



ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ
ΕΠΙΤΡΟΠΗ

Βρυξέλλες, 6.6.2016
COM(2016) 369 final

2016/0170 (COD)

Πρόταση

ΟΔΗΓΙΑ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

**για την τροποποίηση της οδηγίας 2009/45/ΕΚ για τους κανόνες και τα πρότυπα
ασφαλείας για τα επιβατηγά πλοία**

{SWD(2016) 189 final}

{SWD(2016) 190 final}

ΑΙΤΙΟΛΟΓΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

1. ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΗΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ

1.1 Αιτιολόγηση και στόχοι της πρότασης

Στο πλαίσιο του προγράμματος REFIT της Επιτροπής και του θεματολογίου για τη βελτίωση της νομοθεσίας και ως άμεση συνέχεια του ελέγχου καταλληλότητας της νομοθεσίας της ΕΕ για την ασφάλεια των επιβατηγών πλοίων¹, η Επιτροπή παρουσιάζει μια σειρά προτάσεων με στόχο να αξιοποιήσει τις διαπιστωθείσες δυνατότητες απλούστευσης.

Η παρούσα αναθεώρηση αποσκοπεί στην απλούστευση και τον εξορθολογισμό του υφιστάμενου κανονιστικού πλαισίου της ΕΕ για την ασφάλεια των επιβατηγών πλοίων, ώστε να i) να τηρούνται οι κανόνες της ΕΕ, εφόσον είναι αναγκαίοι και αναλογικοί, ii) να διασφαλίζεται η ορθή εφαρμογή τους και iii) να εξαιρεθούν πιθανές αλληλεπικαλύψεις υποχρεώσεων και ανακολουθίες μεταξύ συναφών νομοθετικών πράξεων. Πρωταρχικός στόχος είναι η πρόβλεψη σαφούς, απλού και επικαιροποιημένου νομικού πλαισίου το οποίο θα καταστήσει ευκολότερες τις διαδικασίες εφαρμογής, παρακολούθησης και επιβολής και, ως εκ τούτου, θα αυξήσει το συνολικό επίπεδο ασφαλείας.

Η οδηγία 2009/45/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου² τέθηκε σε εφαρμογή προκειμένου να επιτευχθεί υψηλό επίπεδο ασφαλείας και να εξαιρεθούν τα εμπόδια στις συναλλαγές με τη θέσπιση εναρμονισμένων προτύπων ασφαλείας, σε κατάλληλο επίπεδο, για τα επιβατηγά πλοία και σκάφη που εκτελούν εσωτερικά δρομολόγια. Η εν λόγω οδηγία ενσωματώνει για τα εσωτερικά δρομολόγια σε επίπεδο ΕΕ τις διατάξεις της σύμβασης SOLAS, με την οποία θεσπίζονται λεπτομερείς τεχνικές απαιτήσεις για την κατασκευή, την ευστάθεια, την πυροπροστασία και τα σωστικά μέσα των σκαφών. Ως εκ τούτου, εφαρμόζεται σε πλοία που είναι κατασκευασμένα από χάλυβα ή ισοδύναμο υλικό και σε ταχύπλοα σκάφη. Επιπλέον, περιλαμβάνει ειδικές απαιτήσεις σχετικά με την πρόσβαση και τις πληροφορίες που απευθύνονται στο κοινό για τα άτομα με μειωμένη κινητικότητα ή αναπηρίες.

Με την οδηγία 2009/45/EK εξασφαλίζεται κοινό υψηλό επίπεδο ασφαλείας σε ολόκληρη την ΕΕ, καθώς και σημαντικά οφέλη για την εσωτερική αγορά. Εντούτοις, η εμπειρία έχει δείξει ότι από τότε που τέθηκε σε ισχύ η προηγούμενη οδηγία του 1998³, ανέκυψαν ορισμένα ερωτήματα από την εφαρμογή σχετικά με τη σαφήνεια και την επάρκεια ορισμένων από τους ορισμούς, του πεδίου εφαρμογής και των διαδικασιών της εν λόγω οδηγίας.

Επιπλέον, πολλές από τις βασικές πτυχές ασφαλείας για τα μικρά πλοία μήκους κάτω των 24 μέτρων δεν έχουν εναρμονιστεί, επειδή ακριβώς τα εν λόγω πλοία είναι πιο ευαίσθητα στις τοπικές συνθήκες εκμετάλλευσης. Επιπλέον, η οδηγία έδωσε ήδη στα κράτη μέλη τη δυνατότητα να εφαρμόζουν εθνικούς κανόνες, όταν διαπιστώνουν ότι τα εναρμονισμένα πρότυπα για τα μικρά πλοία δεν είναι πρακτικώς εφικτά ή/και εύλογα. Σε αυτό το πλαίσιο, από τον έλεγχο καταλληλότητας προκύπτει ότι η οδηγία εφαρμόζεται επί του παρόντος μόνο στα 70 από τα 1 950 μικρά πλοία, για τα οποία τα κράτη μέλη έχουν ήδη καθορίσει τις

¹ Τα αποτελέσματα του ελέγχου κοινοποιήθηκαν στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο στις 16 Οκτωβρίου 2015 (COM(2015)508).

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

³ Δηλαδή, της οδηγίας 98/18/EK, της οποίας η οδηγία 2009/45/EK αποτελεί αναδιατύπωση.

βασικές πτυχές ασφάλειας. Ως εκ τούτου, οι απαιτήσεις αυτές θα πρέπει να επαναξιολογηθούν.

Επιπλέον, ο έλεγχος καταλληλότητας έδειξε ότι πολλά κράτη μέλη πιστοποιούν πλοία κατασκευασμένα από αλουμίνιο δυνάμει της παρούσας οδηγίας, ενώ μερικά άλλα όχι. Τούτο δημιουργεί μια άνιση κατάσταση η οποία υπονομεύει τον απώτερο σκοπό της επίτευξης κοινού και υψηλού επιπέδου ασφάλειας για τους επιβάτες που ταξιδεύουν σε εσωτερικά δρομολόγια στα κράτη μέλη της ΕΕ. Η εν λόγω κατάσταση οφείλεται στη διαφορετική ερμηνεία του πεδίου εφαρμογής της οδηγίας όσον αφορά τον ορισμό του «ισοδύναμου υλικού» και την εφαρμογή των αντίστοιχων προτύπων πυρασφάλειας.

Επομένως, προτείνεται να διευκρινιστούν και να απλουστευτούν οι κανόνες και τα πρότυπα ασφαλείας για τα επιβατηγά πλοία, ώστε να διευκολυνθεί η επικαιροποίηση, η παρακολούθηση και η επιβολή τους, σύμφωνα με το πρόγραμμα REFIT της Επιτροπής. Με σκοπό την ενίσχυση της νομικής σαφήνειας και της ασφάλειας δικαίου, με την πρόταση καταργούνται επίσης ορισμένες παρωχημένες, περιττές και ανακόλουθες νομικές παραπομπές.

Η πρόταση τροποποιεί τους αντίστοιχους ορισμούς και τις αντίστοιχες απαιτήσεις της οδηγίας 2009/45/EK.

Επιπλέον, η πρόταση εναρμονίζει την οδηγία 2009/45/EK με τις αλλαγές που επέφερε η Συνθήκη της Λισαβόνας όσον αφορά τις εξουσίες της Επιτροπής για την έκδοση κατ' εξουσιοδότηση και εκτελεστικών πράξεων.

1.2 Συνοχή με ισχύουσες διατάξεις στον τομέα πολιτικής

Η πρόταση είναι απολύτως σύμφωνη με τις προτάσεις απλούστευσης για την τροποποίηση της οδηγίας 98/41/EK του Συμβουλίου⁴ και με την πρόταση για την αντικατάσταση της οδηγίας 1999/35/EK του Συμβουλίου⁵. Η πρόταση ευθυγραμμίζεται πλήρως με τις συστάσεις που προέκυψαν από τον έλεγχο καταλληλότητας και με τη Λευκή Βίβλο του 2011 για το μέλλον των μεταφορών⁶ στην οποία αναγνωρίζεται η ανάγκη εκσυγχρονισμού της ισχύουσας νομοθεσίας της ΕΕ στον τομέα της ασφάλειας των επιβατηγών πλοίων.

1.3 Συνοχή με άλλες πολιτικές της Ένωσης

Η πρόταση ανταποκρίνεται στο θεματολόγιο της Επιτροπής για τη βελτίωση της νομοθεσίας, διασφαλίζοντας ότι η ισχύουσα νομοθεσία είναι απλή και σαφής, ότι δεν δημιουργεί περιττό διοικητικό φόρτο και ότι συμβαδίζει με τις μεταβαλλόμενες πολιτικές, κοινωνικές και τεχνολογικές εξελίξεις. Ανταποκρίνεται επίσης στους στόχους της στρατηγικής για τις

⁴ 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 2.7.1998, σ. 35).

⁵ Οδηγία 1999/35/EK του Συμβουλίου, 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).

⁶ Λευκή Βίβλος «Χάρτης πορείας για έναν Ενιαίο Ευρωπαϊκό Χώρο Μεταφορών — Για ένα ανταγωνιστικό και ενεργειακά αποδοτικό σύστημα μεταφορών» (COM/2011/0144).

θαλάσσιες μεταφορές έως το 2018⁷ με τη διασφάλιση ποιοτικών υπηρεσιών πορθμείων στις τακτικές ενδοκοινοτικές επιβατικές μεταφορές.

2. ΝΟΜΙΚΗ ΒΑΣΗ, ΕΠΙΚΟΥΡΙΚΟΤΗΤΑ ΚΑΙ ΑΝΑΛΟΓΙΚΟΤΗΤΑ

2.1 Νομική βάση

Δεδομένου ότι η πρόταση αντικαθιστά την ισχύουσα οδηγία, η νομική βάση παραμένει το άρθρο 100 παράγραφος 2 της ΣΛΕΕ (πρώην άρθρο 80 παράγραφος 2 της ΣΕΚ), στο οποίο προβλέπεται η λήψη μέτρων στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών.

2.2 Επικουρικότητα

Η οδηγία 2009/45/EK έχει διατυπωθεί και διαμορφωθεί κυρίως σύμφωνα με τις διεθνείς απαιτήσεις και λαμβάνοντας υπόψη ορισμένα ναυτικά ατυχήματα με επακόλουθο την απώλεια ανθρωπίνων ζωών. Παρότι έχουν καθοριστεί κοινά πρότυπα ασφαλείας για τα πλοία που εκτελούν διεθνή δρομολόγια βάσει διεθνών κανονισμών ασφαλείας, όπως η σύμβαση SOLAS, αυτά δεν ισχύουν για τα επιβατηγά πλοία που εκτελούν εσωτερικά δρομολόγια.

Με την πρόταση εξασφαλίζεται η διατήρηση του κοινού επιπέδου ασφαλείας που θεσπίστηκε με την οδηγία 2009/45/EK για τα πλοία που εκτελούν εσωτερικά δρομολόγια στα ύδατα της ΕΕ, γεγονός που δεν θα μπορούσε να επιτευχθεί με μονομερή δράση σε επίπεδο κρατών μελών. Ταυτόχρονα, στην πρόταση διατυπώνεται εκ νέου η ανάγκη και η προστιθέμενη αξία της ύπαρξης διαφορετικών προτύπων, εφόσον το επιτάσσουν οι τοπικές συνθήκες εκμετάλλευσης.

Λαμβανομένου υπόψη του στόχου της εσωτερικής αγοράς και της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών θαλάσσιων μεταφορών εντός των κρατών μελών, η πρόταση εξασφαλίζει επίσης ότι η οδηγία 2009/45/EK θα συνεχίζει να διευκολύνει τη μετανηολόγηση πλοίων μεταξύ των εθνικών μητρώων και να καθιστά δυνατό τον ισότιμο ανταγωνισμό σε εσωτερικά δρομολόγια, χωρίς να τίθεται σε κίνδυνο το επίπεδο ασφαλείας.

2.3 Αναλογικότητα

Όπως αποδεικνύεται από τις στατιστικές ατυχημάτων, η ισχύουσα νομοθεσία έχει συμβάλει σε υψηλό επίπεδο ασφάλειας των επιβατών. Το κανονιστικό κόστος που σχετίζεται με τα πρότυπα ασφαλείας της ΕΕ δεν έχει αποδειχθεί δυσανάλογο σε σύγκριση με τα εθνικά πρότυπα που θα χρειαζόνταν ειδικά. Οι υπολογισθείσες διαφορές του κανονιστικού κόστους αντιπροσωπεύουν μικρό μόνον ποσοστό σε σύγκριση με το συνολικό κόστος κατασκευής, εκμετάλλευσης και συντήρησης.

Πέραν της αποσαφήνισης αρκετών ορισμών, η παρούσα πρωτοβουλία απλούστευσης αποσκοπεί, μεταξύ άλλων, στην κατάργηση ορισμένων περιττών απαιτήσεων, χωρίς όμως να υπονομεύεται το υψηλό επίπεδο ασφάλειας. Ως εκ τούτου, η πρόταση προβλέπει την εξαίρεση των πλοίων μήκους κάτω των 24 μέτρων από το πεδίο εφαρμογής της οδηγίας 2009/45/EK. Δεδομένου ότι τα μικρά σκάφη κατασκευάζονται κυρίως από υλικά εκτός του χάλυβα, η συντριπτική πλειονότητα του στόλου αυτού δεν διέπεται επί του παρόντος από τα εναρμονισμένα πρότυπα ασφαλείας της ΕΕ (96 %). Αυτό σημαίνει ότι το μεγαλύτερο μέρος

⁷ Ανακοίνωση της Επιτροπής στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, στο Συμβούλιο, στην Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή και στην Επιτροπή των Περιφερειών — Στρατηγικοί στόχοι και συστάσεις πολιτικής της ΕΕ για τις θαλάσσιες μεταφορές μέχρι το 2018 (COM/2009/0008).

των σκαφών μήκους κάτω των 24 μέτρων έχουν ήδη πιστοποιηθεί σύμφωνα με εθνική νομοθεσία.

Επιπλέον, το ευρύ φάσμα γραμμών για τις οποίες κατασκευάζονται τα πλοία αυτά (π.χ. ημερήσια ή νυκτερινά δρομολόγια, τουριστικές ημερήσιες κρουαζιέρες που καταπλέουν σε λιμένες με ειδικούς περιορισμούς ή ειδικές υποδομές) έχει ως αποτέλεσμα ευρύ φάσμα σχεδιασμών και τεχνικών λύσεων. Αυτό καθιστά εξαιρετικά προβληματικό τον καθορισμό κοινής δέσμης λεπτομερών κανόνων που να αρμόζουν για όλες αυτές τις γραμμές με μικρότερα σκάφη.

Ως εκ τούτου, η τρέχουσα κανονιστική προσέγγιση της οδηγίας 2009/45/EK που συνίσταται σε δεσμευτικά πρότυπα που αφορούν κυρίως τα πλοία από χάλυβα (ή αλουμίνιο) επαναξιολογήθηκε για τα εν λόγω πλοία. Επιπλέον, τα ατυχήματα που σημειώθηκαν με μικρά πλοία τα οποία δεν εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής των προτύπων της ΕΕ δεν παρουσιάζουν κάποιο ιδιαίτερο πρόβλημα ασφάλειας (5 νεκροί τα τελευταία 4 έτη και σε όλες τις περιπτώσεις επρόκειτο για εργατικά ατυχήματα). Επιπλέον, αντίθετα από ό,τι συμβαίνει με τα μεγαλύτερα πλοία, η τάση είναι τα μικρά πλοία να χρησιμοποιούνται στο ίδιο κράτος μέλος μέχρι το τέλος της διάρκειας ζωής τους και η μετανηολόγησή τους μεταξύ των κρατών μελών είναι περιορισμένη.

2.4 Επιλογή του νομικού μέσου

Σύμφωνα με την αρχή της αναλογικότητας, η οδηγία θεωρείται ως το πλέον κατάλληλο μέσο για την επίτευξη των επιδιωκόμενων στόχων. Καθιερώνει κοινές αρχές και εναρμονισμένο επίπεδο ασφάλειας, εξασφαλίζει την επιβολή των κανόνων, ενώ αφήνει στη διακριτική ευχέρεια κάθε κράτους μέλους την επιλογή των εφαρμοστέων πρακτικών και τεχνικών διαδικασιών.

Θεωρήθηκε ότι ο προσήκων τύπος νομικής πράξης είναι η πρόταση για την τροποποίηση της οδηγίας 2009/45/EK. Η εναλλακτική επιλογή περί πρότασης νέας οδηγίας απορρίφθηκε, λόγω του περιορισμένου αριθμού σαφώς ταυτοποιήσιμων αλλαγών στην τρέχουσα οδηγία.

3. ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΕΚ ΤΩΝ ΥΣΤΕΡΩΝ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΕΩΝ, ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΕΩΝ ΜΕ ΤΑ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΜΕΝΑ ΜΕΡΗ ΚΑΙ ΕΚΤΙΜΗΣΕΩΝ ΤΩΝ ΕΠΙΠΤΩΣΕΩΝ

3.1 Εκ των υστέρων αξιολογήσεις/έλεγχοι καταλληλότητας ισχύουσας νομοθεσίας

Ο έλεγχος καταλληλότητας έδειξε ότι, σε γενικές γραμμές, οι βασικοί στόχοι της νομοθεσίας της ΕΕ για τα επιβατηγά πλοία που αφορούν την ασφάλεια των επιβατών και την εσωτερική αγορά πληρούνται και παραμένουν πολύ σημαντικοί. Το νομικό πλαίσιο της ΕΕ για την ασφάλεια των επιβατηγών πλοίων είχε ως αποτέλεσμα τη διασφάλιση κοινού επιπέδου ασφάλειας για τα επιβατηγά πλοία εντός της ΕΕ, ισότιμων όρων ανταγωνισμού μεταξύ των φορέων εκμετάλλευσης, καθώς και την αύξηση της μετανηολόγησης πλοίων μεταξύ των κρατών μελών. Επιπλέον, βάσει του ελέγχου καταλληλότητας, υπάρχει περιθώριο περαιτέρω βελτίωσης του επιπέδου ασφάλειας, καθώς και της αποτελεσματικότητας και της αναλογικότητας ορισμένων κανονιστικών απαιτήσεων. Σε ορισμένους τομείς διατυπώθηκαν συστάσεις για την απλούστευση, την αποσαφήνιση και την κατάργηση ορισμένων ασαφών, παρωχημένων ή αλληλεπικαλυπτόμενων απαιτήσεων:

- α) Εξαίρεση των επιβατηγών πλοίων μήκους κάτω των 24 μέτρων από το πεδίο εφαρμογής της οδηγίας 2009/45/EK και εξέταση της δυνατότητας εκπόνησης 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.

β) Αποσαφήνιση του πεδίου εφαρμογής της οδηγίας, και συγκεκριμένα:

- Διευκρίνιση ότι, για τους σκοπούς της οδηγίας 2009/45/EK, το αλουμίνιο είναι υλικό ισοδύναμο του χάλυβα και διευκρίνιση των αντίστοιχων απαιτήσεων πυρομόνωσης (π.χ. καθορισμός των πρόσθετων χώρων που θα πρέπει να διαθέτουν πυρομόνωση).
- Διευκρίνιση ότι τα ποντοπόρα σκάφη που εξυπηρετούν αιολικά πάρκα δεν εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της οδηγίας 2009/45/EK.
- Διευκρίνιση ότι τα παραδοσιακά πλοία δεν εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της οδηγίας 2009/45/EK και να αποσαφήνιση του ορισμού τους.

γ) Αποσαφήνιση και απλούστευση του ορισμού των θαλάσσιων περιοχών στην οδηγία 2009/45/EK και:

- διαγραφή της φράσης «όπου μπορούν να αποβιβασθούν ναυαγοί»,
- διαγραφή της έννοιας «καταφύγιο».

3.2 Διαβουλεύσεις με τα ενδιαφερόμενα μέρη

Δεδομένης της τεχνικής φύσης των προβλεπόμενων προτάσεων, πραγματοποιήθηκε στοχευμένη διαβούλευση ως το πλέον κατάλληλο μέσο. Ζητήθηκε η γνώμη εθνικών εμπειρογνομόνων στο πλαίσιο της ομάδας εμπειρογνομόνων για την ασφάλεια των επιβατηγών πλοίων. Διοργανώθηκε ημερίδα στην οποία κλήθηκαν να συμμετάσχουν τα κράτη μέλη, φορείς του κλάδου και ενώσεις επιβατών. Τα προβλεπόμενα μέτρα παρουσιάστηκαν σε πολλές περιπτώσεις. Επιπλέον, ο χάρτης πορείας που δημοσιεύθηκε στον δικτυακό τόπο Europa⁸ επέτρεψε σε όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη να υποβάλουν τις παρατηρήσεις τους μέσω ηλεκτρονικού εντύπου απάντησης.

Η σύνοψη της διαβούλευσης, καθώς και λεπτομερείς παρατηρήσεις σχετικά με τα σχόλια που διατυπώθηκαν κατά τη διαδικασία διαβούλευσης παρέχονται στο έγγραφο εργασίας των υπηρεσιών της Επιτροπής που συνοδεύει την πρόταση. Η μεγάλη πλειονότητα των εθνικών εμπειρογνομόνων υποστήριξε τα προβλεπόμενα μέτρα απλούστευσης, αν και υπήρξαν μερικές παρατηρήσεις όσον αφορά την ακριβή διατύπωση ορισμένων προτάσεων. Κατά συνέπεια, εξετάστηκαν προσεκτικά όλες οι συστάσεις και οι προτάσεις τροποποιήθηκαν αναλόγως. Επιπλέον, ορισμένοι εμπειρογνώμονες έθεσαν ερωτήματα σχετικά με πρακτικές και τεχνικές πτυχές της υλοποίησης, οι οποίες αναλύονται στο έγγραφο εργασίας των υπηρεσιών της Επιτροπής που συνοδεύει την πρόταση και λαμβάνονται υπόψη στο σχέδιο εφαρμογής.

Τα ενδιαφερόμενα μέρη του κλάδου επισήμαναν ότι θα πρέπει να παραμείνουν αναλλοίωτες οι βασικές αρχές του ισχύοντος νομικού πλαισίου (τόνισαν δε το κόστος της αναβάθμισης της ασφάλειας για τα πλοία από αλουμίνιο σε ορισμένα κράτη μέλη), ενώ η ένωση επιβατών ζήτησε την αναβάθμιση του επιπέδου ασφάλειας και προειδοποίησε ότι δεν πρέπει να υποβαθμιστεί. Ως εκ τούτου, η πρόταση εξασφαλίζει ότι το υφιστάμενο επίπεδο ασφάλειας θα διατηρηθεί και θα ενισχυθεί, στο μέτρο του εφικτού, κατά τη διαδικασία απλούστευσης (π.χ. με την διευκρίνιση ότι τα πλοία από αλουμίνιο θα πρέπει να κατασκευάζονται σύμφωνα με τα πρότυπα ασφάλειας της οδηγίας).

⁸ http://ec.europa.eu/smart-regulation/roadmaps/index_el.htm

3.3 Συλλογή και χρήση εμπειρογνωσίας

Η παρούσα αναθεώρηση βασίζεται κυρίως σε δεδομένα που συγκεντρώθηκαν κατά τη διαδικασία του ελέγχου καταλληλότητας, όπως αναφέρεται στο έγγραφο εργασίας των υπηρεσιών της Επιτροπής «Διόρθωση πορείας: Έλεγχος καταλληλότητας της νομοθεσίας της ΕΕ για την ασφάλεια των επιβατηγών πλοίων», της 16ης Οκτωβρίου 2015⁹.

Εκτός από τα δεδομένα και τη διαβούλευση που διενεργήθηκε στο πλαίσιο του ελέγχου καταλληλότητας, για την εκπόνηση της παρούσας πρότασης απλούστευσης χρειάστηκε η συμβολή τεχνικών και νομικών εμπειρογνομόνων όσον αφορά τη συγκεκριμένη διατύπωση των τεχνικών ορισμών και τη σύνταξη νομικών κειμένων με σαφήνεια. Η εμπειρογνωσία αυτή συγκεντρώθηκε σε εσωτερικό επίπεδο, σε συνεργασία με τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό για την Ασφάλεια της Ναυσιπλοΐας και την ομάδα εμπειρογνομόνων για την ασφάλεια των επιβατηγών πλοίων. Παρατίθεται στο έγγραφο εργασίας των υπηρεσιών της Επιτροπής που συνοδεύει την πρόταση.

3.4 Εκτίμηση των επιπτώσεων

Η πρόταση αποτελεί άμεση συνέχεια του ελέγχου καταλληλότητας με τον οποίο προσδιορίστηκαν λεπτομερώς τα ζητήματα σχετικά με την απλούστευση και αξιολογήθηκαν οι δυνατότητες απλούστευσης. Όπως επισημάνθηκε στον χάρτη πορείας, είτε τα προβλεπόμενα μέτρα δεν αναμένεται να επιφέρουν σημαντικές επιπτώσεις (δηλ. πέραν εκείνων που είναι μη μετρήσιμες, όπως η νομική σαφήνεια, η ασφάλεια ή η απλότητα του δικαίου), είτε δεν εντοπίζονται ουσιαστικές διαφορετικές λύσεις. Σύμφωνα με τις κατευθυντήριες γραμμές της Επιτροπής για τη βελτίωση της νομοθεσίας, δεν πραγματοποιήθηκε πλήρης εκτίμηση των επιπτώσεων.

Ωστόσο, η πρόταση απλούστευσης συνοδεύεται από έγγραφο εργασίας των υπηρεσιών της Επιτροπής στο οποίο υπενθυμίζονται οι συστάσεις που προέκυψαν από τον έλεγχο καταλληλότητας και εξηγείται το σκεπτικό των προτεινόμενων λύσεων από τεχνικής και νομικής άποψης. Η πρόταση περιλαμβάνει σύνοψη και παρατηρήσεις σχετικά με τη διαβούλευση με τα ενδιαφερόμενα μέρη η οποία πραγματοποιήθηκε για τη στήριξη αυτής της πρωτοβουλίας. Επισυνάπτεται επίσης σχέδιο εφαρμογής.

3.5 Καταλληλότητα του κανονιστικού πλαισίου και απλούστευση

Οι δυνατότητες απλούστευσης της παρούσας πρότασης συνίστανται κυρίως σε μη μετρήσιμες επιπτώσεις όπως η νομική σαφήνεια, η ασφάλεια και η απλότητα του δικαίου, που απορρέουν από την αποσαφήνιση του πεδίου εφαρμογής της οδηγίας και την απλούστευση του ορισμού των θαλάσσιων περιοχών.

Θα πρέπει να καθοριστεί προθεσμία, πριν από την έναρξη ισχύος της παρούσας οδηγίας, ώστε τα πλοία που είναι κατασκευασμένα με ισοδύναμο υλικό και μήκους άνω των 24 μέτρων να συμμορφωθούν με τις τεχνικές απαιτήσεις που προβλέπονται στην οδηγία. Θα πρέπει να προβλεφθεί επαρκής μεταβατική περίοδος, ώστε να εξασφαλιστεί όσο το δυνατόν ομαλότερη προσαρμογή. Όσον αφορά τις θαλάσσιες περιοχές, η πρόταση αναμένεται ότι, κατά κύριο λόγο, θα καταργήσει τα περιττά και παρωχημένα κριτήρια ότι θα επηρεάσει μόνο στον ελάχιστο δυνατό βαθμό τον καθορισμό των θαλάσσιων περιοχών των κρατών μελών.

⁹ SWD(2015)197.

Η πρόταση επίσης ενισχύει τη νομική σαφήνεια με την κατάργηση αρκετών περιττών, εσφαλμένων ή ανακόλουθων παραπομπών.

3.6 Θεμελιώδη δικαιώματα

Η πρόταση δεν έχει επιπτώσεις στην προστασία των θεμελιωδών δικαιωμάτων.

4. ΔΗΜΟΣΙΟΝΟΜΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ

Η πρόταση δεν έχει επιπτώσεις στον προϋπολογισμό της Ένωσης.

5. ΛΟΙΠΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ

5.1 Σχέδια εφαρμογής και παρακολούθηση, αξιολόγηση και ρυθμίσεις περί υποβολής εκθέσεων

Η παρούσα πρόταση συνοδεύεται από σχέδιο εφαρμογής, στο οποίο απαριθμούνται οι δράσεις που απαιτούνται για την εφαρμογή των μέτρων απλούστευσης και προσδιορίζονται οι σημαντικότερες τεχνικές, νομικές και χρονικές προκλήσεις που σχετίζονται με την εφαρμογή.

Προβλέπονται επαρκείς ρυθμίσεις περί παρακολούθησης και υποβολής εκθέσεων, χωρίς να δημιουργούνται νέες υποχρεώσεις υποβολής εκθέσεων και διοικητικός φόρτος. Οι βασικές πληροφορίες για τον στόλο, τα ατυχήματα και τη συμμόρφωση συλλέγονται με τη βοήθεια του Ευρωπαϊκού Οργανισμού για την Ασφάλεια της Ναυσιπλοΐας (EMSA) και της ομάδας εμπειρογνομόνων για την ασφάλεια των επιβατηγών πλοίων, όπως επίσης και σύμφωνα με τη βάση δεδομένων της Ευρωπαϊκής Πλατφόρμας Πληροφοριών Ναυτικών Ατυχημάτων (εφεξής «EMCIP»). Δεδομένου ότι ο πλήρης κύκλος των προβλεπόμενων επισκέψεων εφαρμογής του EMSA εκτιμάται ότι θα ολοκληρωθεί σε 5 έτη, ο κύκλος αξιολογήσεων της νομοθεσίας της ΕΕ για τα επιβατηγά πλοία θα πρέπει να διεξάγεται ανά 7 έτη.

5.2 Επεξηγηματικά έγγραφα

Δεν απαιτούνται επεξηγηματικά έγγραφα δεδομένου ότι τα μέτρα απλούστευσης δεν είναι ουσιώδη ούτε πολύπλοκα.

5.3 Αναλυτική επεξήγηση των επιμέρους διατάξεων της πρότασης

Ορισμοί και πεδίο εφαρμογής

Το άρθρο 2 τροποποιείται, ώστε να διαγραφούν ορισμένες περιττές, ανακόλουθες ή εσφαλμένες παραπομπές, ιδίως όσον αφορά τον κώδικα ευστάθειας σε άθικτη κατάσταση (προσθήκη παραπομπής που έλειπε), τον κώδικα ταχύπλοων σκαφών (διόρθωση παραπομπής), τον ορισμό του ύψους πλώρας (διαγραφή του περιττού μέρους), τη λιμενική περιοχή (εναρμόνιση με τον ορισμό της θαλάσσιας περιοχής), το καταφύγιο (διαγραφή του ορισμού ως περιττού, σύμφωνα με την απλούστευση των ορισμών της θαλάσσιας περιοχής), το κράτος λιμένα (αντικατάσταση του φιλοξενούντος κράτους, σύμφωνα με την αναθεώρηση της οδηγίας 1999/35/EK) και τον αναγνωρισμένο οργανισμό (επικαιροποίηση της παραπομπής).

Το άρθρο 2 τροποποιείται επίσης, ώστε να προβλεφθούν νέοι ορισμοί του παραδοσιακού πλοίου (μεταφορά από το άρθρο 3 και επικαιροποίηση, ώστε να ληφθεί υπόψη ο ορισμός των παραδοσιακών πλοίων που περιλαμβάνεται στην οδηγία 2002/59/EK του Ευρωπαϊκού

Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου¹⁰), του ιστιοφόρου πλοίου (νέος ορισμός), των θαλαμηγών και των σκαφών αναψυχής (μεταφορά από το άρθρο 3 και περαιτέρω ευθυγράμμιση με τη σύμβαση SOLAS), του βοηθητικού σκάφους (νέος ορισμός), και του ισοδύναμου υλικού (μεταφορά από το παράρτημα 1 και τροποποίηση, προκειμένου για διευκρινιστεί ότι τα πλοία που κατασκευάζονται από αυτά τα υλικά πρέπει να πιστοποιούνται σύμφωνα με την παρούσα οδηγία).

Το άρθρο 3 τροποποιείται, ώστε να εξαιρεθούν τα σκάφη κάτω των 24 μέτρων από το πεδίο εφαρμογής της οδηγίας, να διαγραφεί η εσφαλμένη αναφορά «επιβατηγά» από τα στοιχεία α) και β), και να διευκρινιστεί ότι η οδηγία δεν ισχύει για τα ιστιοφόρα πλοία, τα βοηθητικά σκάφη και τα πλοία που αναφέρονται στον κώδικα SPS (συμπεριλαμβανομένων των σκαφών εφοδιασμού ανοικτής θαλάσσης).

Κατηγορίες επιβατηγών πλοίων και εφαρμογή

Το άρθρο 4 τροποποιείται, ώστε να απλουστευθεί ο καθορισμός των θαλάσσιων περιοχών κατηγορίας Γ και Δ (διαγραφή των φράσεων «όπου μπορούν να αποβιβασθούν ναυαγοί» και «απόσταση από καταφύγιο» από τα κριτήρια) και να διευκρινιστεί ότι οι θαλάσσιες περιοχές καθορίζονται από τα κράτη μέλη κατά τρόπον ώστε να οριοθετείται σαφώς το εσωτερικό όριο της θαλάσσιας περιοχής κατηγορίας Δ.

Το άρθρο 5 τροποποιείται, ώστε να επικαιροποιηθεί η αναφορά στο φιλοξενούν κράτος (αντικατάσταση από το κράτος λιμένα) και να επικαιροποιηθεί η παραπομπή στην οδηγία 2009/16/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου¹¹ και την οδηγία 2014/90/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου¹².

Απαιτήσεις ασφαλείας

Το άρθρο 6 τροποποιείται, ώστε να επικαιροποιηθεί η παραπομπή στην οδηγία 2009/15/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου¹³, να διαγραφεί το επαναλαμβανόμενο στοιχείο γ), να επικαιροποιηθεί η αναφορά στο φιλοξενούν κράτος (αντικατάσταση από το κράτος λιμένα), να διευκρινιστεί ότι η απαίτηση μετατροπής ισχύει για όλα τα πλοία (όταν μετατρέπονται σε επιβατηγά πλοία) και όχι μόνο για τα υπάρχοντα επιβατηγά πλοία (μεταφορά του στοιχείου ε) σε νέα παράγραφο 5), να διαγραφεί το περιττό μέρος της παραπομπής στον κώδικα DSC η οποία περιλαμβάνεται στο τέταρτο εδάφιο της παραγράφου 4 στοιχείο α), να διαγραφεί το παρωχημένο στοιχείο στ) και να προστεθεί νέα ημερομηνία εφαρμογής για τα πλοία που είναι κατασκευασμένα από ισοδύναμο υλικό πριν από την έναρξη ισχύος της παρούσας οδηγίας.

Τα άρθρα 7 και 8 τροποποιούνται ώστε να διαγραφούν τα παρωχημένα μέρη.

¹⁰ Οδηγία 2002/59/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 27ης Ιουνίου 2002, για τη δημιουργία κοινοτικού συστήματος παρακολούθησης της κυκλοφορίας των πλοίων και ενημέρωσης και την κατάργηση της οδηγίας 93/75/ΕΟΚ του Συμβουλίου (ΕΕ L 208 της 5.8.2002, σ. 10).

¹¹ Οδηγία 2009/16/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 23ης Απριλίου 2009, σχετικά με τον έλεγχο των πλοίων από το κράτος λιμένα (ΕΕ L 131 της 28.5.2009, σ. 57).

¹² Οδηγία 2014/90/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 23ης Ιουλίου 2014, σχετικά με τον εξοπλισμό πλοίων και για την κατάργηση της οδηγίας 96/98/ΕΚ του Συμβουλίου (ΕΕ L 257 της 28.8.2014, σ. 146).

¹³ Οδηγία 2009/15/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 23ης Απριλίου 2009, σχετικά με κοινούς κανόνες και πρότυπα για τους οργανισμούς επιθεώρησης και ελέγχου πλοίων και για τις συναφείς δραστηριότητες των ναυτικών αρχών (ΕΕ L 131 της 28.5.2009, σ. 47).

Πρόσθετες απαιτήσεις ασφαλείας, ισοδύναμες απαιτήσεις, εξαιρέσεις και μέτρα διασφάλισης

Το άρθρο 9 τροποποιείται, ώστε να διαγραφεί από την παράγραφο 2 η εσφαλμένη παραπομπή στο παράρτημα 1 και να διευκολυνθεί η κοινοποίηση των μέτρων που προβλέπεται στον εν λόγω άρθρο μέσω βάσης δεδομένων που έχει συσταθεί για τον σκοπό αυτό.

Επιτροπή και διαδικασία τροποποίησης

Τα άρθρα 10 και 11 ευθυγραμμίζονται με τη Συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης όσον αφορά τις εξουσίες της Επιτροπής για την έκδοση κατ' εξουσιοδότηση και εκτελεστικών πράξεων. Το άρθρο 10α προστέθηκε για τον ίδιο λόγο (άσκηση της εξουσιοδότησης).

Πιστοποιητικά

Το άρθρο 13 τροποποιείται, ώστε να διευκρινιστεί ότι το πιστοποιητικό ασφαλείας επιβατηγού πλοίου χορηγείται μόνο στα πλοία που πληρούν τις απαιτήσεις της παρούσας οδηγίας και να διευκρινιστεί ότι το πιστοποιητικό αυτό πρέπει να περιλαμβάνει όλα τα μέτρα που προβλέπονται στο άρθρο 9, όχι μόνο τις εξαιρέσεις.

Διεθνής διάσταση

Το άρθρο 14 τροποποιείται, ώστε να ευθυγραμμιστεί με τη Συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης όσον αφορά την εξωτερική εκπροσώπηση.

Διατάξεις για την αξιολόγηση

Το άρθρο 16α προστέθηκε, ώστε να καθορισθούν οι διατάξεις για την αξιολόγηση

Πρόταση

ΟΔΗΓΙΑ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

για την τροποποίηση της οδηγίας 2009/45/ΕΚ 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 τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, και ιδίως το άρθρο 100 παράγραφος 2,

Έχοντας υπόψη την πρόταση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής,

Κατόπιν διαβίβασης του σχεδίου νομοθετικής πράξης στα εθνικά κοινοβούλια,

Έχοντας υπόψη τη γνώμη της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής¹⁴,

Έχοντας υπόψη τη γνώμη της Επιτροπής των Περιφερειών¹⁵,

Αποφασίζοντας σύμφωνα με τη συνήθη νομοθετική διαδικασία,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Προκειμένου να διατηρηθεί το υψηλό επίπεδο ασφάλειας που προβλέπεται από τα κοινά πρότυπα ασφάλειας όπως καθορίζονται στην οδηγία 2009/45/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου¹⁶, καθώς και ισότιμοι όροι ανταγωνισμού, πρέπει να βελτιωθεί η εφαρμογή της εν λόγω οδηγίας. Η οδηγία 2009/45/ΕΚ πρέπει να ισχύει μόνο για τα επιβατηγά πλοία και τα σκάφη για τα οποία προορίζονται τα οικεία πρότυπα ασφάλειας. Συνεπώς, είναι απαραίτητο να εξαιρεθούν από το πεδίο εφαρμογής της εν λόγω οδηγίας ορισμένοι τύποι πλοίων, όπως τα βοηθητικά σκάφη, τα ιστιοφόρα πλοία ή τα πλοία που μεταφέρουν εκπαιδευμένο προσωπικό το οποίο έχει προσληφθεί για τις ανάγκες του πλοίου ή απασχολείται σε υπεράκτιες εγκαταστάσεις.
- (2) Το πρόγραμμα βελτίωσης της καταλληλότητας του κανονιστικού πλαισίου (REFIT)¹⁷ έχει δείξει ότι τα πλοία από αλουμίνιο δεν πιστοποιούνται σε όλα τα κράτη μέλη βάσει της οδηγίας 2009/45/ΕΚ. Τούτο δημιουργεί μια άνιση κατάσταση η οποία υπονομεύει τον απώτερο σκοπό της επίτευξης κοινού και υψηλού επιπέδου ασφάλειας για τους επιβάτες που ταξιδεύουν σε εσωτερικά δρομολόγια στα κράτη μέλη της Ένωσης. Για να αποφευχθεί ο κίνδυνος της ανομοιογενούς εφαρμογής που ενέχει η ερμηνεία του πεδίου εφαρμογής της οδηγίας όσον αφορά τον ορισμό του αλουμινίου ως ισοδύναμου υλικού και την ισχύ των αντίστοιχων προτύπων πυρασφάλειας, πρέπει να αποσαφηνιστεί ο ορισμός του ισοδύναμου υλικού.

¹⁴ ΕΕ C της σ. .

¹⁵ ΕΕ C της σ. .

¹⁶ Οδηγία 2009/45/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 6ης Μαΐου 2009, για τους κανόνες και τα πρότυπα ασφαλείας για τα επιβατηγά πλοία (ΕΕ L 163 της 25.6.2009, σ. 1).

¹⁷ COM(2015)508.

- (3) Με σκοπό την ενίσχυση της νομικής σαφήνειας και συνοχής, πρέπει να επικαιροποιηθούν μερικοί ορισμοί και ορισμένες παραπομπές και να εναρμονιστούν περαιτέρω με τους σχετικούς διεθνείς ή ενωσιακούς κανόνες. Κατά την επιδίωξη των ανωτέρω, πρέπει να ληφθεί ειδική μέριμνα, ώστε να μην μεταβληθεί το υφιστάμενο πεδίο εφαρμογής και επίπεδο ασφάλειας που προβλέπεται από την οδηγία 2009/45/EK. Ειδικότερα, ο ορισμός του παραδοσιακού πλοίου πρέπει να ευθυγραμμιστεί καλύτερα με την οδηγία 2002/59/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου¹⁸ και, ταυτόχρονα, να διατηρηθούν ως έχουν τα ισχύοντα κριτήρια σχετικά με το έτος κατασκευής και τον τύπο του υλικού. Ο ορισμός των θαλαμηγών και των σκαφών αναψυχής πρέπει να ευθυγραμμιστεί περαιτέρω με τη διεθνή σύμβαση για την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα (σύμβαση SOLAS).
- (4) Σύμφωνα με την αρχή της αναλογικότητας, αποδείχθηκε ότι οι ισχύουσες δεσμευτικές απαιτήσεις που απορρέουν από τη Σύμβαση SOLAS είναι δύσκολο να προσαρμοστούν στα μικρά επιβατηγά πλοία μήκους κάτω των 24 μέτρων. Επιπλέον, τα μικρά σκάφη κατασκευάζονται κυρίως από υλικά εκτός του χάλυβα και, ως εκ τούτου, ο αριθμός των εν λόγω πλοίων που έχουν πιστοποιηθεί βάσει της οδηγίας 2009/45/EK είναι πολύ περιορισμένος. Ελλείψει ιδιαίτερων προβλημάτων ασφαλείας και εφόσον στην οδηγία δεν προβλέπονται κατάλληλα πρότυπα, τα πλοία μήκους κάτω των 24 μέτρων πρέπει, συνεπώς, να εξαιρούνται από το οικείο πεδίο εφαρμογής και να υπόκεινται σε ειδικά πρότυπα ασφάλειας καθοριζόμενα από τα κράτη μέλη, τα οποία είναι τα πλέον κατάλληλα να εκτιμήσουν τους τοπικούς περιορισμούς της ναυσιπλοΐας για τα εν λόγω πλοία όσον αφορά την απόσταση από την ακτή ή τον λιμένα και τις καιρικές συνθήκες.
- (5) Προκειμένου να απλουστευθούν περαιτέρω οι ορισμοί των θαλάσσιων περιοχών που προβλέπονται στην οδηγία 2009/45/EK και να μειωθούν στο ελάχιστο τα προβλήματα για τα κράτη μέλη, πρέπει να διαγραφούν τα περιττά ή ανεπαρκή κριτήρια. Χωρίς να επηρεάζεται το επίπεδο ασφάλειας, ο καθορισμός των θαλάσσιων περιοχών στις οποίες επιτρέπεται η εκτέλεση δρομολογίων από πλοία των κατηγοριών Γ και Δ πρέπει να απλουστευθεί με διαγραφή του κριτηρίου «όπου μπορούν να αποβιβασθούν ναυαγοί» και της «απόστασης από καταφύγιο» για τους σκοπούς του καθορισμού των θαλάσσιων περιοχών. Η καταλληλότητα συγκεκριμένης ακτογραμμής ως καταφυγίου αποτελεί δυναμική παράμετρο που θα πρέπει να αξιολογείται από τα κράτη μέλη κατά περίπτωση και θα πρέπει, εφόσον κρίνεται απαραίτητο, τυχόν λειτουργικοί περιορισμοί που σχετίζονται με την απόσταση από καταφύγιο για συγκεκριμένο πλοίο να αναφέρονται στο πιστοποιητικό ασφαλείας επιβατηγού πλοίου.
- (6) Προκειμένου να αποφευχθούν ακούσιες αρνητικές συνέπειες των ισχυουσών διατάξεων που αφορούν την περίπτωση στην οποία φορτηγά πλοία τα οποία έχουν υποστεί μετατροπή δεν μπορούν να θεωρηθούν νέα επιβατηγά πλοία, πρέπει να διευκρινιστεί ότι οι απαιτήσεις μετατροπής ισχύουν για όλα τα πλοία και όχι μόνο για τα υπάρχοντα επιβατηγά πλοία.
- (7) Για να ενισχυθεί η διαφάνεια και να διευκολυνθεί η κοινοποίηση των εξαιρέσεων, των ισοδύναμων απαιτήσεων και των πρόσθετων μέτρων ασφαλείας από τα κράτη μέλη, η Επιτροπή πρέπει να συστήσει και να τηρεί βάση δεδομένων για τον σκοπό αυτό. Αυτή

¹⁸ Οδηγία 2002/59/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 27ης Ιουνίου 2002, για τη δημιουργία κοινοτικού συστήματος παρακολούθησης της κυκλοφορίας των πλοίων και ενημέρωσης και την κατάργηση της οδηγίας 93/75/ΕΟΚ του Συμβουλίου (ΕΕ L 208 της 5.8.2002, σ. 10).

πρέπει να περιλαμβάνει τα κοινοποιηθέντα μέτρα τόσο υπό τη μορφή σχεδίου όσο και υπό την εγκριθείσα μορφή τους.

- (8) Λαμβανομένων υπόψη των αλλαγών που επέφερε η Συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, οι αρμοδιότητες που ανατίθενται στην Επιτροπή για την εφαρμογή της οδηγίας 2009/45/EK θα πρέπει να επικαιροποιηθούν αναλόγως. Πρέπει να εκδοθούν εκτελεστικές πράξεις σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 182/2011 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου¹⁹.
- (9) Προκειμένου να ληφθούν υπόψη οι εξελίξεις σε διεθνές επίπεδο και η σχετική εμπειρία, καθώς και για την ενίσχυση της διαφάνειας, θα πρέπει να ανατεθεί στην Επιτροπή η εξουσία να εκδίδει πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 290 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, για την εξαίρεση, κατά περίπτωση, τροποποιήσεων των διεθνών πράξεων από το πεδίο εφαρμογής της παρούσας οδηγίας, για την επικαιροποίηση των τεχνικών απαιτήσεων και για τη θέσπιση των όρων χρήσης της βάσης δεδομένων που τηρεί η Επιτροπή για την καταχώριση των κοινοποιήσεων απαλλαγών που υποβάλλουν τα κράτη μέλη και των αιτημάτων παρέκκλισης, σύμφωνα με την παρούσα οδηγία. Είναι ιδιαίτερα σημαντικό να διενεργεί η Επιτροπή κατάλληλες διαβουλεύσεις κατά τις προπαρασκευαστικές εργασίες της, μεταξύ άλλων, σε επίπεδο εμπειρογνομόνων και οι εν λόγω διαβουλεύσεις να διενεργούνται σύμφωνα με τις αρχές που προβλέπονται στη διοργανική συμφωνία για τη βελτίωση της νομοθεσίας της 13ης Απριλίου 2016. Ειδικότερα, προκειμένου να εξασφαλιστεί ισότιμη συμμετοχή στην κατάρτιση των κατ' εξουσιοδότηση πράξεων, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο λαμβάνουν όλα τα έγγραφα ταυτόχρονα με τους εμπειρογνώμονες των κρατών μελών, και αυτοί έχουν συστηματική πρόσβαση στις συνεδριάσεις των ομάδων εμπειρογνομόνων της Επιτροπής που ασχολούνται με την κατάρτιση των κατ' εξουσιοδότηση πράξεων.
- (10) Προκειμένου να καθιερωθούν ισότιμοι όροι ανταγωνισμού για τα επιβατηγά πλοία που εκτελούν δρομολόγια από και προς λιμένες της Ένωσης, ανεξάρτητα από τη φύση των δρομολογίων που εκτελούν, οι ενέργειες της Ένωσης που αποσκοπούν στην επίτευξη των διεξαγόμενων εργασιών του IMO για την αναθεώρηση των κανονισμών της σύμβασης SOLAS, πρέπει να εναρμονιστούν με τη Συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης.
- (11) Ενόψει της ολοκλήρωσης του κύκλου παρακολούθησης στο πλαίσιο των επισκέψεων του Ευρωπαϊκού Οργανισμού για την Ασφάλεια της Ναυσιπλοΐας, η Επιτροπή θα πρέπει να αξιολογήσει την εφαρμογή της οδηγίας 2009/45/EK το αργότερο εντός [επτά ετών από την ημερομηνία που αναφέρεται στο άρθρο 2 παράγραφος 1 δεύτερο εδάφιο] και να υποβάλει σχετική έκθεση στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο. Τα κράτη μέλη πρέπει να συνεργάζονται με την Επιτροπή για τη συλλογή όλων των απαραίτητων πληροφοριών για την εν λόγω αξιολόγηση.
- (12) Συνεπώς, η οδηγία 2009/45/EK θα πρέπει να τροποποιηθεί αναλόγως,

¹⁹ Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 182/2011 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 16ης Φεβρουαρίου 2011, για τη θέσπιση κανόνων και γενικών αρχών σχετικά με τους τρόπους ελέγχου από τα κράτη μέλη της άσκησης των εκτελεστικών αρμοδιοτήτων από την Επιτροπή (ΕΕ L 55 της 28.2.2011, σ. 13).

Άρθρο 1

Τροποποιήσεις της οδηγίας 2009/45/ΕΚ

Η οδηγία 2009/45/ΕΚ τροποποιείται ως εξής:

(1) το άρθρο 2 τροποποιείται ως εξής:

- α) το στοιχείο α) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:
 - «α) «διεθνείς συμβάσεις»: οι ακόλουθες συμβάσεις και οι τροποποιήσεις τους, δηλαδή στην επικαιροποιημένη τους έκδοση:
 - i) η διεθνής σύμβαση του 1974 για την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα (σύμβαση SOLAS του 1974)· και
 - ii) η διεθνής σύμβαση του 1966 περί γραμμών φορτώσεως πλοίων, καθώς και τα πρωτόκολλα αυτής·»
- β) το στοιχείο β) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:
 - «β) «κώδικας ευστάθειας σε άθικτη κατάσταση»: ο «διεθνής κώδικας για την ευστάθεια σε άθικτη κατάσταση όλων των τύπων πλοίων που εμπίπτουν στις ρυθμίσεις του ΙΜΟ», ο οποίος περιέχεται στο ψήφισμα αριθ. Α. 749 (18) της ολομέλειας του ΙΜΟ, της 4ης Νοεμβρίου 1993, ή ο «διεθνής κώδικας για την ευστάθεια σε άθικτη κατάσταση, 2008», ο οποίος περιέχεται στο ψήφισμα αριθ. MSC.267(85) του ΙΜΟ, της 4ης Δεκεμβρίου 2008, στην επικαιροποιημένη τους έκδοση·»
- γ) το στοιχείο ζ) περίπτωση ii) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:
 - «ii) η ανώτατη ταχύτητά τους, όπως ορίζεται στην παράγραφο 1.4.30 του κώδικα ταχυπλόων σκαφών του 1994 και στην παράγραφο 1.4.38 του κώδικα ταχυπλόων σκαφών του 2000, είναι μικρότερη των 20 κόμβων·»
- δ) το στοιχείο ιγ) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:
 - «ιγ) «ύψος πλώρας»: το ύψος που ορίζεται στον κανονισμό 39 της διεθνούς σύμβασης του 1966 περί γραμμών φορτώσεως πλοίων·»
- ε) το στοιχείο ιη) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:
 - «ιη) «λιμενική περιοχή»: κάθε περιοχή, πλην της θαλάσσιας περιοχής, που απαριθμείται σύμφωνα με το άρθρο 4 παράγραφος 2, όπως καθορίζεται από τα κράτη μέλη και εκτείνεται μέχρι τις ακρότατες μόνιμες λιμενικές εγκαταστάσεις, οι οποίες αποτελούν αναπόσπαστο μέρος ενός λιμενικού συστήματος, ή μέχρι τα όρια που ορίζονται από τα φυσικά γεωγραφικά χαρακτηριστικά που προστατεύουν τις εκβολές και ή άλλη προστατευμένη περιοχή·»
- στ) το στοιχείο ιθ) διαγράφεται.
- ζ) το στοιχείο κα) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:
 - «κα) «κράτος λιμένα»: το κράτος μέλος, προς ή από τον λιμένα ή τους λιμένες του οποίου εκτελεί εσωτερικά δρομολόγια ένα πλοίο ή σκάφος που φέρει σημαία διαφορετική από τη σημαία του κράτους μέλους αυτού·»
- η) το στοιχείο κβ) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«κβ) «αναγνωρισμένος οργανισμός»: κάθε οργανισμός αναγνωρισμένος σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 391/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου*·

* Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 391/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 23ης Απριλίου 2009, σχετικά με κοινούς κανόνες και πρότυπα για τους οργανισμούς επιθεώρησης και ελέγχου πλοίων (ΕΕ L 131 της 28.5.2009, σ. 11).»·

θ) το στοιχείο κε) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«κε) «άτομα μειωμένης κινητικότητας»: κάθε άτομο που έχει ιδιαίτερη δυσκολία όταν χρησιμοποιεί τις δημόσιες συγκοινωνίες, συμπεριλαμβανομένων των ηλικιωμένων, των ατόμων με ειδικές ανάγκες, των ατόμων με προβλήματα αισθητηριακής φύσεως και των ατόμων που χρησιμοποιούν αναπηρικές πολυθρόνες, των εγκύων γυναικών και των ατόμων που συνοδεύουν παιδιά μικρής ηλικίας.»·

ι) προστίθενται τα ακόλουθα στοιχεία:

«κστ) «ιστιοφόρο πλοίο»: πλοίο που προωθείται κυρίως από ιστία, ακόμη και εάν είναι εφοδιασμένο με μηχανικό σύστημα πρόωσης που προορίζονται για βοηθητικούς σκοπούς και περιπτώσεις έκτακτης ανάγκης·

«κζ) «ισοδύναμο υλικό»: 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·

κη) «πρότυπη δοκιμή πυρός»: δοκιμή κατά την οποία δείγματα από τα κατάλληλα διαφράγματα και καταστρώματα εκτίθενται εντός δοκιμαστικού κλιβάνου σε θερμοκρασίες που κατά προσέγγιση αντιστοιχούν προς την πρότυπη καμπύλη χρόνου-θερμοκρασίας, σύμφωνα με τη μέθοδο δοκιμών που καθορίζεται στον διεθνή κώδικα για την εφαρμογή διαδικασιών δοκιμής πυρός του 2010, ο οποίος περιέχεται στο ψήφισμα αριθ. MSC.307(88) του IMO, της 3ης Δεκεμβρίου 2010, στην επικαιροποιημένη του έκδοση·

κθ) «παραδοσιακά πλοία»: ιστορικά επιβατηγά πλοία κάθε είδους και τα αντίγρατά τους, σχεδιασμένα πριν από το 1965 και κατασκευασμένα κατά το μεγαλύτερο μέρος από τα αρχικά υλικά, περιλαμβανομένων εκείνων που σχεδιάζονται προκειμένου να ενθαρρυνθούν και να προωθηθούν παραδοσιακές ικανότητες και στοιχεία της ναυτικής τέχνης, τα οποία χρησιμεύουν ως ζωντανά πολιτιστικά μνημεία, λειτουργούν δε σύμφωνα με τις πατροπαράδοτες ναυτικές αρχές και τεχνικές·

λ) «θαλαμηγός / σκάφος αναψυχής»: σκάφος το οποίο δεν μεταφέρει φορτίο, μεταφέρει έως 12 επιβάτες και δεν χρησιμοποιείται για εμπορικούς σκοπούς, ανεξάρτητα από το μέσο πρόωσης·

λα) «βοηθητικό σκάφος»: λέμβος που μεταφέρεται σε πλοίο και χρησιμοποιείται για τη μεταφορά άνω των 12 επιβατών από στάσιμο επιβατηγό πλοίο προς την ακτή και αντιστρόφως·

λβ) «μεγάλης έκτασης επισκευές, μετατροπές και μετασκευές»: οποιαδήποτε από τις ακόλουθες περιπτώσεις:

— κάθε αλλαγή που μεταβάλλει ουσιωδώς τις διαστάσεις του πλοίου, π.χ. επιμήκυνση με την προσθήκη νέου τμήματος,

— κάθε αλλαγή που μεταβάλλει ουσιωδώς την ικανότητα μεταφοράς επιβατών του πλοίου, π.χ. μετασκευή του καταστρώματος οχημάτων σε χώρους ενδιαίτησεως επιβατών,

— κάθε αλλαγή που παρατείνει ουσιωδώς την ωφέλιμη διάρκεια ζωής του πλοίου, π.χ. ανακαίνιση των χώρων ενδιαίτησεως των επιβατών σε ένα ολόκληρο κατάστρωμα,

— κάθε μετατροπή οιαδήποτε τύπου πλοίου σε επιβατηγό πλοίο.»

(2) το άρθρο 3 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Άρθρο 3

Πεδίο εφαρμογής

1. Η παρούσα οδηγία εφαρμόζεται στα παρακάτω επιβατηγά πλοία και σκάφη, ανεξαρτήτως σημαίας, όταν εκτελούν εσωτερικά δρομολόγια:

α) σε νέα και σε υπάρχοντα επιβατηγά πλοία μήκους 24 μέτρων και άνω·

β) σε επιβατηγά ταχύπλοα σκάφη.

Κάθε κράτος μέλος, υπό την ιδιότητά του ως κράτος λιμένα, εξασφαλίζει ότι τα επιβατηγά πλοία και τα επιβατηγά ταχύπλοα σκάφη που φέρουν σημαία κράτους μη μέλους, πριν αρχίσουν να εκτελούν εσωτερικά δρομολόγια στο κράτος μέλος αυτό, πληρούν στο ακέραιο τις απαιτήσεις της παρούσας οδηγίας.

2. Η παρούσα οδηγία δεν εφαρμόζεται:

α) σε πλοία τα οποία είναι:

i) πολεμικά και οπλιταγωγά πλοία,

ii) ιστιοφόρα πλοία και μη μηχανοκίνητα πλοία,

iii) πλοία που δεν είναι κατασκευασμένα από χάλυβα ή ισοδύναμο υλικό και δεν διέπονται από τα πρότυπα που αφορούν τα ταχύπλοα σκάφη (ψήφισμα αριθ. MSC 36 (63) ή MSC.97(73)) ή τα δυναμικώς στηριζόμενα σκάφη (ψήφισμα αριθ. A.373 (X)),

iv) ξύλινα πλοία πρωτόγονης κατασκευής,

v) παραδοσιακά πλοία,

vi) θαλαμηγοί αναψυχής,

vii) πλοία που χρησιμοποιούνται αποκλειστικά σε λιμενικές περιοχές,

viii) πλοία που αναφέρονται στον κανονισμό 1.2.3 του κεφαλαίου I του κώδικα ασφαλείας των πλοίων για ειδικούς σκοπούς, ψήφισμα αριθ. MSC.266(84) του IMO, της 13ης Μαΐου 2008, στην επικαιροποιημένη του έκδοση, ή

ix) βοηθητικά σκάφη·

β) σε ταχύπλοα σκάφη τα οποία είναι:

- i) πολεμικά και οπλιταγωγά σκάφη,
- ii) σκάφη αναψυχής,
- iii) σκάφη που χρησιμοποιούνται αποκλειστικά σε λιμενικές περιοχές, ή
- iv) σκάφη που αναφέρονται στον κανονισμό 1.2.3 του κεφαλαίου I του κώδικα ασφαλείας των πλοίων για ειδικούς σκοπούς, ψήφισμα αριθ. MSC.266(84) του IMO, της 13ης Μαΐου 2008, στην επικαιροποιημένη του έκδοση.»

(3) το άρθρο 4 τροποποιείται ως εξής:

α) η παράγραφος 1 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«1. Τα επιβατηγά πλοία κατατάσσονται στις ακόλουθες κατηγορίες, ανάλογα με τη θαλάσσια περιοχή στην οποία εκτελούν δρομολόγια:

«Κατηγορία Α»	επιβατηγά πλοία που εκτελούν εσωτερικά δρομολόγια, πλην των πλόων που εμπίπτουν στις κατηγορίες Β, Γ και Δ.
«Κατηγορία Β»	επιβατηγά πλοία που εκτελούν εσωτερικά δρομολόγια, κατά την πορεία των οποίων ουδέποτε απομακρύνονται περισσότερο από 20 μίλια από την ακτογραμμή, που αντιστοιχεί στο μέσο ύψος της παλίρροιας.
«Κατηγορία Γ»:	επιβατηγά πλοία που εκτελούν εσωτερικά δρομολόγια σε θαλάσσιες περιοχές όπου η πιθανότητα υπέρβασης των 2,5 μέτρων σημαντικού ύψους κύματος είναι μικρότερη από 10% σε περίοδο ενός έτους, προκειμένου για εκτέλεση δρομολογίων καθόλη τη διάρκεια του έτους, ή σε περιορισμένη περίοδο του έτους, προκειμένου για εκτέλεση δρομολογίων αποκλειστικά κατ' αυτή την περίοδο (π.χ. δρομολόγια κατά τους θερινούς μήνες), κατά τη διάρκεια των οποίων ουδέποτε απομακρύνονται περισσότερο από 5 μίλια από την ακτογραμμή, που αντιστοιχεί στο μέσο ύψος της παλίρροιας.
«Κατηγορία Δ»:	επιβατηγά πλοία που εκτελούν εσωτερικά δρομολόγια σε θαλάσσιες περιοχές όπου η πιθανότητα υπέρβασης των 1,5 μέτρων σημαντικού ύψους κύματος είναι μικρότερη από 10% σε περίοδο ενός έτους, προκειμένου για εκτέλεση δρομολογίων καθόλη τη διάρκεια του έτους, ή σε περιορισμένη περίοδο του έτους, προκειμένου για εκτέλεση δρομολογίων αποκλειστικά κατ' αυτή την περίοδο (π.χ. δρομολόγια κατά τους θερινούς μήνες), κατά τη διάρκεια των οποίων ουδέποτε απομακρύνονται περισσότερο από 3 μίλια από την ακτογραμμή, που αντιστοιχεί στο μέσο ύψος της παλίρροιας.

»·

- β) στην παράγραφο 2, το στοιχείο α) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:
- «α) καταρτίζει και ενημερώνει, όταν απαιτείται, κατάλογο των υπό τη δικαιοδοσία του θαλάσσιων περιοχών, οριοθετώντας για τις διάφορες κατηγορίες πλοίων, βάσει των κριτηρίων κατάταξης της παραγράφου 1, το εσωτερικό όριο της θαλάσσιας περιοχής στην οποία επιτρέπεται η εκτέλεση δρομολογίων από πλοία κατηγορίας Δ, τις ζώνες για εκτέλεση δρομολογίων καθόλη τη διάρκεια του έτους και, όπου αυτό ενδείκνυται, για περιορισμένη περιοδική εκτέλεση δρομολογίων από τα πλοία των διαφόρων κατηγοριών.»

(4) το άρθρο 5 τροποποιείται ως εξής:

- α) στην παράγραφο 2, το τρίτο εδάφιο αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:
- «Κάθε κράτος μέλος, υπό την ιδιότητά του ως κράτος λιμένα, αναγνωρίζει το πιστοποιητικό ασφαλείας ταχύπλοου σκάφους και την άδεια εκτέλεσης, τα οποία εκδίδονται από άλλο κράτος μέλος για επιβατηγά ταχύπλοα σκάφη που εκτελούν εσωτερικά δρομολόγια, ή το κατά το άρθρο 13 πιστοποιητικό ασφαλείας επιβατηγών σκαφών, το οποίο εκδίδεται από άλλο κράτος μέλος για επιβατηγά πλοία που εκτελούν εσωτερικά δρομολόγια.»
- β) οι παράγραφοι 3 και 4 αντικαθίστανται από το ακόλουθο κείμενο:
- «3. Το κράτος λιμένα μπορεί να επιθεωρεί ένα επιβατηγό πλοίο, ή αντιστοίχως ένα επιβατηγό ταχύπλοο σκάφος, που εκτελεί εσωτερικά δρομολόγια και να ελέγχει τα έγγραφά του, σύμφωνα με τις διατάξεις της οδηγίας 2009/16/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου*.
4. Ναυτιλιακός εξοπλισμός που πληροί τις απαιτήσεις που καθορίζονται σύμφωνα με την οδηγία 2014/90/EE του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου** θεωρείται σύμφωνος με τις απαιτήσεις που καθορίζονται στην παρούσα οδηγία.

* Οδηγία 2009/16/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 23ης Απριλίου 2009, σχετικά με τον έλεγχο των πλοίων από το κράτος λιμένα (EE L 131 της 28.5.2009, σ. 57).

** Οδηγία 2014/90/EE του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 23ης Ιουλίου 2014, σχετικά με τον εξοπλισμό πλοίων και για την κατάργηση της οδηγίας 96/98/EK του Συμβουλίου (EE L 257 της 28.8.2014, σ. 146).»

(5) το άρθρο 6 τροποποιείται ως εξής:

- α) η παράγραφος 1 τροποποιείται ως εξής:
- i) το στοιχείο α) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:
- «α) η κατασκευή και η συντήρηση του κύτους, των κύριων και των βοηθητικών μηχανών και των ηλεκτρικών και αυτομάτων εγκαταστάσεων, πρέπει να πληρούν τα πρότυπα κατάταξης, τα οποία καθορίζονται στους κανόνες αναγνωρισμένου οργανισμού ή σε ισοδύναμους κανόνες που χρησιμοποιούνται από μια αρχή σύμφωνα με το άρθρο 11 παράγραφος 2 της οδηγίας 2009/15/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου*.

* Οδηγία 2009/15/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 23ης Απριλίου 2009, σχετικά με κοινούς κανόνες και πρότυπα για τους οργανισμούς επιθεώρησης και ελέγχου πλοίων και για τις συναφείς δραστηριότητες των ναυτικών αρχών (ΕΕ L 131 της 28.5.2009, σ. 47).»

- ii) το στοιχείο γ) διαγράφεται·
- β) στο στοιχείο β) της παραγράφου 2, το σημείο ii) διαγράφεται·
- γ) η παράγραφος 3 τροποποιείται ως εξής:
 - i) τα στοιχεία γ) και δ) αντικαθίστανται από το ακόλουθο κείμενο:

«γ) τα υπάρχοντα επιβατηγά πλοία των κατηγοριών Γ και Δ πρέπει να ανταποκρίνονται στις σχετικές ειδικές απαιτήσεις που ορίζονται στην παρούσα οδηγία και, στους τομείς που δεν διέπονται από τις εν λόγω απαιτήσεις, στους κανόνες της αρχής του κράτους σημαίας· οι κανόνες αυτοί πρέπει να παρέχουν επίπεδο ασφάλειας ισοδύναμο προς το επίπεδο των κεφαλαίων II-1 και II-2 του παραρτήματος I, λαμβανομένων υπόψη των ειδικών τοπικών συνθηκών λειτουργίας στις θαλάσσιες περιοχές στις οποίες τα πλοία αυτών των κατηγοριών μπορούν να εκτελούν δρομολόγια·

προτού επιτραπεί η τακτική εκτέλεση δρομολογίων από υπάρχοντα επιβατηγά πλοία των κατηγοριών Γ και Δ σε κράτος λιμένα, η αρχή του κράτους σημαίας οφείλει να εξασφαλίσει τη συναίνεση του κράτους λιμένα ως προς αυτούς τους κανόνες·
 - δ) όταν ένα κράτος μέλος θεωρεί ότι οι κανόνες που απαιτεί η αρχή του κράτους λιμένα σύμφωνα με το στοιχείο γ) είναι παράλογοι, το γνωστοποιεί αμέσως στην Επιτροπή. Η Επιτροπή αποφασίζει, με εκτελεστική πράξη, κατά πόσον οι κανόνες της αρχής του κράτους λιμένα είναι εύλογοι. Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης που αναφέρεται στο άρθρο 11 παράγραφος 2.»
- ii) τα στοιχεία ε) και στ) διαγράφονται·
- δ) η παράγραφος 4 τροποποιείται ως εξής:
 - i) στο στοιχείο α), η τρίτη περίπτωση αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«— πληρούν στο ακέραιο τις απαιτήσεις του κώδικα ασφαλείας για τα δυναμικώς στηριζόμενα σκάφη (κώδικας DSC) που περιλαμβάνεται στο ψήφισμα αριθ. A.373(10) του IMO, στην επικαιροποιημένη του έκδοση·»
 - ii) το στοιχείο γ) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«γ) η ναυπήγηση και η συντήρηση των επιβατηγών ταχύπλοων σκαφών και του εξοπλισμού τους πρέπει να είναι σύμφωνες με τους κανόνες αναγνωρισμένου οργανισμού για την κατάταξη ταχύπλοων σκαφών ή με ισοδύναμους κανόνες που

χρησιμοποιούνται από μια αρχή σύμφωνα με το άρθρο 11 παράγραφος 2 της οδηγίας 2009/15/EK.»·

ε) προστίθενται οι ακόλουθες παράγραφοι 5 και 6:

«5. Όσον αφορά τα νέα και τα υπάρχοντα πλοία, οι μεγάλης έκτασης επισκευές, μετατροπές και μετασκευές καθώς και ο συνδεόμενος με τις εργασίες αυτές εξοπλισμός, πρέπει να συμμορφώνονται προς τις απαιτήσεις της παραγράφου 2 στοιχείο α) για τα νέα πλοία· οι μετατροπές πλοίου με αποκλειστικό σκοπό να ενισχυθεί η βιωσιμότητά του, δεν θεωρούνται ως μετασκευές μεγάλης έκτασης·

6. Πλοία που έχουν κατασκευαστεί με ισοδύναμο υλικό πριν από την έναρξη ισχύος της παρούσας οδηγίας πρέπει να συμμορφωθούν προς τις απαιτήσεις της εντός [5 ετών από την ημερομηνία που αναφέρεται στο άρθρο 2 παράγραφος 1 δεύτερο εδάφιο].»·

(6) στο άρθρο 7, η παράγραφος 2 διαγράφεται·

(7) το άρθρο 8 τροποποιείται ως εξής:

α) στην παράγραφο 3, διαγράφεται το δεύτερο εδάφιο·

β) η παράγραφος 4 διαγράφεται·

(8) το άρθρο 9 τροποποιείται ως εξής:

α) η παράγραφος 2 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«2. Ένα κράτος μέλος μπορεί, με τη διαδικασία της παραγράφου 4, να θεσπίζει μέτρα που επιτρέπουν την εφαρμογή απαιτήσεων ισοδύναμων προς ορισμένες ειδικές απαιτήσεις της παρούσας οδηγίας, υπό τον όρο ότι οι εν λόγω ισοδύναμες απαιτήσεις είναι τουλάχιστον εξίσου αποτελεσματικές με αυτές τις απαιτήσεις.»·

β) η παράγραφος 4 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«4. Το κράτος μέλος το οποίο κάνει χρήση των διατάξεων των παραγράφων 1, 2 ή 3 ενεργεί σύμφωνα με τη διαδικασία των εδαφίων 2-5 της παρούσας παραγράφου.

Το κράτος μέλος κοινοποιεί στην Επιτροπή τα μέτρα που προτίθεται να θεσπίσει, με τις διευκρινίσεις που απαιτούνται ώστε να αποδεικνύεται ότι διατηρείται επαρκώς το επίπεδο ασφαλείας.

Εάν η Επιτροπή, εντός έξι μηνών από την κοινοποίηση, αποφασίσει, με εκτελεστική πράξη, ότι τα προτεινόμενα μέτρα δεν δικαιολογούνται, πρέπει να ζητηθεί από το εν λόγω κράτος μέλος να τροποποιήσει ή να μην θεσπίσει τα προτεινόμενα μέτρα. Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης που αναφέρεται στο άρθρο 11 παράγραφος 2.

Τα θεσπιζόμενα μέτρα καθορίζονται στη σχετική εθνική νομοθεσία και κοινοποιούνται στην Επιτροπή και στα άλλα κράτη μέλη.

Τα μέτρα που αναφέρονται στο δεύτερο και τέταρτο εδάφιο κοινοποιούνται μέσω βάσης δεδομένων που έχει συστήσει και τηρεί η Επιτροπή για τον σκοπό αυτό. Η Επιτροπή εξουσιοδοτείται να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 10α σχετικά με τους όρους πρόσβασης σε αυτή τη βάση δεδομένων.»·

γ) στην παράγραφο 5, το στοιχείο γ) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«γ), η Επιτροπή αποφασίζει, με εκτελεστική πράξη, κατά πόσον η απόφαση του κράτους μέλους να αναστείλει τη λειτουργία του εν λόγω πλοίου ή σκάφους ή να επιβάλει τα περαιτέρω μέτρα είναι δικαιολογημένη λόγω σοβαρού κινδύνου για την ασφάλεια της ζωής ή της περιουσίας ή του περιβάλλοντος και, εφόσον η αναστολή ή τα μέτρα δεν είναι δικαιολογημένα, ότι το εν λόγω κράτος μέλος πρέπει να αποσύρει την αναστολή ή τα μέτρα. Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης που αναφέρεται στο άρθρο 11 παράγραφος 2.»

(9) το άρθρο 10 τροποποιείται ως εξής:

α) στην παράγραφο 1, το στοιχείο δ) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«δ) οι ειδικές μνείες στις «διεθνείς συμβάσεις» και στις αποφάσεις του ΙΜΟ στις οποίες αναφέρεται το άρθρο 2 στοιχεία ζ), ιγ) και ιζ), το άρθρο 3 παράγραφος 2 στοιχείο α), το άρθρο 6 παράγραφος 1 στοιχείο β) και το άρθρο 6 παράγραφος 2 στοιχείο β).»

β) οι παράγραφοι 3 και 4 αντικαθίστανται από το ακόλουθο κείμενο:

«3. Η Επιτροπή εξουσιοδοτείται να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις, σύμφωνα με το άρθρο 10α, προκειμένου να εγκρίνει τις τροποποιήσεις που αναφέρονται στις παραγράφους 1 και 2 του παρόντος άρθρου.

4. Η Επιτροπή εξουσιοδοτείται να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις, σύμφωνα με το άρθρο 10α, για την τροποποίηση της παρούσας οδηγίας με σκοπό την εξαίρεση από το πεδίο εφαρμογής της τυχόν τροποποιήσεων των διεθνών πράξεων που αναφέρονται στο άρθρο 2 μόνον εφόσον, βάσει αξιολόγησης της Επιτροπής, συντρέχει σαφής κίνδυνος η διεθνής τροπολογία να υποβιβάσει το επίπεδο ασφαλείας στη θάλασσα που καθορίζεται από την ενωσιακή ναυτιλιακή νομοθεσία ή να μην είναι συμβιβάσιμη προς αυτήν.»

(10) παρεμβάλλεται το ακόλουθο άρθρο 10α:

«Άρθρο 10α

Άσκηση της εξουσιοδότησης

1. Η εξουσία έκδοσης κατ' εξουσιοδότηση πράξεων που αναφέρεται στο άρθρο 9 παράγραφος 4 και στο άρθρο 10 παράγραφοι 3 και 4 ανατίθεται στην Επιτροπή υπό τους όρους του παρόντος άρθρου.

2. Η εξουσία έκδοσης κατ' εξουσιοδότηση πράξεων που αναφέρεται στο άρθρο 9 παράγραφος 4 και στο άρθρο 10 παράγραφοι 3 και 4 ανατίθεται στην Επιτροπή επ' αόριστον από την [ημερομηνία έναρξης ισχύος].

3. Η εξουσιοδότηση που αναφέρεται στο άρθρο 9 παράγραφος 4 και στο άρθρο 10 παράγραφοι 3 και 4 μπορεί να ανακληθεί ανά πάσα στιγμή από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ή το Συμβούλιο. Η απόφαση ανάκλησης επιφέρει τη λήξη της εξουσιοδότησης που προσδιορίζεται στην εν λόγω απόφαση. Αρχίζει να ισχύει την επόμενη ημέρα από τη δημοσίευση της απόφασης στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης* ή σε μεταγενέστερη ημερομηνία που ορίζεται σε αυτήν. Δεν επηρεάζει την εγκυρότητα των κατ' εξουσιοδότηση πράξεων που ισχύουν ήδη.

4. Πριν από την έκδοση κατ' εξουσιοδότηση πράξης, η Επιτροπή διαβουλεύεται με εμπειρογνώμονες οι οποίοι ορίζονται από κάθε κράτος μέλος σύμφωνα με τις αρχές που καθορίζονται στη διοργανική συμφωνία για τη βελτίωση της νομοθεσίας της 13ης Απριλίου 2016.

5. Μόλις η Επιτροπή εκδώσει κατ' εξουσιοδότηση πράξη, την κοινοποιεί ταυτοχρόνως στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο.

6. Η κατ' εξουσιοδότηση πράξη που εκδίδεται σύμφωνα με το άρθρο 9 παράγραφος 4 και το άρθρο 10 παράγραφοι 3 και 4 τίθεται σε ισχύ μόνον εφόσον δεν διατυπωθεί αντίρρηση ούτε από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ούτε από το Συμβούλιο εντός προθεσμίας δύο μηνών από την κοινοποίηση της εν λόγω πράξης στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο ή εάν, πριν από τη λήξη της προθεσμίας αυτής, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο ενημερώσουν αμφότερα την Επιτροπή ότι δεν θα προβάλουν αντιρρήσεις. Η προθεσμία αυτή παρατείνεται κατά δύο μήνες με πρωτοβουλία του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου ή του Συμβουλίου.

7. Η κατ' εξουσιοδότηση πράξη για την εξαίρεση από το πεδίο εφαρμογής της παρούσας οδηγίας τυχόν τροποποιήσεων διεθνών πράξεων σύμφωνα με το άρθρο 10 παράγραφος 4 εκδίδεται τουλάχιστον τρεις μήνες πριν από τη λήξη της περιόδου η οποία έχει καθορισθεί σε διεθνές επίπεδο για τη σιωπηρή αποδοχή της συγκεκριμένης τροποποίησης ή την προβλεπόμενη ημερομηνία έναρξης ισχύος της εν λόγω τροποποίησης. Κατά την περίοδο πριν από την έναρξη ισχύος της εν λόγω κατ' εξουσιοδότηση πράξης, τα κράτη μέλη απέχουν από την ανάληψη κάθε πρωτοβουλίας που αποσκοπεί στην ενσωμάτωση της τροποποίησης στην εθνική νομοθεσία ή στην εφαρμογή της τροποποίησης της συγκεκριμένης διεθνούς πράξης.»

(11) το άρθρο 11 τροποποιείται ως εξής:

(α) η παράγραφος 2 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«2. Στις περιπτώσεις που γίνεται μνεία της παρούσας παραγράφου, εφαρμόζεται το άρθρο 5 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 182/2011 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου.*

* Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 182/2011 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 16ης Φεβρουαρίου 2011, για τη θέσπιση κανόνων και γενικών αρχών σχετικά με τους τρόπους ελέγχου από τα κράτη μέλη της άσκησης των εκτελεστικών αρμοδιοτήτων από την Επιτροπή (ΕΕ L 55 της 28.2.2011, σ. 13).»

β) η παράγραφος 3 διαγράφεται·

(12) το άρθρο 12 τροποποιείται ως εξής:

α) η παράγραφος 1 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«1. Κάθε νέο επιβατηγό πλοίο υποβάλλεται, από την αρχή του κράτους σημαίας, στις οριζόμενες στα στοιχεία α), β) και γ) επιθεωρήσεις:

α) αρχική επιθεώρηση πριν το πλοίο τεθεί σε υπηρεσία·

β) περιοδική επιθεώρηση ανά δωδεκάμηνο· και

γ) επιπλέον επιθεωρήσεις, όταν προκύπτει ανάγκη.»

- β) η παράγραφος 2 διαγράφεται·
- (13) το άρθρο 13 τροποποιείται ως εξής:
- α) η παράγραφος 1 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:
- «1. Όλα τα νέα και όλα τα υπάρχοντα επιβατηγά πλοία που πληρούν τις απαιτήσεις της παρούσας οδηγίας πρέπει να είναι εφοδιασμένα με πιστοποιητικό ασφαλείας επιβατηγού πλοίου σύμφωνα με την παρούσα οδηγία. Το πιστοποιητικό ασφαλείας καταρτίζεται σύμφωνα με το υπόδειγμα του παραρτήματος II. Το πιστοποιητικό αυτό εκδίδεται από την αρχή του κράτους σημαίας, μετά την αρχική επιθεώρηση κατά το άρθρο 12 παράγραφος 1 στοιχείο α).
- β) στην παράγραφο 3, το τρίτο εδάφιο αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:
- «Πριν εκδώσει την άδεια εκτέλεσης πλόων για επιβατηγό ταχύπλοο σκάφος που εκτελεί εσωτερικά δρομολόγια σε κράτος λιμένα, η αρχή του κράτους της σημαίας πρέπει να συνεννοηθεί με το κράτος λιμένα σχετικά με τους όρους από τους οποίους εξαρτάται η εκτέλεση πλόων από το συγκεκριμένο σκάφος στο κράτος αυτό. Η αρχή του κράτους σημαίας πρέπει να αναγράφει όλους αυτούς τους όρους στην άδεια εκτέλεσης πλόων.»·
- γ) η παράγραφος 4 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:
- «4. Πρόσθετα μέτρα ασφαλείας, ισοδύναμες απαιτήσεις και εξαιρέσεις που χορηγούνται σε πλοία ή σκάφη δυνάμει και σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 9 παράγραφοι 1, 2 και 3, αναγράφονται στο πιστοποιητικό του πλοίου ή του σκάφους.»·
- (14) το άρθρο 14 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Άρθρο 14

Κανονισμοί της σύμβασης SOLAS του 1974

1. Για τα επιβατηγά πλοία που εκτελούν διεθνή δρομολόγια η Ένωση υποβάλλει προτάσεις στον IMO ζητώντας να επιταχυνθούν οι διεξαγόμενες εργασίες του IMO για την αναθεώρηση των κανονισμών της σύμβασης SOLAS του 1974, στην επικαιροποιημένη της έκδοση, που αφορούν ζητήματα τα οποία επαφίενται στη διακριτική ευχέρεια της αρχής, με σκοπό τη διατύπωση εναρμονισμένης ερμηνείας των εν λόγω κανονισμών και την έγκριση αντίστοιχης τροποποίησής τους.
2. Οι προτάσεις που αναφέρονται στην παράγραφο 1 υποβάλλονται στον IMO με βάση τους εναρμονισμένους κανονισμούς του παραρτήματος I.»·
- (15) παρεμβάλλεται το ακόλουθο άρθρο 16α:

«Άρθρο 16α

Αναθεώρηση

- Η Επιτροπή αξιολογεί την εφαρμογή της παρούσας οδηγίας και υποβάλλει τα αποτελέσματα της αξιολόγησής στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο το αργότερο εντός [επτά ετών από την ημερομηνία που αναφέρεται στο άρθρο 2 παράγραφος 1 δεύτερο εδάφιο].»·
- (16) Το παράρτημα I τροποποιείται ως εξής:

- α) στην παράγραφο 13.1 του μέρους Α του κεφαλαίου Π-2, η έκτη πρόταση αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Σε περίπτωση που το πλοίο εκτελεί εσωτερικά δρομολόγια σε άλλο κράτος μέλος, επιβάλλεται να περιλαμβάνεται μετάφραση στην επίσημη γλώσσα του συγκεκριμένου κράτους λιμένα, εφόσον η γλώσσα αυτή δεν είναι τα αγγλικά ή τα γαλλικά.»·

- β) στην πρώτη παράγραφο της υποσημείωσης 1 του πίνακα στην παράγραφο 2 του κεφαλαίου ΙΙΙ, η εισαγωγική φράση αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Τα σωστικά σκάφη μπορεί να είναι σωσίβιες λέμβοι ή σχεδίες ή συνδυασμός αυτών σύμφωνα με τις διατάξεις του κανονισμού ΙΙΙ/2.2. Εάν κάτι τέτοιο δικαιολογείται λόγω του προφυλαγμένου τύπου των δρομολογίων ή/και των ευνοϊκών καιρικών συνθηκών στην περιοχή δρομολόγησης, έχοντας υπόψη τις συστάσεις της εγκυκλίου MSC/Circ.1046 του ΙΜΟ, η αρχή του κράτους σημαίας μπορεί να εγκρίνει, εφόσον δεν απορριφθεί από το κράτος μέλος λιμένα:».

Άρθρο 2

Μεταφορά στο εθνικό δίκαιο

1. Τα κράτη μέλη θεσπίζουν και δημοσιεύουν το αργότερο εντός [12 μηνών από την έναρξη ισχύος] τις αναγκαίες νομοθετικές, κανονιστικές και διοικητικές διατάξεις για να συμμορφωθούν προς την παρούσα οδηγία. Ανακοινώνουν αμέσως στην Επιτροπή το κείμενο των εν λόγω διατάξεων.

Εφαρμόζουν τις διατάξεις αυτές [12 μήνες μετά την έναρξη ισχύος].

Όταν τα κράτη μέλη θεσπίζουν τις εν λόγω διατάξεις, αυτές περιέχουν αναφορά στην παρούσα οδηγία ή συνοδεύονται από την αναφορά αυτή κατά την επίσημη δημοσίευσή τους. Ο τρόπος της αναφοράς αυτής καθορίζεται από τα κράτη μέλη.

2. Τα κράτη μέλη ανακοινώνουν στην Επιτροπή το κείμενο των ουσιωδών διατάξεων εσωτερικού δικαίου τις οποίες θεσπίζουν στον τομέα που διέπεται από την παρούσα οδηγία.

Άρθρο 3

Έναρξη ισχύος

Η παρούσα οδηγία αρχίζει να ισχύει την εικοστή ημέρα από τη δημοσίευσή της στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.

Άρθρο 4

Αποδέκτες

Η παρούσα οδηγία απευθύνεται στα κράτη μέλη.

Βρυξέλλες,

Για το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο
Ο Πρόεδρος

Για το Συμβούλιο
Ο Πρόεδρος