



ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ

Βρυξέλλες, 4.12.2002
COM(2002) 721 τελικό

2002/0074 (COD)

Τροποποιημένη πρόταση

ΟΔΗΓΙΑΣ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

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

(υποβληθείσα από την Επιτροπή σύμφωνα με το άρθρο 250, παράγραφος 2
της συνθήκης ΕΚ)

ΑΙΤΙΟΛΟΓΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

Κατά την ολομέλειά του της 7ης Νοεμβρίου 2002, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ενέκρινε, με ορισμένες τροπολογίες, την πρόταση της Επιτροπής για οδηγία του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με ειδικές απαιτήσεις ευστάθειας για επιβατηγά οχηματαγωγά πλοία (ro-ro) [COM(2002) 158-2, 2002/0074 (COD)].

Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο συμφωνεί εν πολλοίς με τα κύρια στοιχεία της πρότασης της Επιτροπής. Διατύπωσε, ωστόσο, ορισμένες τροπολογίες, βάσει των οποίων η Επιτροπή προτείνει να εισαχθούν ορισμένες τροποποιήσεις στο αρχικό της κείμενο.

Οι περισσότερες από τις τροπολογίες που προτάθηκαν από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο είναι διευκρινίσεις και βελτιώσεις του παρόντος κειμένου της πρότασης της Επιτροπής. Άλλες τροπολογίες προσφέρουν προστιθέμενη αξία στην πρόταση, με την ενίσχυση ορισμένων πλευρών της, ενώ μία τροπολογία εισάγει επιπρόσθετη ευελιξία. Όλες αυτές οι τροπολογίες έχουν ενσωματωθεί στην παρούσα τροποποιημένη πρόταση. Αφορούν κυρίως τα ακόλουθα στοιχεία:

- Ρητή μνεία στις αιτιολογίες ότι η προθεσμία για συμμόρφωση των υπαρχόντων οχηματαγωγών πλοίων, που προβλέπεται στο άρθρο 7 παράγραφος 2, δεν θα έπρεπε να επηρεάζει την παρούσα επιβολή των ειδικών απαιτήσεων ευστάθειας από πλευράς των κρατών μελών που υπογράφουν τη Συμφωνία της Στοκχόλμης. Η εν λόγω διευκρίνιση συμπληρώνει τη μνεία του άρθρου 4 παράγραφος 1 σημείο ε) της οδηγίας 1999/35/EK¹ του Συμβουλίου, που γίνεται στο άρθρο 3 παράγραφος 2 της παρούσας πρότασης.
- Αποσαφήνιση ότι τα ταχύπλοα επιβατηγά σκάφη δεν θα έπρεπε να υποχρεούνται να πληρούν τις απαιτήσεις της παρούσας οδηγίας, υπό την προϋπόθεση ότι τηρούν τους ειδικούς διεθνείς κανόνες που έχουν θεσπιστεί γι' αυτόν τον τύπο σκαφών.
- Τροποποιήσεις των ορισμών του "επιβατηγού οχηματαγωγού πλοίου" και του "επιβάτη", ώστε να συμβαδίζουν πλήρως με τη Σύμβαση για την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα (SOLAS).
- Τροποποίηση της προθεσμίας για συμμόρφωση των οχηματαγωγών πλοίων τα οποία, κατά την ημερομηνία έγκρισης της παρούσας οδηγίας, θα είναι ήδη σύμφωνα με τις απαιτήσεις ευστάθειας που προβλέπονται στη Σύμβαση SOLAS (πρότυπο SOLAS 90). Η διάταξη αυτή, με την οποία εισάγεται περισσότερο ευέλικτη προθεσμία, θα αφορά μόνον πλοία τα οποία ήδη έχουν πρότυπο ευστάθειας υψηλής ποιότητας πολύ ενωρίτερα από την 1η Οκτωβρίου 2010 (προθεσμία συμμόρφωσης με το πρότυπο SOLAS 90).
- Βελτίωση των διατάξεων σχετικά με ειδικές άδειες για εποχική δρομολόγηση των οχηματαγωγών πλοίων, καθώς και δρομολόγηση για μικρό χρονικό διάστημα.
- Τροποποίηση της ημερομηνίας εφαρμογής, η οποία θα είναι 18 μήνες από την έναρξη ισχύος της οδηγίας.

¹ 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, 1.6.1999, σ. 1.

Δεν έχει εισαχθεί καμία τροποποίηση στα τεχνικά παραρτήματα της πρότασης (παραρτήματα Ι και ΙΙ), τα οποία δεν επαναλαμβάνονται στην παρούσα τροποποιημένη πρόταση.

Επομένως, σύμφωνα με το άρθρο 250, παράγραφος 2, η Επιτροπή τροποποιεί την πρότασή της.

Τροποποιημένη 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 Επιτροπής²,

τη γνώμη της Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής³,

τη γνώμη της Επιτροπής των Περιφερειών⁴,

Αποφασίζοντας σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 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 ανθρώπινων 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.

² EE C [...], [...], σ. [...].

³ EE C [...], [...], σ. [...].

⁴ EE 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 (ΙΜΟ), 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 Β8 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/ΕΚ του Συμβουλίου για τους κανόνες και τα πρότυπα ασφαλείας για τα επιβατηγά πλοία⁵.
- (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 ΙΜΟ της Διάσκεψης της SOLAS του 1995, επετράπη στα μέλη του ΙΜΟ 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.

⁵ ΕΕ 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 εφαρμοστέα σε άλλα μέρη της Κοινότητας και ανακοίνωσε την πρόθεσή της να εξετάσει τις επικρατούσες τοπικές συνθήκες, υπό τις οποίες εκτελούν πλόες 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 πλόες.
- (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 πλόες.
- (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, όπως ορίζεται στα παραρτήματα της Συμφωνίας της Στοκχόλμης, 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 τις οποίες διαπλέουν τα επιβατηγά οχηματαγωγά πλοία που εκτελούν τακτικό δρομολόγιο προς και από τους λιμένες τους υπό τη δικαιοδοσία τους. Για τις διεθνείς διαδρομές, τα σημαντικά ύψη κύματος πρέπει, κάθε φορά που τούτο είναι εφαρμοστέο και δυνατόν, να καθοριστούν με συμφωνία μεταξύ των κρατών και στα δύο άκρα της διαδρομής. Μπορούν επίσης να καθοριστούν σημαντικά ύψη κύματος για εποχική 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 επιβατηγά οχηματαγωγά 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. Αυτό το χρονοδιάγραμμα σταδιακής καθιέρωσης δεν θα έπρεπε να επηρεάζει την επιβολή των ειδικών απαιτήσεων ευστάθειας από πλευράς των κρατών που υπογράφουν τη Συμφωνία της Στοκχόλμης.
- (24α) Το άρθρο 4 παράγραφος 1 σημείο ε) της οδηγίας 1999/35 του Συμβουλίου σχετικά με ένα σύστημα υποχρεωτικών επιθεωρήσεων για την ασφαλή εκτέλεση τακτικών δρομολογίων από οχηματαγωγά go-go και ταχύπλοα επιβατηγά σκάφη ορίζει ότι τα κράτη υποδοχής ελέγχουν αν τα οχηματαγωγά go-go και τα ταχύπλοα επιβατηγά σκάφη πληρούν τις ειδικές απαιτήσεις περί ευστάθειας που έχουν εγκριθεί σε περιφερειακό επίπεδο και έχουν μεταφερθεί στην εθνική τους νομοθεσία, όταν τα εν λόγω πλοία εκτελούν δρομολόγιο το οποίο καλύπτεται από την προαναφερθείσα εθνική νομοθεσία, σε αυτή την περιοχή.
- (24β) Τα ταχύπλοα επιβατηγά σκάφη που προσδιορίζονται στον κανονισμό 1 του κεφαλαίου X της Σύμβασης για την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα του 1974 (SOLAS), όπως τροποποιήθηκε, δεν θα έπρεπε να υποχρεούνται να πληρούν τις διατάξεις της παρούσας οδηγίας, υπό την προϋπόθεση ότι πληρούν εξ ολοκλήρου τις διατάξεις του "Διεθνούς Κώδικα ασφαλείας ταχύπλοων σκαφών" του IMO, όπως τροποποιήθηκε.

- (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 Επιτροπή⁶, 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,

ΕΞΕΔΩΣΑΝ 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 υψηλό ~~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 πλοίο που μεταφέρει περισσότερους από 12 επιβάτες και διαθέτει χώρους φορτίου ro-ro ή χώρους ειδικής κατηγορίας, όπως ορίζονται στον κανονισμό Π-2/3 της Διεθνούς Σύμβασης για την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα του 1974, όπως τροποποιήθηκε ~~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

⁶ EE L 184, 17.7.1999, σ. 23.

- (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 και εκτός από τα παιδιά ηλικίας κάτω του ενός έτους·
- 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 ισχύοντα 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 προς και από 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 **υποδοχής** καταρτίζουν, το αργότερο έξι μήνες πριν από την ημερομηνία που αναφέρεται στο άρθρο 13, κατάλογο των θαλασσιών περιοχών **από τη δικαιοδοσία τους τις οποίες διαπλέουν τα επιβατηγά οχηματαγωγά πλοία που εκτελούν τακτικό δρομολόγιο προς και από τους λιμένες 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 **κάθε φορά που τούτο είναι εφαρμοστέο και δυνατόν**, 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 αποκλειστικά 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, με εξαίρεση εκείνα τα πλοία για τα οποία εφαρμόζεται το άρθρο 6 παράγραφος 2, πρέπει να πληρούν τις ειδικές απαιτήσεις ευστάθειας, όπως παρατίθενται στο παράρτημα I το αργότερο από την 1η Οκτωβρίου 2010.

Τα υπάρχοντα επιβατηγά οχηματαγωγά πλοία τα οποία, κατά την ημερομηνία έγκρισης της παρούσας οδηγίας, είναι σύμφωνα με τις απαιτήσεις του κανονισμού II-1/8 της Σύμβασης για την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα (SOLAS) (πρότυπο SOLAS 90) πρέπει να πληρούν τις ειδικές απαιτήσεις ευστάθειας που προσδιορίζονται στο παράρτημα I, το αργότερο έως την 1η Οκτωβρίου 2015. Η παρούσα διάταξη εφαρμόζεται υπό την επιφύλαξη του άρθρου 4 παράγραφος 1 σημείο ε) της οδηγίας 1999/35/EK.

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 μπορεί να συνδυάζεται με άλλα σχετικά πιστοποιητικά, 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~~ σε μια περιοχή ή ~~σε άλλη περιοχή στην οποία έχει καταγραφεί η~~ με την ίδια ή κατώτερη 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

Εποχική δρομολόγηση και δρομολόγηση για μικρή χρονική περίοδο

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 ~~εποχική~~ περίοδο, ειδοποιεί την αρμόδια αρχή του κράτους ή των κρατών υποδοχής, το αργότερο ~~τρεις μήνες~~ έναν μήνα πριν από τη δρομολόγηση των εν λόγω επιπρόσθετων πλοίων στη γραμμή αυτή. Ωστόσο, σε περιπτώσεις που, λόγω απρόβλεπτων περιστάσεων, πρέπει να δρομολογηθεί ταχέως επιβατηγό οχηματαγωγό πλοίο αντικατάστασης, προκειμένου να εξασφαλιστεί η συνέχεια των δρομολογίων, εφαρμόζονται οι διατάξεις της οδηγίας 1999/35.

- 1α. Στην περίπτωση που μια ναυτιλιακή εταιρεία επιθυμεί να εκμεταλλευτεί εποχικά ένα τακτικό προγραμματισμένο δρομολόγιο για μικρότερη χρονική περίοδο που δεν υπερβαίνει τους έξι μήνες τον χρόνο, ειδοποιεί την αρμόδια αρχή του κράτους ή των κρατών υποδοχής το αργότερο τρεις μήνες πριν λάβει χώρα αυτή η δρομολόγηση.

Σε περίπτωση που αυτή η εποχική δρομολόγηση λαμβάνει αυτά τα δρομολόγια λαμβάνουν 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 εποχική τιμή του σημαντικού ύψους κύματος που εφαρμόζεται για αυτή τη μικρότερη χρονική περίοδο, όταν πρόκειται να καθορίσει το ύψος των υδάτων για την εφαρμογή του ειδικού προτύπου ευστάθειας, που παρατίθεται στο παράρτημα I. Η εποχική τιμή του σημαντικού ύψους κύματος που θα χρησιμοποιηθεί εφαρμόζεται για αυτή τη μικρότερη χρονική περίοδο συμφωνείται μεταξύ των κρατών μελών ή, κάθε φορά που τούτο είναι εφαρμοστέο και δυνατόν, 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 εποχική δρομολόγηση δρομολόγια, κατά την έννοια της ~~παραγράφου των παραγράφων 1 και 1α~~, το επιβατηγό οχηματαγωγό πλοίο που εκτελεί τα εν λόγω ~~εποχικά~~ 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/ΕΟΚ⁷, 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~~ **18 μήνες μετά την έναρξη ισχύος της**. Ενημερώνουν αμέσως την Επιτροπή σχετικά.

⁷ ΕΕ L 247, 5.10.1993, σ. 19.

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 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