



ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΝΩΣΗ

ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ

ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ

Βρυξέλλες, 11 Απριλίου 2023
(OR. en)

2022/0036 (COD)

PE-CONS 76/22

MAR 226
OMI 109
CODEC 2089

ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΕΣ ΚΑΙ ΑΛΛΕΣ ΠΡΑΞΕΙΣ

Θέμα: ΟΔΗΓΙΑ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ για την τροποποίηση της οδηγίας 2003/25/ΕΚ όσον αφορά τη συμπερίληψη βελτιωμένων απαιτήσεων ευστάθειας και την εναρμόνιση της εν λόγω οδηγίας με τις απαιτήσεις ευστάθειας που ορίζονται από τον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό

ΟΔΗΓΙΑ (ΕΕ) 2023/...
ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

της ...

**για την τροποποίηση της οδηγίας 2003/25/ΕΚ
όσον αφορά τη συμπερίληψη βελτιωμένων απαιτήσεων ευστάθειας
και την εναρμόνιση της εν λόγω οδηγίας με τις απαιτήσεις ευστάθειας
που ορίζονται από τον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό**

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

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 Επιτροπής¹,

Αφού ζήτησαν τη γνώμη της Επιτροπής των Περιφερειών,

Αποφασίζοντας σύμφωνα με τη συνήθη νομοθετική διαδικασία²,

¹ ΕΕ C 323 της 26.8.2022, σ. 119.

² Θέση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 14ης Μαρτίου 2023 (δεν έχει ακόμη δημοσιευτεί στην Επίσημη Εφημερίδα) και απόφαση του Συμβουλίου της

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Η οδηγία 2003/25/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου¹ θεσπίζει ενιαίο επίπεδο ειδικών απαιτήσεων ευστάθειας για επιβατηγά οχηματαγωγά πλοία (ro-ro), οι οποίες θα βελτιώσουν την επιβιωσιμότητα των πλοίων αυτού του τύπου σε περίπτωση βλάβης κατόπιν σύγκρουσης και θα παρέχουν υψηλό επίπεδο ασφάλειας για τους επιβάτες και το πλήρωμα, σε συνδυασμό με τις απαιτήσεις που ορίζονται στη διεθνή σύμβαση για την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα («σύμβαση SOLAS») που ίσχυε κατά την ημερομηνία έκδοσης της εν λόγω οδηγίας («SOLAS 90»).
- (2) Στις 15 Ιουνίου 2017, ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός (ΔΝΟ) εξέδωσε την απόφαση MSC.421(98), με την οποία τροποποιείται η σύμβαση SOLAS και καθορίζονται αναθεωρημένες απαιτήσεις ευστάθειας για τα επιβατηγά πλοία σε κατάσταση βλάβης. Οι απαιτήσεις αυτές ισχύουν επίσης για τα επιβατηγά οχηματαγωγά πλοία (ro-ro). Είναι αναγκαίο να ληφθεί υπόψη η εξέλιξη αυτή σε διεθνές επίπεδο και να εναρμονιστούν οι κανόνες και οι απαιτήσεις της Ένωσης με τους κανόνες και τις απαιτήσεις της σύμβασης SOLAS για τα επιβατηγά οχηματαγωγά πλοία (ro-ro) που εκτελούν διεθνείς πλόες.
- (3) Με την απόφαση 14 του ΔΝΟ της διάσκεψης της SOLAS του 1995, εκχωρήθηκε στα μέλη του ΔΝΟ η δυνατότητα να συνάπτουν περιφερειακές συμφωνίες, εάν κρίνουν ότι για τις επικρατούσες καταστάσεις θαλάσσης και άλλες τοπικές συνθήκες χρειάζονται ειδικές απαιτήσεις ευστάθειας σε καθορισμένη περιοχή.

¹ Οδηγία 2003/25/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 14ης Απριλίου 2003, σχετικά με ειδικές απαιτήσεις ευστάθειας για επιβατηγά οχηματαγωγά πλοία (ro-ro) (ΕΕ L 123 της 17.5.2003, σ. 22).

- (4) Οι απαιτήσεις ευστάθειας σε περίπτωση βλάβης για επιβατηγά οχηματαγωγά πλοία (ro-ro) που καθορίζονται στο παράρτημα I της οδηγίας 2003/25/EK έχουν ντετερμινιστικό χαρακτήρα. Ως εκ τούτου, διαφέρουν από το νέο διεθνές πιθανοθεωρητικό μοντέλο που ορίζεται στο κεφάλαιο II-1 της σύμβασης SOLAS, και ιδίως από τις νέες απαιτήσεις που μετρούν την ασφάλεια ενός επιβατηγού οχηματαγωγού πλοίου (ro-ro) με βάση την πιθανότητα επιβίωσης μετά από σύγκρουση. Προκειμένου να ευθυγραμμιστούν οι απαιτήσεις της Ένωσης με αυτές τις νέες διεθνείς απαιτήσεις, η οδηγία 2003/25/EK θα πρέπει να τροποποιηθεί αναλόγως.
- (5) Οι απαιτήσεις της οδηγίας 2009/45/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου¹ θα πρέπει να συνεχίσουν να ισχύουν για τα επιβατηγά οχηματαγωγά πλοία (ro-ro). Η αξιολόγηση των επιβατηγών οχηματαγωγών πλοίων (ro-ro) διαφόρων μεγεθών όσον αφορά το επίπεδο ασφάλειας που επιτυγχάνεται με τις απαιτήσεις της σύμβασης SOLAS, όπως τροποποιήθηκε τελευταία με την απόφαση MSC.421(98) («SOLAS 2020»), οδήγησε στο συμπέρασμα ότι η εφαρμογή των απαιτήσεων ευστάθειας της SOLAS 2020 θα συνεπαγόταν σημαντική μείωση του κινδύνου για τα επιβατηγά οχηματαγωγά πλοία (ro-ro) που έχουν πιστοποιηθεί για τη μεταφορά περισσότερων από 1350 επιβαίνόντων, σε σύγκριση με το επίπεδο ασφάλειας που προκύπτει από την εφαρμογή των απαιτήσεων που ορίζονται στην οδηγία 2003/25/EK.

¹ 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 (EE L 163 της 25.6.2009, σ. 1).

- (6) Οι απαιτήσεις ευστάθειας που θεσπίζονται στην παρούσα οδηγία για τα επιβατηγά οχηματαγωγά πλοία (ro-ro) που έχουν πιστοποιηθεί για τη μεταφορά 1 350 ή λιγότερων επιβαινόντων θα ήταν δύσκολο να εφαρμοστούν σε ορισμένου σχεδιασμού πλοία. Ως εκ τούτου, οι εταιρείες που κατέχουν ή εκμεταλλεύονται τα εν λόγω πλοία σε τακτικά δρομολόγια στην Ένωση θα πρέπει να έχουν τη δυνατότητα να εφαρμόζουν τις απαιτήσεις ευστάθειας που ίσχυαν πριν από την έναρξη ισχύος της παρούσας οδηγίας. Η χρήση της δυνατότητας αυτής θα πρέπει να κοινοποιείται από τα κράτη μέλη στην Επιτροπή μαζί με τα δεδομένα που σχετίζονται με τα εν λόγω πλοία. Μετά την παρέλευση δέκα ετών από την ημερομηνία έναρξης ισχύος της παρούσας οδηγίας, η Επιτροπή θα πρέπει να αξιολογήσει τη χρήση της εν λόγω δυνατότητας προκειμένου να λάβει απόφαση σχετικά με την αναγκαιότητα περαιτέρω αναθεώρησης της παρούσας οδηγίας.
- (7) Για τα επιβατηγά οχηματαγωγά πλοία (ro-ro) που έχουν πιστοποιηθεί για τη μεταφορά 1 350 ή λιγότερων επιβαινόντων, η προαιρετική εφαρμογή των απαιτήσεων της SOLAS 2020 θα πρέπει να γίνεται υπό τον όρο υψηλότερου επιπέδου του δείκτη R από αυτόν που ορίζεται στη SOLAS 2020, ώστε να επιτυγχάνεται το κατάλληλο επίπεδο ασφάλειας.
- (8) Για να εξασφαλιστεί το αναγκαίο επίπεδο ασφάλειας, θα πρέπει να ισχύουν ειδικές απαιτήσεις ευστάθειας σε περίπτωση βλάβης και για τα υπάρχοντα επιβατηγά οχηματαγωγά πλοία (ro-ro) που δεν έχουν πιστοποιηθεί ποτέ σύμφωνα με την οδηγία 2003/25/EK, και τα οποία πρόκειται να εκτελέσουν τακτικά δρομολόγια στην Ένωση.
- (9) Τα κράτη λιμένα θα πρέπει να συνεργάζονται στον μέγιστο δυνατό βαθμό για την κατάρτιση του καταλόγου των θαλάσσιων περιοχών που αναφέρονται στην παρούσα οδηγία, λαμβάνοντας υπόψη την κυριαρχία των κρατών επί των θαλάσσιων περιοχών που υπάγονται στη δικαιοδοσία τους, και τις γενικές αρχές του δικαίου της θάλασσας.

- (10) Ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός για την Ασφάλεια στη Θάλασσα (EMSA) παρέχει υποστήριξη στην Επιτροπή για την αποτελεσματική εφαρμογή της οδηγίας 2003/25/EK και θα πρέπει να συνεχίσει να παρέχει την υποστήριξη αυτή σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1406/2002 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου¹.
- (11) Για να μπορέσει η Επιτροπή να αξιολογήσει και να υποβάλει έκθεση στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο σχετικά με την εφαρμογή της παρούσας οδηγίας, τα κράτη μέλη θα πρέπει να παρέχουν δεδομένα για κάθε νέο επιβατηγό οχηματαγωγό πλοίο (ro-ro) που πιστοποιείται για τη μεταφορά 1 350 ή λιγότερων επιβαινόντων για τακτικό δρομολόγιο κατ' εφαρμογή των απαιτήσεων ευστάθειας που περιλαμβάνονται στην παρούσα οδηγία. Τα δεδομένα αυτά θα πρέπει να παρέχονται σύμφωνα με τη δομή που παρατίθεται στο παράρτημα II. Τα δεδομένα αυτά θα πρέπει να είναι διαθέσιμα για όλα τα νέα επιβατηγά οχηματαγωγά πλοία (ro-ro), καθώς υποχρεούνται να συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις ευστάθειας στο πλαίσιο πιθανοθεωρητικής προσέγγισης που ορίζονται στη σύμβαση SOLAS 2020.

¹ Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1406/2002 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 27ης Ιουνίου 2002, σχετικά με τη σύσταση ευρωπαϊκού οργανισμού για την ασφάλεια στη θάλασσα (ΕΕ L 208 της 5.8.2002, σ. 1).

- (12) Δεδομένου ότι η οδηγία 2009/16/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου¹ τροποποιήθηκε και η οδηγία 1999/35/EK του Συμβουλίου² καταργήθηκε από την οδηγία (ΕΕ) 2017/2110 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου³, η έννοια του «κράτους υποδοχής» δεν έχει πλέον εφαρμογή και, ως εκ τούτου, θα πρέπει να αντικατασταθεί από την έννοια του «κράτους λιμένα».
- (13) Προκειμένου να μην επιβληθεί δυσανάλογη διοικητική επιβάρυνση σε περικλειστα κράτη μέλη που δεν διαθέτουν θαλάσσιους λιμένες ούτε επιβατηγά οχηματαγωγά πλοία (ro-ro) που φέρουν τη σημαία τους και τα οποία εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της οδηγίας 2003/25/ΕΕ, τα εν λόγω κράτη μέλη θα πρέπει να έχουν τη δυνατότητα παρέκκλισης από τις διατάξεις της οδηγίας 2003/25/ΕΕ. Τούτο σημαίνει ότι, εφόσον πληρούνται αυτές οι προϋποθέσεις, δεν είναι υποχρεωμένα να μεταφέρουν την εν λόγω οδηγία στο εθνικό τους δίκαιο.
- (14) Επομένως, η οδηγία 2003/25/EK θα πρέπει να τροποποιηθεί αναλόγως,

ΕΞΕΔΩΣΑΝ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΟΔΗΓΙΑ:

¹ Οδηγία 2009/16/EK 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).

² 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).

³ Οδηγία (ΕΕ) 2017/2110 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 15ης Νοεμβρίου 2017, σχετικά με σύστημα επιθεωρήσεων για την ασφαλή εκτέλεση των τακτικών δρομολογίων με επιβατηγά πλοία ro-ro και ταχύπλοα επιβατηγά σκάφη και για την τροποποίηση της οδηγίας 2009/16/EK και την κατάργηση της οδηγίας 1999/35/EK του Συμβουλίου (ΕΕ L 315 της 30.11.2017, σ. 61).

Άρθρο 1
Τροποποιήσεις της οδηγίας 2003/25/EK

Η οδηγία 2003/25/EK τροποποιείται ως εξής:

1) Το άρθρο 2 τροποποιείται ως εξής:

α) τα στοιχεία β) και γ) αντικαθίστανται από το ακόλουθο κείμενο:

«β) “υπάρχον επιβατηγό οχηματαγωγό πλοίο (ro-ro)”, το επιβατηγό οχηματαγωγό πλοίο του οποίου έχει τοποθετηθεί η τρόπιδα ή το οποίο βρίσκεται σε ανάλογο στάδιο κατασκευής πριν από την ... [18 μήνες από την ημερομηνία έναρξης ισχύος της παρούσας τροποποιητικής οδηγίας]· ως ανάλογο στάδιο κατασκευής νοείται το στάδιο κατά το οποίο:

i) αρχίζει η ναυπήγηση που προσδιορίζει ένα συγκεκριμένο πλοίο· και

ii) έχει αρχίσει η συναρμολόγηση του εν λόγω πλοίου, που αντιστοιχεί σε τουλάχιστον 50 τόνους ή στο 1 % της εκτιμώμενης μάζας του δομικού υλικού, οποιοδήποτε εκ των δύο μεγεθών είναι μικρότερο·

γ) “νέο επιβατηγό οχηματαγωγό πλοίο (ro-ro)”, το επιβατηγό οχηματαγωγό πλοίο (ro-ro) το οποίο δεν είναι υπάρχον επιβατηγό οχηματαγωγό πλοίο (ro-ro)·»·

- β) το στοιχείο ε) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:
- «ε) “σύμβαση SOLAS”, η διεθνής σύμβαση για την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα του 1974 και οι ισχύουσες τροποποιήσεις της»·
- γ) παρεμβάλλονται τα ακόλουθα στοιχεία:
- «εα) “SOLAS 90”, η διεθνής σύμβαση για την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα του 1974, όπως τροποποιήθηκε τελευταία με την απόφαση MSC.117(74)·
- εβ) “SOLAS 2009”, η διεθνής σύμβαση για την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα του 1974, όπως τροποποιήθηκε τελευταία με την απόφαση MSC.216(82)·
- εγ) “SOLAS 2020”, η διεθνής σύμβαση για την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα του 1974, όπως τροποποιήθηκε τελευταία με την απόφαση MSC.421(98)»·
- δ) το στοιχείο στ) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:
- «στ) “τακτικό δρομολόγιο”, σειρά διαπλεύσεων επιβατηγού οχηματαγωγού πλοίου (to-go), οι οποίες εκτελούνται κατά τρόπο ώστε να εξυπηρετείται η συγκοινωνία μεταξύ των ίδιων δύο ή περισσότερων λιμένων, ή σειρά δρομολογίων από και προς τον ίδιο λιμένα χωρίς ενδιάμεσες προσεγγίσεις, είτε:
- i) σύμφωνα με δημοσιευμένο πρόγραμμα· είτε

- ii) με διαδρομές τόσο τακτικές ή συχνές, ώστε να αποτελούν εμφανώς συστηματική σειρά.»
- ε) το στοιχείο θ) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:
 - «θ) “κράτος λιμένα”, το κράτος μέλος προς ή από τους λιμένες του οποίου εκτελεί τακτικό δρομολόγιο ένα επιβατηγό οχηματαγωγό πλοίο (ro-ro).»
- στ) το στοιχείο ια) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:
 - «ια) “ειδικές απαιτήσεις ευστάθειας”, όταν χρησιμοποιείται ως κοινός όρος, οι απαιτήσεις ευστάθειας που αναφέρονται στο άρθρο 6.»
- ζ) προστίθεται το ακόλουθο στοιχείο:
 - «ιδ) “εταιρεία”, ο πλοιοκτήτης του επιβατηγού οχηματαγωγού πλοίου (ro-ro) ή κάθε άλλος οργανισμός ή πρόσωπο, όπως ο διαχειριστής ή ο ναυλωτής πλοίου άνευ μόνιμου πληρώματος, που έχει αναλάβει από τον πλοιοκτήτη την ευθύνη για την εκτέλεση δρομολογίων από το επιβατηγό πλοίο.»

2) Στο άρθρο 3, η παράγραφος 2 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«2. Κάθε κράτος μέλος, υπό την ιδιότητά του ως κράτους λιμένα, εξασφαλίζει ότι τα επιβατηγά οχηματαγωγά πλοία (ro-ro) που φέρουν τη σημαία κράτους που δεν είναι κράτος μέλος, πληρούν στο ακέραιο τις απαιτήσεις της παρούσας οδηγίας, πριν αρχίσουν να εκτελούν πλόες σε τακτικό δρομολόγιο από ή προς λιμένες του εν λόγω κράτους μέλους, σύμφωνα με την οδηγία (ΕΕ) 2017/2110 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου*.

* Οδηγία (ΕΕ) 2017/2110 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 15ης Νοεμβρίου 2017, σχετικά με σύστημα επιθεωρήσεων για την ασφαλή εκτέλεση των τακτικών δρομολογίων με επιβατηγά πλοία ro-ro και ταχύπλοα επιβατηγά σκάφη και για την τροποποίηση της οδηγίας 2009/16/ΕΚ και την κατάργηση της οδηγίας 1999/35/ΕΚ του Συμβουλίου (ΕΕ L 315 της 30.11.2017, σ. 61).».

3) Στο άρθρο 3, προστίθεται η ακόλουθη παράγραφος:

«3. Τα κράτη μέλη που δεν διαθέτουν θαλάσσιους λιμένες ούτε επιβατηγά οχηματαγωγά πλοία (ro-ro) που φέρουν τη σημαία τους και τα οποία εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της παρούσας οδηγίας, δύνανται να παρεκκλίνουν από τις διατάξεις της παρούσας οδηγίας, με εξαίρεση την υποχρέωση που ορίζεται στο δεύτερο εδάφιο.

Όσα κράτη μέλη προτίθενται να επωφεληθούν από μια τέτοια παρέκκλιση κοινοποιούν στην Επιτροπή έως την ... [18 μήνες από την ημερομηνία έναρξης ισχύος της παρούσας τροποποιητικής οδηγίας] εάν πληρούνται οι συνθήκες, και ενημερώνουν την Επιτροπή για τυχόν μεταγενέστερες αλλαγές. Τα εν λόγω κράτη μέλη δύνανται να μην επιτρέπουν σε επιβατηγά οχηματαγωγά πλοία (ro-ro) που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της παρούσας οδηγίας να φέρουν τη σημαία τους έως ότου μεταφέρουν στο εθνικό δίκαιο και εφαρμόσουν την παρούσα οδηγία.».

- 4) Το άρθρο 4 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Άρθρο 4

Σημαντικά ύψη κύματος

Για την εφαρμογή των ειδικών απαιτήσεων ευστάθειας που παρατίθενται στο τμήμα Α του παραρτήματος I, χρησιμοποιούνται τα σημαντικά ύψη κύματος (hs), 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.».

- 5) Το άρθρο 5 τροποποιείται ως εξής:

- α) η παράγραφος 1 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«1. Τα κράτη λιμένα καταρτίζουν και τηρούν ενημερωμένο κατάλογο των θαλασσίων περιοχών όπου τα επιβατηγά οχηματαγωγά πλοία (ro-ro) εκτελούν τακτικά δρομολόγια από και προς τους λιμένες τους, με τις αντίστοιχες τιμές σημαντικών υψών κύματος σε αυτές τις περιοχές.»

β) η παράγραφος 3 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«3. Ο κατάλογος δημοσιεύεται σε δημόσια βάση δεδομένων, διαθέσιμη στον ιστότοπο της αρμόδιας ναυτιλιακής αρχής. Η θέση των πληροφοριών αυτών, καθώς και τυχόν ενημερώσεις του καταλόγου και η αιτιολόγησή τους κοινοποιούνται στην Επιτροπή.».

6) Το άρθρο 6 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Άρθρο 6

Ειδικές απαιτήσεις ευστάθειας

1. Με την επιφύλαξη της εφαρμογής της οδηγίας 2009/45/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου *, τα νέα επιβατηγά οχηματαγωγά πλοία (ro-ro) που έχουν πιστοποιηθεί για τη μεταφορά περισσότερων από 1350 επιβαινόντων πρέπει να πληρούν τις ειδικές απαιτήσεις ευστάθειας που ορίζονται στο κεφάλαιο II-1, μέρος B της SOLAS 2020.
2. Κατ' επιλογή της εταιρείας, τα νέα επιβατηγά οχηματαγωγά πλοία (ro-ro) που έχουν πιστοποιηθεί για τη μεταφορά 1350 ή λιγότερων επιβαινόντων συμμορφώνονται με:
 - α) τις ειδικές απαιτήσεις ευστάθειας που καθορίζονται στο παράρτημα I, τμήμα A της παρούσας οδηγίας, ή με
 - β) τις ειδικές απαιτήσεις ευστάθειας που καθορίζονται στο παράρτημα I, τμήμα B της παρούσας οδηγίας.

Για κάθε τέτοιο πλοίο, η αρχή του κράτους της σημαίας κοινοποιεί στην Επιτροπή, εντός δύο μηνών από την ημερομηνία έκδοσης του πιστοποιητικού που αναφέρεται στο άρθρο 8, την επιλογή της δυνατότητας που αναφέρεται στο πρώτο εδάφιο και περιλαμβάνει στην κοινοποίηση αυτή τα στοιχεία που αναφέρονται στο παράρτημα ΙΙΙ.

3. Κατά την εφαρμογή των απαιτήσεων που καθορίζονται στο παράρτημα Ι, τμήμα Α, τα κράτη μέλη χρησιμοποιούν τις κατευθυντήριες γραμμές που καθορίζονται στο παράρτημα ΙΙ εφόσον αυτό είναι εφικτό και συμβατό με τον σχεδιασμό του εξεταζόμενου πλοίου.
4. Κατ' επιλογή της εταιρείας, τα υπάρχοντα επιβατηγά οχηματαγωγά πλοία (ro-ro) που έχουν πιστοποιηθεί για τη μεταφορά περισσότερων από 1350 επιβαινόντων και που δρομολογούνται από την εταιρία σε τακτικά δρομολόγια προς ή από λιμένα κράτους μέλους μετά την ... [18 μήνες από την ημερομηνία έναρξης ισχύος της παρούσας τροποποιητικής οδηγίας], και τα οποία δεν είχαν πιστοποιηθεί ποτέ σύμφωνα με την παρούσα οδηγία, συμμορφώνονται με:
 - α) τις ειδικές απαιτήσεις ευστάθειας που καθορίζονται στο κεφάλαιο ΙΙ-1, μέρος Β της SOLAS 2020· ή
 - β) τις ειδικές απαιτήσεις ευστάθειας που καθορίζονται στο παράρτημα Ι, τμήμα Α της παρούσας οδηγίας, επιπλέον εκείνων που έχουν θεσπιστεί στο κεφάλαιο ΙΙ-1, μέρος Β της SOLAS 2009.

Οι εφαρμοζόμενες απαιτήσεις ευστάθειας σημειώνονται στο πιστοποιητικό του πλοίου που απαιτείται βάσει του άρθρου 8.

5. Κατ' επιλογή της εταιρείας, τα υπάρχοντα επιβατηγά οχηματαγωγά πλοία (ro-ro) που έχουν πιστοποιηθεί για τη μεταφορά 1350 ή λιγότερων επιβαινόντων και που δρομολογούνται από την εταιρία σε τακτικά δρομολόγια προς ή από λιμένα κράτους μέλους μετά την ... [18 μήνες από την ημερομηνία έναρξης ισχύος της παρούσας τροποποιητικής οδηγίας], και τα οποία δεν είχαν πιστοποιηθεί ποτέ σύμφωνα με την παρούσα οδηγία, συμμορφώνονται με:

- α) τις ειδικές απαιτήσεις ευστάθειας που καθορίζονται στο παράρτημα I, τμήμα A της παρούσας οδηγίας· ή
- β) τις ειδικές απαιτήσεις ευστάθειας που καθορίζονται στο παράρτημα I, τμήμα B της παρούσας οδηγίας.

Οι εφαρμοζόμενες απαιτήσεις ευστάθειας σημειώνονται στο πιστοποιητικό του πλοίου που αναφέρεται στο άρθρο 8.

6. Τα υπάρχοντα επιβατηγά οχηματαγωγά πλοία (ro-ro) τα οποία εκτελούσαν τακτικά δρομολόγια προς ή από λιμένα κράτους μέλους έως την... [18 μήνες από την ημερομηνία έναρξης ισχύος της παρούσας τροποποιητικής οδηγίας] συνεχίζουν να συμμορφώνονται με τις ειδικές απαιτήσεις ευστάθειας που καθορίζονται στην έκδοση του παραρτήματος I που ίσχυε πριν από την έναρξη ισχύος της οδηγίας (ΕΕ) 2023/... του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου⁺.*.

⁺ ΕΕ: Να προστεθεί στο κείμενο ο αριθμός και στην αντίστοιχη υποσημείωση ο αριθμός, η ημερομηνία και τα στοιχεία παραπομπής στην ΕΕ της οδηγίας που περιλαμβάνεται στο έγγραφο PE CONS 76/22 (2022/0036(COD)).

-
- * 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).
- ** Οδηγία (ΕΕ) 2023/... του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της ..., για την τροποποίηση της οδηγίας 2003/25/EK όσον αφορά τη συμπερίληψη βελτιωμένων απαιτήσεων ευστάθειας και την εναρμόνιση της εν λόγω οδηγίας με τις απαιτήσεις ευστάθειας που ορίζονται από τον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό (ΕΕ ..., σ. ...).».

7) Το άρθρο 7 διαγράφεται.

8) Το άρθρο 8 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Άρθρο 8

Πιστοποιητικά

1. Όλα τα νέα και τα υπάρχοντα επιβατηγά οχηματαγωγά πλοία (ro-ro) που φέρουν τη σημαία κράτους μέλους απαιτείται να φέρουν πιστοποιητικό το οποίο να επιβεβαιώνει τη συμμόρφωσή τους με τις ειδικές απαιτήσεις ευστάθειας που αναφέρονται στο άρθρο 6.

Τα πιστοποιητικά εκδίδονται από την αρχή του κράτους της σημαίας και είναι δυνατόν να συνδυάζονται με άλλα σχετικά πιστοποιητικά. Για τα επιβατηγά οχηματαγωγά πλοία (ro-ro) που πληρούν τις ειδικές απαιτήσεις ευστάθειας που καθορίζονται στο παράρτημα I, τμήμα Α, το πιστοποιητικό αναφέρει μέχρι ποιο σημαντικό ύψος κύματος το πλοίο είναι σε θέση να πληροί τις ειδικές απαιτήσεις ευστάθειας.

Το πιστοποιητικό αυτό παραμένει σε ισχύ καθ' όσο χρονικό διάστημα το επιβατηγό οχηματαγωγό πλοίο (ro-ro) εκτελεί δρομολόγια σε μια περιοχή που χαρακτηρίζεται από ίσο ή μικρότερο σημαντικό ύψος κύματος.

2. Κάθε κράτος μέλος, υπό την ιδιότητα του κράτους λιμένα, αναγνωρίζει τα πιστοποιητικά που έχουν εκδοθεί από άλλο κράτος μέλος σύμφωνα με την παρούσα οδηγία.
3. Κάθε κράτος μέλος, υπό την ιδιότητά του ως κράτους λιμένα, δέχεται τα πιστοποιητικά που έχουν εκδοθεί από τρίτη χώρα, και τα οποία πιστοποιούν ότι το επιβατηγό οχηματαγωγό πλοίο (ro-ro) πληροί τις ειδικές απαιτήσεις ευστάθειας που θεσπίζονται στην παρούσα οδηγία.».

9) Το άρθρο 9 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Άρθρο 9

Εποχική και άλλη βραχείας διάρκειας δρομολόγηση

1. Εάν μια εταιρεία που εκτελεί τακτικό δρομολόγιο επί ετησίας βάσεως, επιθυμεί να εισαγάγει επιπρόσθετα επιβατηγά οχηματαγωγά πλοία (ro-ro) για να εκτελούν δρομολόγια σε αυτή τη γραμμή για βραχύτερη χρονική περίοδο, το γνωστοποιεί στην αρμόδια αρχή του κράτους ή των κρατών λιμένα το αργότερο ένα μήνα πριν τα πλοία αυτά δρομολογηθούν στην εν λόγω γραμμή.
2. Στις περιπτώσεις, ωστόσο, κατά τις οποίες, μετά από απρόβλεπτα περιστατικά, πρέπει να δρομολογηθεί σύντομα ένα επιβατηγό οχηματαγωγό πλοίο (ro-ro) σε αντικατάσταση άλλου προκειμένου να συνεχισθεί η εξυπηρέτηση της γραμμής, εφαρμόζονται το άρθρο 4, παράγραφος 4 της οδηγίας (ΕΕ) 2017/2110 και το σημείο 1.3 του παραρτήματος XVII της οδηγίας 2009/16/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου*, αντί της απαίτησης κοινοποίησης της παραγράφου 1.

3. Αν μια εταιρεία επιθυμεί να εκτελεί εποχικό τακτικό δρομολόγιο για βραχύτερη χρονική περίοδο που δεν υπερβαίνει τους έξι μήνες τον χρόνο, το γνωστοποιεί στην αρμόδια αρχή του κράτους ή των κρατών λιμένα, το αργότερο τρεις μήνες πριν από την εν λόγω δρομολόγηση.
4. Για τα επιβατηγά οχηματαγωγά πλοία (ro-ro) που συμμορφώνονται με τις ειδικές απαιτήσεις του παραρτήματος I, τμήμα Α, όταν η δρομολόγηση κατά την έννοια των παραγράφων 1, 2 και 3 του παρόντος άρθρου λαμβάνει χώρα υπό συνθήκες χαμηλότερου σημαντικού ύψους κύματος από εκείνες που έχουν καθοριστεί για την ίδια θαλάσσια περιοχή για δρομολόγηση καθ' όλη τη διάρκεια του έτους, η αρμόδια αρχή μπορεί, προκειμένου να καθορίσει το ύψος των υδάτων στο κατάστρωμα για την εφαρμογή των ειδικών απαιτήσεων ευστάθειας, που παρατίθενται στο παράρτημα I, τμήμα Α, να χρησιμοποιήσει την τιμή του σημαντικού ύψους κύματος που εφαρμόζεται για τη βραχύτερη περίοδο. Η τιμή του σημαντικού ύψους κύματος που εφαρμόζεται για τη βραχύτερη αυτή χρονική περίοδο συμφωνείται μεταξύ των κρατών μελών ή, όταν είναι πρόσφορο και δυνατόν, μεταξύ των κρατών μελών και των τρίτων χωρών και στα δύο άκρα της διαδρομής.
5. Κατόπιν συμφωνίας της αρμόδιας αρχής του κράτους ή των κρατών λιμένα για δρομολόγηση κατά την έννοια των παραγράφων 1, 2 και 3, το επιβατηγό οχηματαγωγό πλοίο (ro-ro) που εκτελεί τα εν λόγω δρομολόγια απαιτείται να φέρει πιστοποιητικό το οποίο να επιβεβαιώνει τη συμμόρφωσή του προς τις διατάξεις της παρούσας οδηγίας, όπως προβλέπεται στο άρθρο 8 παράγραφος 1.

* Οδηγία 2009/16/EK 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).».

- 10) Παρεμβάλλεται το ακόλουθο άρθρο:

«Άρθρο 13α

Επανεξέταση

Η Επιτροπή αξιολογεί την εφαρμογή της παρούσας οδηγίας και υποβάλλει τα αποτελέσματα της αξιολόγησης στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο έως την ... [10 έτη από την ημερομηνία έναρξης ισχύος της παρούσας τροποποιητικής οδηγίας]. Οι πληροφορίες που βασίζονται στις κοινοποιήσεις που αναφέρονται στο άρθρο 6, παράγραφος 2 καθίστανται διαθέσιμες σε ανώνυμη μορφή.».

- 11) Τα παραρτήματα I και II της οδηγίας 2003/25/EK τροποποιούνται σύμφωνα με το παράρτημα I της παρούσας οδηγίας.
- 12) Το κείμενο του παραρτήματος II της παρούσας οδηγίας προστίθεται ως παράρτημα III της οδηγίας 2003/25/EK.

Άρθρο 2

Μεταφορά στο εθνικό δίκαιο

1. Τα κράτη μέλη θέτουν σε ισχύ τις αναγκαίες νομοθετικές, κανονιστικές και διοικητικές διατάξεις για να συμμορφωθούν με την παρούσα οδηγία έως την ... [18 μήνες από την ημερομηνία έναρξης ισχύος της παρούσας τροποποιητικής οδηγίας]. Ενημερώνουν αμέσως την Επιτροπή ως προς αυτό.

Τα εν λόγω μέτρα, όταν θεσπίζονται από τα κράτη μέλη, περιέχουν παραπομπή στην παρούσα οδηγία ή συνοδεύονται από τέτοια παραπομπή κατά την επίσημη δημοσίευσή τους. Ο τρόπος της παραπομπής αυτής αποφασίζεται από τα κράτη μέλη.

2. Τα κράτη μέλη ανακοινώνουν στην Επιτροπή το κείμενο των ουσιωδών μέτρων εθνικού δικαίου τις οποίες εκδίδουν στον τομέα που διέπεται από την παρούσα οδηγία.

Άρθρο 3
Εναρξη 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.

....,

Για το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο
Η Πρόεδρος

Για το Συμβούλιο
Ο/Η Πρόεδρος

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι

1. Το παράρτημα Ι τροποποιείται ως εξής:

α) μετά τον τίτλο προστίθεται η ακόλουθη επικεφαλίδα:

«Τμήμα Α»

β) μετά τη νέα επικεφαλίδα, προστίθεται η ακόλουθη εισαγωγική πρόταση:

«Για τους σκοπούς του τμήματος Α, οι παραπομπές στους κανονισμούς της σύμβασης SOLAS νοούνται ως παραπομπές στους εν λόγω κανονισμούς όπως εφαρμόζονται στο πλαίσιο της SOLAS 90.»

γ) στο σημείο 1, η παράγραφος πριν από τα σημεία 1.1 έως 1.6 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«1. Επιπλέον των απαιτήσεων του κανονισμού II-1/B/8 της σύμβασης SOLAS σχετικά με τη στεγανή υποδιαίρεση και την ευστάθεια σε περίπτωση βλάβης, πληρούνται οι απαιτήσεις του παρόντος τμήματος.»

δ) το σημείο 3.1 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«3.1. Για πλοία τα οποία πρόκειται να δρομολογηθούν μόνο για βραχύτερη χρονική περίοδο, κατά την έννοια του άρθρου 9, τα κράτη λιμένα που περιλαμβάνονται στη διαδρομή συμφωνούν το εφαρμοστέο σημαντικό ύψος κύματος.»

ε) προστίθεται το ακόλουθο τμήμα Β:

«Τμήμα Β

Πρέπει να πληρούνται οι απαιτήσεις του κεφαλαίου II-1, μέρος Β της SOLAS 2020. Ωστόσο, κατά παρέκκλιση από τον κανονισμό II-1/B/6.2.3 της SOLAS 2020, ο απαιτούμενος δείκτης υποδιαίρεσης R καθορίζεται ως εξής:

Επιβαίνοντες (N)	Δείκτης υποδιαίρεσης (R)
$N < 1000$	$R = 0,000088 \cdot N + 0,7488$
$1\,000 \leq N \leq 1\,350$	$R = 0.0369 \cdot \ln(N + 89.048) + 0.579$

όπου:

N = συνολικός αριθμός επιβαινόντων.».

2. Το παράρτημα II τροποποιείται ως εξής:

Η εισαγωγική παράγραφος του μέρους «Εφαρμογή» αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 6, παράγραφος 3 της παρούσας οδηγίας, οι παρούσες κατευθυντήριες γραμμές χρησιμοποιούνται από τις εθνικές αρχές των κρατών μελών κατά την εφαρμογή των ειδικών απαιτήσεων ευστάθειας που καθορίζονται στο παράρτημα I, τμήμα Α, εφόσον είναι εφικτό και συμβατό με τον σχεδιασμό του εξεταζόμενου πλοίου. Οι αριθμοί των παραγράφων που παρατίθενται κατωτέρω αντιστοιχούν στους αριθμούς των παραγράφων του παραρτήματος I, μέρος Α.».

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ II

«ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ III — ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΚΟΙΝΟΠΟΙΗΣΗΣ

Δεδομένα που πρέπει να κοινοποιούνται σύμφωνα με το άρθρο 6, παράγραφος 2:

I. Γενικά δεδομένα

- 1) Εφαρμοστέες απαιτήσεις ευστάθειας: τμήμα Α ή τμήμα Β του παραρτήματος I
- 2) Αριθμός ταυτοποίησης πλοίου (αριθμός ΔΝΟ, διακριτικός αριθμός)
- 3) Κύρια χαρακτηριστικά
- 4) Σχέδιο γενικής διάταξης
- 5) Αριθμός επιβαινόντων
- 6) Ολική χωρητικότητα (GT)
- 7) Το πλοίο είναι αμφίδρομο: Ναι/Όχι
- 8) Το πλοίο έχει μακρύ κατώτερο χώρο φορτίου: Ναι/Όχι

II. Ειδικά δεδομένα — για επιβατηγά οχηματαγωγά πλοία (ro-ro) που υπόκεινται στις απαιτήσεις ευστάθειας στο πλαίσιο πιθανοθεωρητικής προσέγγισης της σύμβασης SOLAS

- 1) d_l , d_p , d_s .
- 2) R — απαιτούμενος δείκτης.
- 3) σχέδιο διάταξης (σχέδιο υδατοστεγούς ακεραιότητας) για τα επιμέρους διαμερίσματα με όλα τα σημεία εσωτερικών και εξωτερικών ανοιγμάτων συμπεριλαμβανομένων των συνδεδεμένων επιμέρους διαμερισμάτων τους, και χαρακτηριστικά που χρησιμοποιούνται για τη μέτρηση των χώρων, όπως το σχέδιο γενικής διάταξης και το σχέδιο δεξαμενών· πρέπει να περιλαμβάνονται τα όρια διαμήκους, εγκάρσιας και κατακόρυφης υποδιαίρεσης,¹.
- 4) επιτευχθείς δείκτης υποδιαίρεσης A με συνοπτικό πίνακα όλων των συμβολών για όλες τις ζώνες που υπέστησαν ζημία², με χωριστή στήλη με τον δείκτη υποδιαίρεσης που μπορεί να επιτευχθεί ($w \cdot p \cdot v$).
- 5) για περιπτώσεις ζημίας στις ζώνες 1 και 2, το ποσοστό των περιπτώσεων ζημίας που δεν διερευνήθηκαν [δηλ. περιπτώσεις που δεν περιλαμβάνονται στον συντελεστή ($w \cdot p \cdot v$)], όπου $s = 0$, $s = 1$ και $0 < s < 1$.
- 6) για περιπτώσεις ζημίας στις ζώνες 1 και 2, το ποσοστό των περιπτώσεων ζημίας που αφορούν χώρους οχημάτων (ro-ro) που δεν διερευνήθηκαν [δηλ. περιπτώσεις που δεν περιλαμβάνονται στον συντελεστή ($w \cdot p \cdot v$)], όπου $s = 0$, $s = 1$ και $0 < s < 1$.

- 7) για κάθε ζημία που συμβάλλει στον δείκτη υποδιαίρεσης A που έχει επιτευχθεί, προσδιορισμός των κατακλυσθέντων χώρων, της συμβάλλουσας τιμής και του συντελεστή «s»³.
- 8) χαρακτηριστικά μη συμβαλλουσών ζημιών ($s = 0$ και $p > 0$) για επιβατηγά οχηματαγωγά πλοία (ro-ro) εξοπλισμένα με μακρύ κατώτερο χώρο φορτίου, συμπεριλαμβανομένων όλων των λεπτομερειών των υπολογιζόμενων συντελεστών⁴.

III. Ειδικά δεδομένα — για επιβατηγά οχηματαγωγά πλοία (ro-ro) που εφαρμόζουν το παράρτημα I, τμήμα A

1) Μέθοδος συμμόρφωσης:

- δοκιμές μοντέλου
- υπολογισμοί

Αναφέρετε αν οι υπολογισμοί των υδάτων στο κατάστρωμα έχουν αποφευχθεί λόγω, π.χ., του εναπομείναντος ύψους εξάλων άνω των 2,0 m σε όλες τις περιπτώσεις ζημίας: Ναι/Όχι

2) Σημαντικό ύψος κύματος σύμφωνα με την οδηγία 2003/25/EK.

¹ Η τεκμηρίωση αυτή πρέπει να υποβάλλεται στις αρχές σύμφωνα με το σημείο 2.2 του προσαρτήματος της απόφασης MSC.429(98) του ΔΝΟ.

² Η τεκμηρίωση αυτή πρέπει να υποβάλλεται στις αρχές σύμφωνα με το σημείο 2.3.1 του προσαρτήματος της απόφασης MSC.429(98) του ΔΝΟ.

³ Η τεκμηρίωση αυτή πρέπει να υποβάλλεται στις αρχές σύμφωνα με το σημείο 2.3.1 του προσαρτήματος της απόφασης MSC.429(98) του ΔΝΟ.

⁴ Η τεκμηρίωση αυτή πρέπει να υποβάλλεται στις αρχές σύμφωνα με το σημείο 2.3.1 του προσαρτήματος της απόφασης MSC.429(98) του ΔΝΟ.»
