



Βρυξέλλες, 24 Μαΐου 2018  
(OR. en)

9113/18

---

---

**Διοργανικός φάκελος:  
2018/0159 (NLE)**

---

---

**MAR 67**

### **ΠΡΟΤΑΣΗ**

---

Αποστολέας:	Για τον Γενικό Γραμματέα της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, ο κ. Jordi AYET PUIGARNAU, Διευθυντής
Ημερομηνία Παραλαβής:	23 Μαΐου 2018
Αποδέκτης:	κ. Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Γενικός Γραμματέας του Συμβουλίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης
Αριθ. εγγρ. Επιτρ.:	COM(2018) 314 final
Θέμα:	Πρόταση ΣΥΣΤΑΣΗΣ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ σχετικά με τους στόχους ασφάλειας και τις λειτουργικές απαιτήσεις για τα επιβατηγά πλοία μήκους κάτω των 24 μέτρων

---

Διαβιβάζεται συνημμένως στις αντιπροσωπίες το έγγραφο - COM(2018) 314 final.

---

σνημμ.: COM(2018) 314 final

Βρυξέλλες, 23.5.2018  
COM(2018) 314 final

2018/0159 (NLE)

Πρόταση

**ΣΥΣΤΑΣΗ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ**

**σχετικά με τους στόχους ασφάλειας και τις λειτουργικές απαιτήσεις για τα επιβατηγά πλοία μήκους κάτω των 24 μέτρων**

{SWD(2018) 238 final}

## ΑΙΤΙΟΛΟΓΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

### 1. ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΗΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ

#### • Αιτιολόγηση και στόχοι της πρότασης

Στις 20 Δεκεμβρίου 2017 τέθηκαν σε ισχύ οι τροποποιήσεις στην οδηγία 2009/45/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου<sup>1</sup>, εξαιρούμενων από το πεδίο εφαρμογής της οδηγίας των μικρών επιβατηγών πλοίων (δηλ. των πλοίων μήκους κάτω των 24 μέτρων), με παραγωγή αποτελεσμάτων από τις 21 Δεκεμβρίου 2019. Οι τροποποιήσεις επήλθαν μετά τις συστάσεις του ελέγχου καταλληλότητας της νομοθεσίας για την ασφάλεια των επιβατηγών πλοίων της ΕΕ<sup>2</sup> βάσει και του προγράμματος βελτίωσης της καταλληλότητας και της αποδοτικότητας του κανονιστικού πλαισίου (REFIT).

Με την οδηγία 2009/45/EK ορίστηκε κοινό υψηλό επίπεδο ασφάλειας σε ολόκληρη την ΕΕ και εξασφαλίστηκαν σημαντικά οφέλη για την εσωτερική αγορά. Ωστόσο, αυτό δεν αφορούσε τα μικρά πλοία (μήκους κάτω των 24 μέτρων), για τα οποία δεν έχουν εναρμονιστεί πολλές καίριες πτυχές ασφάλειας (γεγονός που δείχνει τη δυσκολία να εφαρμοσθούν τα τρέχοντα δεσμευτικά πρότυπα με τρόπο κοινό στο ευρύ φάσμα μικρών πλοίων και στους όρους εκμετάλλευσής τους ανά την ΕΕ). Κατέστη επίσης σαφές ότι το ποικίλο φάσμα υπηρεσιών για τις οποίες ναυπηγούνται τα πλοία αυτά έχει ως αποτέλεσμα ευρύτατο φάσμα ναυπηγικών σχεδίων και τεχνικών λύσεων. Για τον λόγο αυτόν ήταν εξαιρετικά προβληματικός ο καθορισμός κοινής δέσμης λεπτομερών κανόνων και χρειάστηκε διαφορετική ρυθμιστική προσέγγιση.

Πέραν αυτού, από τα συνολικά περίπου 1950 μικρά πλοία που έχουν πιστοποιηθεί δυνάμει της οδηγίας 2009/45/EK μόνον περί τα 60 είναι μικρά πλοία από χάλυβα. Αυτό οφείλεται στο γεγονός ότι τα περισσότερα μικρά πλοία ναυπηγούνται πλέον από άλλα υλικά και όχι από χάλυβα (από ξύλο περίπου 1000 πλοία, από σύνθετα υλικά περίπου 590 πλοία και από αλουμίνιο περίπου 170 πλοία). Για τα πλοία αυτά δεν υπάρχουν σήμερα κοινά πρότυπα ή δείκτης αναφοράς της ασφάλειας, ούτε σε επίπεδο ΕΕ ούτε σε διεθνές επίπεδο. Κάθε κράτος μέλος έχει διαφορετική προσέγγιση για τη ρύθμιση της ασφαλείας τους, γεγονός που συνεπάγεται διαφορετικά μέτρα, προσεγγίσεις και ερμηνείες, με αποτέλεσμα να καθίσταται προβληματική η ναυπήγηση πλοίων σε μια ευρύτερη εσωτερική αγορά.

Η έλλειψη εναρμονισμένων προτύπων ασφάλειας θέτει σημαντική πρόκληση ειδικά στους μικρούς Ευρωπαίους πλοιοκτήτες, οι οποίοι στηρίζονται στην αγορά μεταχειρισμένων μικρών επιβατηγών πλοίων (το 72 % των περίπου 360 πλοιοκτητών επιβατηγών πλοίων δυνάμει της οδηγίας 2009/45/EK έχουν μόνον ένα επιβατηγό πλοίο εσωτερικών μεταφορών). Σε περίπτωση που το πλοίο δεν έχει πιστοποιηθεί σύμφωνα με την οδηγία, θα πρέπει να εφαρμόζεται, κατά κανόνα, αμοιβαία αναγνώριση. Στην πράξη, ωστόσο, κάθε πλοίο προσεγγίζει πολύ κάποιο πρωτότυπο, δηλ. ναυπηγείται για συγκεκριμένο σκοπό σύμφωνα με τεχνικές προδιαγραφές που καθορίζει ο μελλοντικός πλοιοκτήτης. Σε περίπτωση αλλαγής σημαίας, το πλοίο πρέπει, συνεπώς, να τροποποιηθεί και να πιστοποιηθεί εκ νέου, με τις σχετικές πρόσθετες δαπάνες που αυτό συνεπάγεται.

Όσον αφορά τις στατιστικές ατυχημάτων, όπως αναφέρονται στο συνοδευτικό έγγραφο εργασίας των υπηρεσιών της Επιτροπής, από τα στοιχεία του 2011 και μετά δεν προκύπτει κανένα άμεσο πρόβλημα ασφάλειας. Όσον αφορά τα μικρά επιβατηγά πλοία εσωτερικών

<sup>1</sup> Οδηγία (ΕΕ) 2017/2108 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 15ης Νοεμβρίου 2017, για την τροποποίηση της οδηγίας 2009/45/EK για τους κανόνες και τα πρότυπα ασφάλειας για τα επιβατηγά πλοία (ΕΕ L 315 της 30.11.2017, σ. 40-51).

<sup>2</sup> COM(2015) 508.

μεταφορών που δεν εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της οδηγίας, από 2011 έως το 2017 στην Ευρωπαϊκή Πλατφόρμα Πληροφοριών Ναυτικών Ατυχημάτων («EMCIP») καταγράφηκαν 555 ατυχήματα, με 11 νεκρούς και 165 τραυματίες. Αυτό σημαίνει περίπου 2 θανάτους ανά 100 ατυχήματα και 1 τραυματία ανά 3 ατυχήματα.

Ωστόσο, η έλλειψη ορισμένων απαιτήσεων σε κάποια κράτη μέλη (π.χ. σχετικά με την υποδιαίρεση των μικρών πλοίων) ή η ποικιλομορφία απαιτήσεων, π.χ. για την πυρομόνωση, δημιουργεί την ανάγκη να εξετασθεί περαιτέρω το επίπεδο ασφάλειας που επιτυγχάνουν (το οποίο προσδιορίζεται με πρόσθετα μέτρα προσαρμοσμένα στις τοπικές και γεωφυσικές συνθήκες, όπως οι περιορισμοί ναυσιπλοΐας).

Οι στόχοι ασφάλειας και οι λειτουργικές απαιτήσεις που προτείνονται για τα μικρά επιβατηγά πλοία μήκους κάτω των 24 μέτρων παρέχουν τις συνιστώμενες αρχές για την ασφάλεια των εν λόγω σκαφών, οι οποίες, εάν τις υιοθετήσουν τα κράτη μέλη και τις αναπτύξουν περαιτέρω, θα προλειάνουν το έδαφος για μια πιο κοινή προσέγγιση όσον αφορά την ασφάλεια των μικρών επιβατηγών πλοίων που εκτελούν εσωτερικές μεταφορές εντός των υδάτων της ΕΕ.

Η νέα αυτή προσέγγιση, η οποία βασίζεται σε επιδόσεις και όχι σε δεσμευτικές απαιτήσεις, αφήνει κάποια ελευθερία προσαρμογής στις τοπικές συνθήκες όπου χρειάζεται και προωθεί τα καινοτόμα ναυπηγικά σχέδια. Επίσης, αντικατοπτρίζει καλύτερα το ευρύ φάσμα ναυπηγικών σχεδίων, υλικών και εκμετάλλευσης των μικρών επιβατηγών πλοίων, καθώς εξαρτώνται περισσότερο από τις τοπικές συνθήκες λειτουργίας.

Ως εκ τούτου, με την πρόταση επιδιώκεται να κληθούν τα κράτη μέλη να υιοθετήσουν τη συνιστώμενη προσέγγιση βάσει επιδόσεων όσον αφορά την ασφάλεια των μικρών επιβατηγών πλοίων.

- **Συνέπεια με τις ισχύουσες διατάξεις στον τομέα πολιτικής**

Η πρόταση συνάδει πλήρως με την οδηγία (ΕΕ) 2017/2108 και ιδίως με την αιτιολογική σκέψη 8, στην οποία οι συννομοθέτες κάλεσαν την Επιτροπή να εκδώσει κατευθυντήριες γραμμές για τα μικρά επιβατηγά πλοία το συντομότερο δυνατόν, ώστε τα κράτη μέλη να είναι σε θέση να τις λάβουν υπόψη κατά τον καθορισμό των οικείων εθνικών προτύπων ασφάλειας. Στις εν λόγω κατευθυντήριες οδηγίες θα πρέπει να συνεκτιμηθούν τυχόν διεθνείς συμφωνίες και συμβάσεις του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (ΔΝΟ), κατά περίπτωση, και θα πρέπει να αποφευχθεί η εισαγωγή πρόσθετων απαιτήσεων πέραν των υφιστάμενων διεθνών κανόνων. Στόχος είναι να ανοίξει ο δρόμος για μια πιο κοινή προσέγγιση όσον αφορά την ασφάλεια των μικρών επιβατηγών πλοίων που εκτελούν εσωτερικές μεταφορές εντός των υδάτων της ΕΕ.

Η πρόταση συνάδει πλήρως με τις συστάσεις του ελέγχου καταλληλότητας REFIT σχετικά με την εκπόνηση κατευθυντηρίων γραμμών ή προτύπων για τα μικρά σκάφη, με βάση τις λειτουργικές απαιτήσεις οι οποίες εντάσσονται σε ένα πλαίσιο προτύπων βασισμένων σε στόχους. Η σύσταση στηρίζεται κατά κύριο λόγο στην πείρα που έχει αποκτηθεί και στα διδάγματα που έχουν αντληθεί σε διεθνές επίπεδο στο πλαίσιο του ΔΝΟ.

- **Συνέπεια με άλλες πολιτικές της Ένωσης**

Η πρόταση ανταποκρίνεται στο θεματολόγιο της Επιτροπής για τη βελτίωση της νομοθεσίας, καθώς διασφαλίζει την αναγκαιότητα της δράσης της ΕΕ, προσθέτει αξία και συμβαδίζει με τις μεταβαλλόμενες πολιτικές, κοινωνικές και τεχνολογικές εξελίξεις. Ανταποκρίνεται επίσης

στους στόχους της στρατηγικής του 2018 για τις θαλάσσιες μεταφορές<sup>3</sup>, μεταξύ άλλων με τη διασφάλιση ποιοτικών υπηρεσιών πορθμείων στις τακτικές ενδοκοινοτικές επιβατικές μεταφορές.

## **2. ΝΟΜΙΚΗ ΒΑΣΗ, ΕΠΙΚΟΥΡΙΚΟΤΗΤΑ ΚΑΙ ΑΝΑΛΟΓΙΚΟΤΗΤΑ**

### **• Νομική βάση**

Η πρόταση βασίζεται στο άρθρο 292 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΣΛΕΕ), σύμφωνα με το οποίο το Συμβούλιο εκδίδει συστάσεις βάσει πρότασης της Επιτροπής, σε συνδυασμό με το άρθρο 100 παράγραφος 2 της ΣΛΕΕ, το οποίο προβλέπει μέτρα για τις θαλάσσιες μεταφορές.

### **• Επικουρικότητα (σε περίπτωση μη αποκλειστικής αρμοδιότητας)**

Σκοπός της παρούσας πρωτοβουλίας είναι να διευκολυνθεί η μετανηολόγηση πλοίων μεταξύ των εθνικών νηολογίων και να επιτραπεί επί ίσοις όροις ανταγωνισμός, χωρίς να τεθεί σε κίνδυνο το επίπεδο ασφάλειας. Προβλέπει επίσης ένα συνιστώμενο κοινό επίπεδο ασφάλειας στην ΕΕ για τα μικρά επιβατηγά πλοία που εκτελούν εσωτερικές μεταφορές εντός των υδάτων της ΕΕ. Κανένας από τους δύο αυτούς στόχους δεν θα μπορούσε να επιτευχθεί με μονομερή δράση σε επίπεδο κρατών μελών.

### **• Αναλογικότητα**

Η σύσταση παρέχει στα κράτη μέλη ένα μη δεσμευτικό κριτήριο αναφοράς για το επίπεδο ασφάλειας των μικρών επιβατηγών πλοίων το οποίο, εάν τα κράτη μέλη αποφασίσουν να καθοδηγηθούν από τους κοινούς στόχους ασφάλειας και τις λειτουργικές απαιτήσεις, θα στείλει σαφές μήνυμα για το δυναμικό της εσωτερικής αγοράς και θα μπορούσε να αποτελέσει στη συνέχεια θεμέλιο. Με τον έλεγχο καταλληλότητας του προγράμματος REFIT συνιστάται για τα μικρά επιβατηγά πλοία το πλαίσιο προτύπων βάσει επιδόσεων, καθώς είναι η μόνη αναλογική ρυθμιστική προσέγγιση που παράγει προστιθεμένη αξία για την ΕΕ. Αυτή η προσέγγιση αφήνει κάποια ελευθερία προσαρμογής στις τοπικές συνθήκες όπου χρειάζεται και προωθεί τα καινοτόμα ναυπηγικά σχέδια.

### **• Επιλογή της νομικής πράξης**

Λόγω του καινοφανούς χαρακτήρα της προτεινόμενης προσέγγισης, η υιοθέτησή της από τα κράτη μέλη της ΕΕ έχει καίρια σημασία για την επιτυχία της. Συνεπώς, οι στόχοι ασφάλειας και οι λειτουργικές απαιτήσεις προτείνονται στα κράτη μέλη προς έμπνευση και καθοδήγηση. Η παρούσα πρωτοβουλία έχει τη μορφή πρότασης της Επιτροπής για σύσταση του Συμβουλίου, με σκοπό να επιδιωχθεί η έγκριση της προτεινόμενης προσέγγισης από το Συμβούλιο με μια μη δεσμευτική πράξη.

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

### **• Εκ των υστέρων αξιολογήσεις / έλεγχοι καταλληλότητας της ισχύουσας νομοθεσίας**

Η παρούσα πρωτοβουλία ανταποκρίνεται στις συστάσεις που προέκυψαν από τον έλεγχο καταλληλότητας βάσει του προγράμματος βελτίωσης της καταλληλότητας και της

<sup>3</sup> 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).

αποδοτικότητα του κανονιστικού πλαισίου (REFIT) της Επιτροπής. Ο έλεγχος καταλληλότητας έδειξε ότι οι βασικοί στόχοι της νομοθεσίας της ΕΕ για την ασφάλεια των επιβατηγών πλοίων παραμένουν πολύ σημαντικοί για την ασφάλεια των επιβατών και την εσωτερική αγορά. Ωστόσο, μεταξύ άλλων διαπιστώθηκαν επίσης ορισμένα ουσιαστικά προβλήματα, μεταξύ των οποίων είναι και η δυνατότητα κατάρτισης εναρμονισμένων προτύπων για τα πλοία που δεν κατασκευάζονται από χάλυβα ή ισοδύναμα υλικά και προς το παρόν δεν καλύπτονται από το κανονιστικό πλαίσιο της ΕΕ. Τα αποτελέσματα του ελέγχου καταλληλότητας και οι αντίστοιχες δράσεις παρακολούθησης περιγράφηκαν στην έκθεση της Επιτροπής.

- **Διαβουλεύσεις με τα ενδιαφερόμενα μέρη**

Οι στόχοι ασφάλειας και οι λειτουργικές απαιτήσεις που προτείνονται για τα μικρά επιβατηγά πλοία (οδηγός για τα μικρά επιβατηγά πλοία)<sup>4</sup> εκπονήθηκαν σε συνεργασία με εθνικούς εμπειρογνώμονες και οργανώσεις των ενδιαφερομένων μερών στο πλαίσιο της ομάδας εμπειρογνομένων για την ασφάλεια των επιβατηγών πλοίων (PSS), η οποία διευρύνθηκε προς τον σκοπό αυτό για να συμμετάσχουν παρατηρητές των ενδιαφερομένων μερών. Οι τεχνικές εργασίες συντονίστηκαν από τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό για την Ασφάλεια στη Θάλασσα, ο οποίος διοργάνωσε ειδική ημερίδα στις 13 Νοεμβρίου 2017 επιπλέον των τακτικών συνεδριάσεων της ομάδας εμπειρογνομένων PSS και συντόνισε μια ομάδα αλληλογραφίας που συστάθηκε προς τον σκοπό αυτό.

Παρά την υποστήριξη της παρούσας πρωτοβουλίας από την ευρεία πλειονότητα των εμπειρογνομένων των αρμοδίων εθνικών αρχών και των οργανώσεων των ενδιαφερομένων μερών, τέθηκαν ορισμένα ερωτήματα όσον αφορά την αναγκαιότητα και την προστιθέμενη αξία της παρούσας πρωτοβουλίας. Η επισκόπηση και οι απαντήσεις στα ερωτήματα αυτά εκτίθενται στο συνοδευτικό έγγραφο εργασίας των υπηρεσιών της Επιτροπής.

Επιπλέον, πραγματοποιήθηκε διαβούλευση μέσω του διαδικτύου από τον Ιούλιο έως τον Νοέμβριο του 2017<sup>5</sup>. Η διαβούλευση απευθυνόταν στους οικονομικούς παράγοντες που δραστηριοποιούνται στη ναυπήγηση και την εμπορία επιβατηγών πλοίων μήκους κάτω των 24 μέτρων, όπως ναυπηγεία, σχεδιαστές, πλοιοκτήτες και φορείς εκμετάλλευσης. Όλοι οι άλλοι ενδιαφερόμενοι μπορούσαν να συνεισφέρουν στη διαβούλευση εάν το έκριναν ενδεδειγμένο. Η εν λόγω διαβούλευση πραγματοποιήθηκε για να συγκεντρωθούν οι απόψεις των οικονομικών παραγόντων, και ιδίως των μικρών και πολύ μικρών επιχειρήσεων, σχετικά με τον βαθμό στον οποίο οι κοινοί κανόνες της ΕΕ για τα μικρά επιβατηγά πλοία θα μπορούσαν να διευκολύνουν την εσωτερική αγορά των μικρών επιβατηγών πλοίων. Πέραν αυτού, σκοπός της διαβούλευσης ήταν να συλλεγούν ανεπίσημα στοιχεία προς υποστήριξη της πρωτοβουλίας. Η διαβούλευση συμπλήρωσε την προαναφερόμενη γνωμοδότηση των εθνικών αρχών και των ενδιαφερομένων, οι οποίοι εστίασαν στην τεχνική πτυχή ανάπτυξης των στόχων ασφάλειας και των λειτουργικών απαιτήσεων.

Συνολικά, από τα αποτελέσματα συνάγεται το συμπέρασμα ότι η παρούσα πρωτοβουλία υποστηρίζεται σθεναρά από τους οικονομικούς παράγοντες (καθώς και από κάποιες εθνικές διοικήσεις που υπέβαλαν επίσης τις απαντήσεις ή τις θέσεις τους) και ότι οι κοινοί κανόνες ασφάλειας των μικρών επιβατηγών πλοίων θεωρούνται ότι θα έχουν θετικό έως πολύ θετικό αντίκτυπο στη δημιουργία και τη διευκόλυνση της εσωτερικής αγοράς αυτών των σκαφών, διότι θα αυξηθεί ο ανταγωνισμός και πιθανόν η καινοτομία στην αγορά. Σε γενικές παρατηρήσεις τους όσοι απάντησαν τόνισαν ότι ενδεχόμενοι κοινοί κανόνες της ΕΕ πρέπει να

<sup>4</sup> Αρχικά οι τεχνικές εργασίες έφεραν τον τίτλο εργασίας «κώδικας μικρών σκαφών».

<sup>5</sup> Δικτυακός τόπος της διαβούλευσης: <https://ec.europa.eu/info/consultations/targeted-consultation-safety-goals-and-functional-requirements-small-passenger-ships>.

βασιστούν σε υπάρχουσες πρακτικές και να είναι αρκετά ευέλικτοι, ώστε να είναι δυνατόν να αποτυπώνονται επαρκώς οι τοπικές συνθήκες εκμετάλλευσης και η εμπειρογνώση.

Λόγω του καινοφανούς χαρακτήρα της συνιστώμενης προσέγγισης, κρίθηκε πρόωρη η έγκριση κοινών κανόνων της ΕΕ. Για την περαιτέρω ανάπτυξη κοινού πλαισίου ασφάλειας των μικρών επιβατηγών πλοίων βάσει επιδόσεων θα χρειασθεί να προσδιορισθεί και να αξιολογηθεί, από κοινού με τα κράτη μέλη και τους ενδιαφερόμενους, με ποιον τρόπο μπορεί να γίνει αυτό σε επίπεδο ΕΕ και με ποιες επιπτώσεις.

- **Συλλογή και χρήση εμπειρογνώσεως**

Όσον αφορά τα δεδομένα σχετικά με τον στόλο και τα ατυχήματα, η παρούσα πρωτοβουλία βασίζεται στα δεδομένα που συγκεντρώθηκαν κατά τον έλεγχο καταλληλότητας REFIT και αναφέρονται στο έγγραφο εργασίας των υπηρεσιών της Επιτροπής «Διόρθωση πορείας: Έλεγχος καταλληλότητας της νομοθεσίας της ΕΕ για την ασφάλεια των επιβατηγών πλοίων», που εκδόθηκε στις 16 Οκτωβρίου 2015<sup>6</sup>. Αξιοποιήθηκαν επίσης τα πορίσματα της εξωτερικής μελέτης που διενεργήθηκε προς υποστήριξη του ελέγχου καταλληλότητας<sup>7</sup>, καθώς και τα αποτελέσματα των προηγούμενων εργασιών επί του θέματος. Ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός για την Ασφάλεια στη Θάλασσα (EMSA) παρείχε καιρίαι τεχνική συνδρομή στη διαδικασία αυτή, καθώς και επισκόπηση των σημαντικότερων υφιστάμενων πρακτικών για τα εν λόγω πλοία.

- **Εκτίμηση επιπτώσεων**

Η πρόταση δεν καθορίζει κάποια συγκεκριμένα πρότυπα ή διαδικασίες ασφάλειας και, ως εκ τούτου, δεν αναμένεται να επιφέρει άμεσες σημαντικές επιπτώσεις ή εναλλακτικές λύσεις πολιτικής που θα μπορούσαν να αξιολογηθούν εκ των προτέρων. Οι στόχοι ασφάλειας και οι λειτουργικές απαιτήσεις που συνιστώνται αναπτύχθηκαν με βάση τις υφιστάμενες πρακτικές και από κοινού με τους εμπειρογνώμονες των κρατών μελών και τις οργανώσεις των ενδιαφερομένων μερών. Στο παρόν στάδιο, προτείνονται στα κράτη μέλη ως πηγή έμπνευσης και καθοδήγηση, για να αποδειχθεί ότι είναι εφικτή μια πιο κοινή προσέγγιση για την ασφάλεια των επιβατηγών πλοίων. Δεν υπάρχει καμία πρόθεση να εφαρμοσθούν υποχρεωτικά.

Η πρόταση συνοδεύεται από έγγραφο εργασίας των υπηρεσιών της Επιτροπής, όπου περιγράφονται οι σχετικές υφιστάμενες πρακτικές και παρουσιάζεται η συμβολή των ενδιαφερομένων. Εάν η Επιτροπή αποφασίσει στο μέλλον να δώσει συνέχεια στην παρούσα πρωτοβουλία με την εκπόνηση συγκεκριμένων προτύπων ή διαδικασιών ασφάλειας, θα διενεργηθεί εκτίμηση επιπτώσεων.

- **Καταλληλότητα και απλούστευση του κανονιστικού πλαισίου**

Η παρούσα πρωτοβουλία βασίζεται στο αποκαλούμενο πλαίσιο προτύπων βάσει επιδόσεων, το οποίο κατά τον έλεγχο καταλληλότητας του προγράμματος REFIT κρίθηκε ως η μόνη αναλογική ρυθμιστική προσέγγιση που παράγει προστιθέμενη αξία για την ΕΕ. Εάν τα κράτη μέλη αποφασίσουν να καθοδηγηθούν από τους κοινούς στόχους ασφάλειας και τις λειτουργικές απαιτήσεις για αυτόν τον τύπο πλοίων σε επίπεδο ΕΕ, θα σταλεί ένα σαφές μήνυμα για το δυναμικό της εσωτερικής αγοράς και θα μπορούσαν να αποτελέσουν στη συνέχεια θεμέλιο.

<sup>6</sup> SWD(2015)197.

<sup>7</sup> Tractebel, 2015. Support Study for the Fitness Check (FC) – Evaluation of Passenger Ship Safety Legislation (Υποστηρικτική μελέτη του ελέγχου καταλληλότητας (FC) – Αξιολόγηση της νομοθεσίας για την ασφάλεια των επιβατηγών πλοίων) (δημοσιεύτηκε στο «EU bookshop»: <https://publications.europa.eu/en/web/general-publications/publications>)

Με δεδομένο ότι η παρούσα πρωτοβουλία, στο παρόν στάδιο, δεν έχει ως στόχο τον καθορισμό συγκεκριμένων κανόνων ή διαδικασιών ασφάλειας και ότι η υιοθέτησή της θα αφηθεί αποκλειστικά στην απόφαση των κρατών μελών, δεν αναμένεται να επιφέρει άμεση μετρήσιμη εξοικονόμηση δαπανών και όφελος. Οι επιπτώσεις αυτές θα υπολογισθούν ποσοτικά σε περίπτωση που η παρούσα πρωτοβουλία υιοθετηθεί με επιτυχία και αναπτυχθεί περαιτέρω.

- **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**

- **Σχέδια εφαρμογής και ρυθμίσεις παρακολούθησης, αξιολόγησης και υποβολής εκθέσεων**

Δεν προβλέπονται ρυθμίσεις για την υποβολή εκθέσεων.

- **Επεξηγηματικά έγγραφα (για οδηγίες)**

Δεν απαιτούνται επεξηγηματικά έγγραφα για πρωτοβουλίες αυτού του τύπου.

- **Αναλυτική επεξήγηση των επιμέρους διατάξεων της πρότασης**

Όσον αφορά το πεδίο εφαρμογής των προτεινόμενων στόχων ασφάλειας και λειτουργικών απαιτήσεων (οδηγός για τα μικρά επιβατηγά πλοία), σκοπός είναι να καλυφθούν όλα τα μικρά επιβατηγά πλοία μήκους κάτω των 24 μέτρων, ανεξάρτητα από το υλικό κατασκευής τους. Ο οδηγός για τα μικρά επιβατηγά πλοία πηγάζει από τις υφιστάμενες ρυθμιστικές προσεγγίσεις βάσει επιδόσεων και ανταποκρίνεται στους στόχους των βαθμίδων I και II του υποδείγματος προτύπων του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού και στην πείρα από την εφαρμογή του υποδείγματος αυτού.

Στη δομή του προτεινόμενου οδηγού για τα μικρά επιβατηγά πλοία ακολουθούνται οι κατηγορίες και υποκατηγορίες ασφάλειας που περιέχουν υφιστάμενες θαλάσσιες συμβάσεις και κώδικες, δηλ. κατηγορία ασφάλειας (κεφάλαιο) και υποκατηγορία ασφάλειας (κανονισμός), καθώς και α) λειτουργική απαίτηση· β) αντιμετωπιζόμενος κίνδυνος· και γ) απαίτηση επιδόσεων.

Η πείρα έχει δείξει ότι ο καθορισμός χωριστής βαθμίδας στόχων για κάθε συγκεκριμένη λειτουργική απαίτηση αποφέρει τελικά χαμηλή προστιθέμενη αξία. Ως εκ τούτου, στον οδηγό για τα μικρά επιβατηγά πλοία, συγχωνεύθηκαν οι στόχοι με τις λειτουργικές απαιτήσεις. Ωστόσο, με βάση επίσης τις απόψεις των εμπειρογνομόνων, ορισμένοι γενικοί στόχοι μελετήθηκαν για τον οδηγό στο σύνολό του (και όχι για κάθε απαίτηση).

Οι λειτουργικές απαιτήσεις είχαν ως προέλευση ή ως πηγή έμπνευσης υπάρχουσες πηγές και εμπειρίες σε διεθνές και εθνικό επίπεδο, μεταξύ των οποίων ήταν η σύμβαση SOLAS του 1974, οι τρέχουσες εργασίες του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού, η εθνική νομοθεσία της Σουηδίας, καθώς και κανόνες του κώδικα ANEP 77. Εφόσον ήταν διαθέσιμες, οι ίδιες πηγές χρησιμοποιήθηκαν για τον καθορισμό των αντιμετωπιζόμενων κινδύνων και των αντίστοιχων απαιτήσεων επιδόσεων. Η διατύπωση των λειτουργικών απαιτήσεων προσαρμόστηκε από κοινού με τους εμπειρογνώμονες, όπως περιγράφεται λεπτομερώς στο συνοδευτικό έγγραφο



εργασίας των υπηρεσιών της Επιτροπής. Όταν υπήρχε διάσταση απόψεων, επελέγη η λύση που υποστηρίχθηκε από την πλειονότητα των εμπειρογνομώνων.

Τέλος, ο οδηγός για τα μικρά επιβατηγά πλοία συντάχθηκε προσεκτικά ώστε να αποφευχθούν, κατά το δυνατόν, ιδιαίτερο λεξιλόγιο και συγκεκριμένες τεχνικές λύσεις για να μην δημιουργηθεί ασάφεια και να μην παρεμποδισθεί η καινοτομία.

## Πρόταση

**ΣΥΣΤΑΣΗ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ****σχετικά με τους στόχους ασφάλειας και τις λειτουργικές απαιτήσεις για τα επιβατηγά πλοία μήκους κάτω των 24 μέτρων**

ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ,

Έχοντας υπόψη τη Συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, και ιδίως το άρθρο 292 και το άρθρο 100 παράγραφος 2,

Έχοντας υπόψη την πρόταση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Η οδηγία (ΕΕ) 2017/2108 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου<sup>8</sup>, η οποία εκδόθηκε στις 15 Νοεμβρίου 2017, εξαιρούσε τα επιβατηγά πλοία μήκους κάτω των 24 μέτρων («μικρά επιβατηγά πλοία») που ναυπηγούνται από χάλυβα ή ισοδύναμο υλικό από το πεδίο εφαρμογής της οδηγίας 2009/45/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου<sup>9</sup>, σύμφωνα με τις συστάσεις από τον έλεγχο καταλληλότητας της νομοθεσίας<sup>10</sup> για την ασφάλεια των επιβατηγών πλοίων της ΕΕ βάσει του προγράμματος βελτίωσης της καταλληλότητας και της αποδοτικότητας του κανονιστικού πλαισίου (REFIT). Η εν λόγω τροποποίηση θα ισχύει από τις 21 Δεκεμβρίου 2019.
- (2) Ο έλεγχος καταλληλότητας έδειξε ότι είναι δύσκολο να προσαρμοστούν στα μικρά επιβατηγά πλοία οι δεσμευτικές απαιτήσεις της οδηγίας 2009/45/ΕΚ που απορρέουν από τη διεθνή σύμβαση του 1974 για την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα (εφεξής «σύμβαση SOLAS του 1974»). Ελλείπει συγκεκριμένων προβληματισμών ως προς την ασφάλεια και κατάλληλων προτύπων στην οδηγία 2009/45/ΕΚ, τα πλοία μήκους κάτω των 24 μέτρων εξαιρέθηκαν, ως εκ τούτου, από το πεδίο εφαρμογής της εν λόγω οδηγίας.
- (3) Τα μικρά επιβατηγά πλοία ναυπηγούνται κυρίως από υλικά άλλα από τον χάλυβα και η συντριπτική πλειονότητα του στόλου αυτού έχει ήδη, ως εκ τούτου, πιστοποιηθεί σύμφωνα με την εθνική νομοθεσία. Τα κράτη μέλη αντιμετωπίζουν με διαφορετικούς τρόπους τη ρύθμιση της ασφάλειας των μικρών επιβατηγών πλοίων, γεγονός που οδηγεί σε διαφορές στους κανόνες και τα πρότυπα ασφάλειας. Η απόκλιση αυτή αποτελεί σημαντική πρόκληση, ειδικά για τους μικρότερους πλοιοκτήτες στην Ένωση, οι οποίοι στηρίζονται στην αγορά μεταχειρισμένων μικρών επιβατηγών πλοίων. Αυτό επιβεβαιώθηκε από τα αποτελέσματα της ανοιχτής διαβούλευσης, στην οποία συμμετείχαν κατά πλειονότητα πολύ μικρές ή μικρές επιχειρήσεις. Από τη διαβούλευση φάνηκε ότι μια πιο κοινή προσέγγιση των κανόνων ασφάλειας για τα

<sup>8</sup> Οδηγία (ΕΕ) 2017/2108 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 15ης Νοεμβρίου 2017, για την τροποποίηση της οδηγίας 2009/45/ΕΚ για τους κανόνες και τα πρότυπα ασφάλειας για τα επιβατηγά πλοία (ΕΕ L 315 της 30.11.2017, σ. 40).

<sup>9</sup> 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).

<sup>10</sup> COM(2015) 508.

μικρά επιβατηγά πλοία θα μπορούσε να έχει θετικό αντίκτυπο στη λειτουργία της εσωτερικής αγοράς στον εν λόγω τομέα.

- (4) Εσωτερική αγορά σκαφών αναψυχής δημιουργήθηκε με την οδηγία 94/25/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου<sup>11</sup>, με την οποία εναρμονίζονται τα χαρακτηριστικά ασφάλειας των σκαφών αναψυχής σε όλα τα κράτη μέλη και αίρονται οι φραγμοί εμπορίας μεταξύ των κρατών μελών. Αυτό δεν ισχύει για τα μικρά επιβατηγά πλοία.
- (5) Συνεπεία του ελέγχου καταλληλότητας συνιστάται ένα πλαίσιο προτύπων βάσει επιδόσεων ως η μόνη αναλογική προσέγγιση που θα μπορούσε να δημιουργήσει προστιθεμένη αξία σε επίπεδο Ένωσης. Μια τέτοια προσέγγιση θα αφήνει κάποια ελευθερία προσαρμογής στις τοπικές συνθήκες, όταν χρειάζεται, και θα προωθήσει καινοτόμα ναυπηγικά σχέδια, με την προϋπόθεση ότι θα εξακριβώνεται ότι τηρείται το απαιτούμενο επίπεδο ασφάλειας. Σε αντίθεση με ένα δεσμευτικό ρυθμιστικό πλαίσιο, θα ανταποκρίνεται καλύτερα στο ευρύ φάσμα ναυπηγικών σχεδίων, υλικών και εκμετάλλευσης των μικρών επιβατηγών πλοίων, και θα αποτυπώνει το γεγονός ότι τα κράτη μέλη βρίσκονται σε καλύτερη θέση για να αξιολογούν τους τοπικούς περιορισμούς ναυσιπλοΐας για τα μικρά επιβατηγά πλοία από άποψη απόστασης από την ακτή ή από τον λιμένα και καιρικών συνθηκών.
- (6) Οι στόχοι ασφάλειας και οι λειτουργικές απαιτήσεις που επισυνάπτονται στην παρούσα σύσταση βασίζονται στα εν λόγω πρότυπα βάσει επιδόσεων, καθώς και στην αποκτηθείσα πείρα σε διεθνές, ενωσιακό και εθνικό επίπεδο. Εκπονήθηκαν από κοινού με εμπειρογνώμονες και ενδιαφερόμενα μέρη των κρατών μελών και θα μπορούσαν, εφόσον υιοθετηθούν από τα κράτη μέλη και αναπτυχθούν περαιτέρω, να αποτελέσουν σημείο αναφοράς για τους επιβάτες που ταξιδεύουν σε δρομολόγια εσωτερικού με τα πλοία αυτά εντός των υδάτων της Ένωσης. Θα μπορούσαν να διευκολύνουν την πρόσβαση των ναυπηγών και των φορέων εκμετάλλευσης της Ένωσης και στην ευρύτερη αγορά της Ένωσης.
- (7) Η παρούσα σύσταση περιλαμβάνει στόχους ασφάλειας και λειτουργικές απαιτήσεις που έχουν προσαρμοσθεί καλύτερα για τα μικρά επιβατηγά πλοία. Τα κράτη μέλη θα πρέπει επομένως να κληθούν να καθοδηγηθούν από τους στόχους ασφάλειας και τις λειτουργικές απαιτήσεις που επισυνάπτονται στην παρούσα σύσταση, προκειμένου να επιτευχθεί μια πιο κοινή προσέγγιση για τους εφαρμοστέους κανόνες ασφάλειας των μικρών επιβατηγών πλοίων,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΣΥΣΤΑΣΗ: 1. Τα κράτη μέλη καλούνται να προλειάνουν το έδαφος για μια πιο κοινή προσέγγιση για τους κανόνες ασφάλειας των επιβατηγών πλοίων μήκους κάτω των 24 μέτρων («μικρά επιβατηγά πλοία») που εκτελούν εσωτερικές μεταφορές εντός των υδάτων της Ένωσης και δεν είναι ούτε σκάφη αναψυχής, όπως αυτά ορίζονται στο άρθρο 3 παράγραφος 2 της οδηγίας 2013/53/ΕΕ, ούτε επιβατηγά πλοία που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του άρθρου 3 παράγραφος 1 της οδηγίας 2009/45/ΕΚ, όπως τροποποιήθηκε με την οδηγία (ΕΕ) 2017/2108 και η οποία εφαρμόζεται από τις 21 Δεκεμβρίου 2019.

2. Προς τον σκοπό αυτό συνιστάται, από τις 21 Δεκεμβρίου 2019, τα κράτη μέλη:

<sup>11</sup> Καταργήθηκε και αντικαταστάθηκε από την οδηγία 2013/53/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 20ής Νοεμβρίου 2013, για τα σκάφη αναψυχής και τα ατομικά σκάφη (ΕΕ L 354 της 28.12.2013, σ. 90).

- α) να καθοδηγούνται, ανάλογα με την περίπτωση, από τους στόχους ασφάλειας και τις λειτουργικές απαιτήσεις για τα μικρά επιβατηγά πλοία που αναφέρονται στο παράρτημα·
  - β) να υποστηρίζουν την περαιτέρω ανάπτυξη των στόχων και των απαιτήσεων που αναφέρονται στο στοιχείο α) εντός του πλαισίου βάσει επιδόσεων, καθώς και τον προσδιορισμό και την αξιολόγηση εναλλακτικών μορφών εξακρίβωσης και υλοποίησής τους·
  - γ) να ενθαρρύνουν τη συμμετοχή των ενδιαφερομένων σε αυτή τη διαδικασία.
3. Η παρούσα σύσταση δεν θίγει το δικαίωμα των κρατών μελών να καθορίζουν εφαρμοστέους κανόνες ασφάλειας των μικρών επιβατηγών πλοίων που αναφέρονται στο σημείο 1.

Βρυξέλλες,

*Για το Συμβούλιο  
Ο Πρόεδρος*