, ως εκ τούτου, αποσκοπεί στην απλούστευση και τον εξορθολογισμό του υφιστάμενου ρυθμιστικού πλαισίου το οποίο, αν και επιτυγχάνει τους στόχους του και παραμένει ιδιαίτερα χρήσιμο, οφείλει να απαλλαγεί από ορισμένες παρωχημένες, διφορούμενες ή αλληλοεπικαλυπτόμενες απαιτήσεις και ορισμούς.

3.3. Η Επιτροπή προτείνει περιορισμένο αριθμό αλλαγών στην ισχύουσα οδηγία στους ακόλουθους τομείς:

- Εξαιρέση των πλοίων κάτω των 24 μέτρων σε μήκος από το πεδίο εφαρμογής της σχετικής οδηγίας, με το σκεπτικό ότι τα μικρά πλοία κατασκευάζονται κυρίως από υλικά εκτός του χάλυβα και έχουν ήδη πιστοποιηθεί σύμφωνα με την εθνική νομοθεσία·
- αποσαφήνιση του πεδίου εφαρμογής της οδηγίας, διευκρινίζοντας ότι το αλουμίνιο αποτελεί υλικό ισοδύναμο του χάλυβα (με συνέπειες για τις απαιτήσεις πυρομόνωσης) και καθιστώντας σαφές ότι εξαιρούνται τα πλοία εξυπηρέτησης υπεράκτιων αιολικών πάρκων, όπως συμβαίνει και με τα παραδοσιακά πλοία·
- αποσαφήνιση και απλοποίηση του ορισμού των θαλάσσιων περιοχών στην οδηγία 2009/45/EK με ταυτόχρονη διαγραφή της φράσης «όπου μπορούν να αποβιβασθούν ναυαγοί», καθώς και της έννοιας του «καταφυγίου».

<sup>(1)</sup> ΕΕ C 212 της 22.7.1996, σ. 21.

3.4. Επιπλέον, η έκθεση REFIT συνιστά την εκπόνηση κατευθυντήριων γραμμών ή προτύπων για τα μικρά σκάφη και τα σκάφη που δεν είναι κατασκευασμένα από χάλυβα ή ισοδύναμα υλικά, βάσει λειτουργικών απαιτήσεων ως μέρος ενός πλαισίου προτύπων βασισμένων σε στόχους.

3.5. Τέλος, αξίζει να σημειωθεί ότι η πρόταση της Επιτροπής επιδιώκει να διατηρήσει το σημερινό κοινό επίπεδο ασφαλείας που έχει θεσπιστεί με την οδηγία 2009/45/ΕΚ για τα πλοία που εκτελούν εσωτερικά δρομολόγια στα ύδατα της ΕΕ, γεγονός το οποίο διευκολύνει τη μεταφορά πλοίων μεταξύ εθνικών μητρώων και επιτρέπει τη διεξαγωγή ανταγωνισμού επί ίσοις όροις στα εσωτερικά δρομολόγια.

#### 4. Γενικές παρατηρήσεις

4.1. Η ΕΟΚΕ σημειώνει ότι ο έλεγχος καταλληλότητας που εφαρμόστηκε στους κανόνες και τα πρότυπα ασφαλείας της ΕΕ για τα επιβατηγά πλοία μπορεί κάλλιστα να έχει αλλοιωθεί από την έλλειψη δεδομένων και, ως εκ τούτου, ζητεί στο μέλλον να διενεργείται καλύτερη συλλογή δεδομένων και να θεσπιστούν συστήματα παρακολούθησης ώστε οι κοινοτικές εκτιμήσεις μετά την υλοποίηση να καταστούν περισσότερο αξιόπιστες.

4.2. Αν και σημειώνει το σκεπτικό επί του οποίου βασίζεται η εξαίρεση των μικρών πλοίων (κάτω από 24 μέτρα σε μήκος) από το πεδίο εφαρμογής της οδηγίας, η ΕΟΚΕ θεωρεί ότι πρέπει να διατηρηθεί η εφαρμογή στα νέα σκάφη κάτω των 24 μέτρων σε μήκος.

4.3. Στην έκθεση REFIT, καθώς και στην παράγραφο 17 των αιτιολογικών σκέψεων της οδηγίας 2009/45/ΕΚ, σημειώνεται ότι τα πρότυπα της ΕΕ προβλέπουν πρόσβαση σε υπηρεσίες επιβατηγού ναυτιλίας σε εσωτερικά δρομολόγια για τα άτομα μειωμένης κινητικότητας, στοιχείο το οποίο συνιστάται αλλά δεν είναι υποχρεωτικό κατά τα διεθνή πρότυπα. Η ΕΟΚΕ επικροτεί ιδιαίτερα την απαίτηση αυτή και πιστεύει ότι θα πρέπει να ισχύει για όλα τα είδη πλοίων που δραστηριοποιούνται σε εσωτερικές επιβατικές μεταφορές.

4.4. Η ΕΟΚΕ πιστεύει επίσης ότι είναι απαραίτητο όλοι οι επιβαίνοντες σε πλοία να ενημερώνονται σχετικά με στοιχεία που αφορούν την ασφάλεια επί του σκάφους. Είναι ζωτικής σημασίας να διασφαλιστεί ότι αυτά τα λεπτομερή στοιχεία θα είναι διαθέσιμα και για τα άτομα με αναπηρία.

#### 5. Ειδικές παρατηρήσεις σχετικά με τις προτεινόμενες τροποποιήσεις της οδηγίας 2009/45/ΕΚ

##### 5.1. Άρθρο 2 — Ορισμοί

5.1.1. Στοιχείο η) — Ο ορισμός του «νέου πλοίου» ως κάθε πλοίου του οποίου είχε τοποθετηθεί η τρόπιδα ή το οποίο βρισκόταν σε ανάλογο στάδιο κατασκευής κατά ή μετά την 1η Ιουλίου 1998 είναι παρωχημένος, όμως δεν προτείνεται αλλαγή.

5.1.2. Στοιχείο κα) — Η αλλαγή από «φιλοξενούν κράτος» σε «κράτος λιμένα» δεν εξηγείται. Η ΕΟΚΕ συνιστά στην Επιτροπή να παράσχει εξήγηση για τη συγκεκριμένη αλλαγή ορολογίας και την πιθανή αλλαγή επί της ουσίας.

Επιπλέον, η οδηγία φαίνεται στο στοιχείο αυτό να μην κάνει καμία διάκριση μεταξύ σημαίας κράτους μέλους και σημαίας κράτους μη μέλους, γεγονός το οποίο ενδέχεται να έχει σημασία καθώς τα εν λόγω σκάφη εκτελούν θαλάσσιες ενδομεταφορές-καμποτάζ (κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 3577/92 του Συμβουλίου της 7ης Δεκεμβρίου 1992 για την εφαρμογή της αρχής της ελεύθερης κυκλοφορίας των υπηρεσιών στις θαλάσσιες μεταφορές στο εσωτερικό των κρατών μελών (θαλάσσιες ενδομεταφορές-καμποτάζ)).

5.1.3. Νέο στοιχείο κζ) — Το στοιχείο αυτό διευκρινίζει ότι ως «ισοδύναμο υλικό» νοείται: κράμα αλουμινίου ή άλλο άκαυστο υλικό το οποίο, λόγω της μονόσεως του, παρουσιάζει ιδιότητες δομής και ακεραιότητας ισοδύναμες με εκείνες του χάλυβα στο τέλος της εφαρμοζόμενης έκθεσης στην πρότυπη δοκιμή πυρός. Δεδομένου ότι ορισμένα κράτη μέλη δεν πιστοποιούν τα πλοία από αλουμίνιο στο πλαίσιο της παρούσας οδηγίας, η ΕΟΚΕ επικροτεί καταρχήν την εν λόγω διευκρίνιση. Ωστόσο, η ΕΟΚΕ συνιστά να αποσαφηνιστεί περαιτέρω σε συνεργασία με εθνικούς εμπειρογνώμονες το αντίστοιχο τεχνικό πρότυπο που περιλαμβάνεται στο παράρτημα της οδηγίας 2009/45/ΕΚ.

Τέλος, η ΕΟΚΕ θεωρεί ότι ο νέος ορισμός του «ισοδύναμου υλικού», και ειδικά η αναφορά σε «άλλο άκαυστο υλικό», μπορεί να προκαλέσει σύγχυση με δεδομένο ότι δεν διευκρινίζεται επαρκώς με ποιο είδος υλικού πρέπει να είναι ισοδύναμο το υλικό προκειμένου να εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής της τροποποιημένης οδηγίας.

5.1.4. Νέο στοιχείο λ) — Ο προτεινόμενος ορισμός για τη «θαλαμηγό/σκάφος αναψυχής» έχει ως εξής: «σκάφος το οποίο δεν μεταφέρει φορτίο, μεταφέρει έως 12 επιβάτες και δεν χρησιμοποιείται για εμπορικούς σκοπούς, ανεξάρτητα από το μέσο πρόωσης». Η ΕΟΚΕ πιστεύει ότι για λόγους σαφήνειας πρέπει να διατηρηθεί η παρούσα διατύπωση «επιβάτες για εμπορικούς σκοπούς».

## 5.2. Άρθρο 3 — Πεδίο εφαρμογής

5.2.1. Παράγραφος 1 στοιχείο α) — [Η παρούσα οδηγία εφαρμόζεται σε] «νέα και υπάρχοντα επιβατηγά πλοία μήκους 24 μέτρων και άνω». Η πρόταση για την τροποποίηση της οδηγίας 2009/45/EK αποκλείει έτσι όλα τα μικρά πλοία, ενώ ο παρών κανονισμός εξαιρεί μόνο τα υπάρχοντα πλοία, όχη τα «νέα» πλοία κάτω των 24 μέτρων σε μήκος. Βλέπε 5.1.1 παραπάνω για τον ορισμό των «νέων πλοίων».

5.2.2. Το σκεπτικό για την εξαίρεση είναι ότι η οδηγία 2009/45/EK εφαρμόζεται επί του παρόντος μόνο στα 70 από τα 1 950 μικρά πλοία.

5.2.3. Ένα άλλο σκεπτικό για τον προτεινόμενο αποκλεισμό είναι η αρχή της επικουρικότητας με την αιτιολογία ότι, εφόσον τα εν λόγω σκάφη έχουν κατασκευαστεί για ένα ευρύ φάσμα υπηρεσιών και η θέσπιση μιας κοινής δέσμης κανόνων θα είναι εξαιρετικά προβληματική, ως εκ τούτου τα κράτη μέλη βρίσκονται σε καλύτερη θέση προκειμένου να αναλάβουν ρυθμιστικό ρόλο.

5.2.4. Η ΕΟΚΕ καταβάλλει προσπάθειες να κατανοήσει τα επιχειρήματα αυτά. Εάν το 96 % του στόλου των μικρότερων πλοίων δεν καλύπτεται από την οδηγία καθώς έχουν κατασκευαστεί από άλλα υλικά εκτός του χάλυβα ή ισοδύναμου υλικού, ή πρόκειται για σκάφη που δραστηριοποιούνται αποκλειστικά σε περιοχές λιμένων κ.λπ., τότε η εξαίρεση πλοίων κάτω των 24 μέτρων δεν έχει κανένα όφελος για τα σκάφη αυτά. Τι συμβαίνει όμως με το υπόλοιπο 4 %;

5.2.5. Εάν οι εναρμονισμένοι κανόνες δεν είναι κατάλληλοι για ορισμένα πλοία κάτω των 24 μέτρων, τότε τα κράτη μέλη είναι ήδη ελεύθερα να επιτρέπουν εξαιρέσεις σύμφωνα με το άρθρο 9 της οδηγίας. Εάν όμως η πρόταση για την τροποποίηση της οδηγίας ως προς αυτό το στοιχείο είναι αποδεκτή, θα υπάρξουν κάποια πλοία μέχρι 24 μέτρα μήκος που δεν θα καλύπτονται πλέον από την οδηγία.

5.2.6. Ένα επιβατηγό πλοίο 24 μέτρων δεν είναι απαραίτητα και ασημαντό σκάφος, εφόσον θα μπορούσε να μεταφέρει ως και 250 επιβάτες. Θα μπορούσε να υποστηριχθεί ότι οι επιβάτες πρέπει να έχουν το ίδιο δικαίωμα στην ασφάλεια ανεξάρτητα από το αν το πλοίο τους είναι 23,9 μέτρα ή 24,1 μέτρα σε μήκος. Για αυτούς τους λόγους, η ΕΟΚΕ θεωρεί ότι η εφαρμογή στα νέα πλοία κάτω των 24 μέτρων σε μήκος πρέπει να διατηρηθεί και ότι τα κράτη μέλη μπορούν να συνεχίσουν να επιτρέπουν εξαιρέσεις εάν το κρίνουν σκόπιμο.

## 5.3. Άρθρο 5

Όσον αφορά την τροποποίηση του άρθρου 5 παράγραφος 3 σχετικά με την επιθεώρηση, η ΕΟΚΕ είναι της γνώμης ότι θα πρέπει να γίνεται επίσης αναφορά στα οχηματαγωγά ro-ro και τα ταχύπλοα επιβατηγά σκάφη σε εσωτερικά δρομολόγια τακτικής γραμμής, όπως ορίζεται από το πεδίο εφαρμογής της νέας προτεινόμενης οδηγίας [COM(2016) 371 final] για την κατάργηση της οδηγίας 1999/35/EK (βλέπε άρθρο 1). Με στόχο τον περαιτέρω εξορθολογισμό της προσπάθειας επιθεωρήσεων εκ μέρους των εθνικών διοικήσεων, τη μεγιστοποίηση του χρόνου εμπορικής αξιοποίησης του πλοίου και την εξάλειψη πιθανών επικαλύψεων μεταξύ των συγκεκριμένων επιθεωρήσεων σύμφωνα με την προτεινόμενη νέα οδηγία [COM(2016) 371 final] για την κατάργηση της οδηγίας 1999/35/EK και των επιθεωρήσεων που απαιτούνται σύμφωνα με το άρθρο 12, προτείνεται:

- να αντικατασταθεί ο όρος «έρευνα» από τον όρο «επιθεώρηση» σύμφωνα με το άρθρο 5, και
- να γίνει σαφής αναφορά σύμφωνα με το άρθρο 5 στις απαιτήσεις ελέγχου με βάση την προτεινόμενη νέα οδηγία [COM(2016) 371 final] για την κατάργηση της οδηγίας 1999/35/EK.

Βρυξέλλες, 19 Οκτωβρίου 2016

Ο Πρόεδρος  
της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής  
Γιώργος ΝΤΑΣΗΣ