



ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΝΩΣΗ

ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ

ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ

**Στρασβούργο, 15 Νοεμβρίου 2017
(OR. en)**

**2016/0170 (COD)
LEX 1763**

**PE-CONS 34/1/17
REV 1**

**MAR 140
CODEC 1123**

**ΟΔΗΓΙΑ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ
ΓΙΑ ΤΗΝ ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΗ ΤΗΣ ΟΔΗΓΙΑΣ 2009/45/ΕΚ ΓΙΑ ΤΟΥΣ ΚΑΝΟΝΕΣ
ΚΑΙ ΤΑ ΠΡΟΤΥΠΑ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΓΙΑ ΤΑ ΕΠΙΒΑΤΗΓΑ ΠΛΟΙΑ**

ΟΔΗΓΙΑ (ΕΕ) 2017/...
ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

της 15ης Νοεμβρίου 2017

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

(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 34 της 2.2.2017, σ. 167.

² Θέση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 4ης Οκτωβρίου 2017 (δεν έχει ακόμη δημοσιευθεί στην Επίσημη Εφημερίδα) και απόφαση του Συμβουλίου της 23ης Οκτωβρίου 2017.

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Προκειμένου να διατηρηθούν το υψηλό επίπεδο ασφάλειας και συνεπώς η εμπιστοσύνη των επιβατών όπως προβλέπεται από τα κοινά πρότυπα ασφάλειας που καθορίζονται στην οδηγία 2009/45/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου¹, καθώς και ισότιμοι όροι ανταγωνισμού, είναι αναγκαίο να βελτιωθεί η εφαρμογή της εν λόγω οδηγίας. Η οδηγία 2009/45/EK θα πρέπει να ισχύει μόνο για τα επιβατηγά πλοία και τα σκάφη για τα οποία προορίζονται τα πρότυπα ασφάλειας της εν λόγω οδηγίας. Συνεπώς, θα πρέπει να εξαιρεθούν από το πεδίο εφαρμογής της εν λόγω οδηγίας ορισμένοι ειδικοί τύποι πλοίων, και ειδικότερα τα βοηθητικά σκάφη, τα ιστιοφόρα πλοία και τα πλοία που μεταφέρουν, για παράδειγμα σε υπεράκτιες εγκαταστάσεις, εκπαιδευμένο προσωπικό το οποίο δεν απασχολείται για τις ανάγκες του πλοίου.
- (2) Τα μεταφερόμενα από πλοίο βοηθητικά σκάφη χρησιμοποιούνται για να μεταφέρουν τους επιβάτες από επιβατηγά πλοία απευθείας προς την ακτή και αντιστρόφως, χρησιμοποιώντας τη συντομότερη ασφαλή θαλάσσια διαδρομή. Δεν είναι κατάλληλα και δεν θα πρέπει να χρησιμοποιούνται για άλλα είδη υπηρεσιών, όπως οι παράκτιες εκδρομές σε αξιοθέατα. Οι εκδρομές αυτές θα πρέπει να πραγματοποιούνται από πλοία που πληρούν τις απαιτήσεις για επιβατηγά πλοία του παράκτιου κράτους, όπως αναφέρεται, μεταξύ άλλων, στις κατευθυντήριες γραμμές του IMO (MSC.1/Circ. 1417 σχετικά με τις κατευθυντήριες γραμμές για τα βοηθητικά σκάφη επιβατηγών πλοίων). Τα κράτη μέλη και η Επιτροπή θα πρέπει να προωθήσουν τη συζήτηση στο πλαίσιο του IMO για να αναθεωρηθούν οι κατευθυντήριες γραμμές με στόχο την αύξηση της ασφάλειας. Η Επιτροπή θα πρέπει να αξιολογήσει κατά πόσον είναι αναγκαίο να καταστούν υποχρεωτικές οι κατευθυντήριες γραμμές.

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).

- (3) Η οδηγία 2009/45/EK εξαιρεί από το πεδίο εφαρμογής της τα μη μηχανοκίνητα επιβατηγά πλοία. Τα ιστιοφόρα πλοία δεν θα πρέπει να πιστοποιούνται με βάση την εν λόγω οδηγία, εφόσον η μηχανική τους πρόωση προορίζεται μόνο για βοηθητική χρήση και χρήση σε καταστάσεις εκτάκτου ανάγκης. Η Επιτροπή θα πρέπει, ως εκ τούτου, να αξιολογήσει κατά πόσον είναι αναγκαίες κοινές ευρωπαϊκές απαιτήσεις για την κατηγορία αυτή των επιβατηγών πλοίων έως το 2020.
- (4) Οι υπεράκτιες εγκαταστάσεις εξυπηρετούνται από σκάφη που μεταφέρουν εργαζόμενους της βιομηχανίας. Αυτοί οι εργαζόμενοι της βιομηχανίας απαιτείται να ολοκληρώσουν επιτυχώς κύκλο μαθημάτων υποχρεωτικής κατάρτισης σε θέματα ασφάλειας και να πληρούν ορισμένα υποχρεωτικά κριτήρια σχετικά με την κατάσταση της υγείας τους. Θα πρέπει συνεπώς να καλύπτονται από διαφορετικούς και ειδικούς κανόνες ασφάλειας που δεν εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της παρούσας οδηγίας. Τα κράτη μέλη και η Επιτροπή καλούνται να στηρίξουν ενεργά το εν εξελίξει έργο του IMO στον τομέα των προτύπων ασφάλειας για τα σκάφη που εξυπηρετούν υπεράκτιες εγκαταστάσεις, με βάση το ψήφισμα του IMO MSC.418(97).
- (5) Το πρόγραμμα βελτίωσης της καταλληλότητας και της αποτελεσματικότητας του κανονιστικού πλαισίου (Regulatory Fitness and Performance Programme - REFIT) έχει δείξει ότι τα πλοία από αλουμίνιο δεν πιστοποιούνται σε όλα τα κράτη μέλη βάσει της οδηγίας 2009/45/EK. 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 στην Ένωση. Για να αποφευχθεί ο κίνδυνος της ανομοιογενούς εφαρμογής που ενέχουν οι διαφορετικές ερμηνείες του ορισμού του αλουμινίου ως ισοδύναμου υλικού και της ισχύος των αντίστοιχων προτύπων πυρασφάλειας, που έχει ως αποτέλεσμα διαφορετικές ερμηνείες του πεδίου εφαρμογής της οδηγίας, θα πρέπει να αποσαφηνιστεί ο ορισμός του ισοδύναμου υλικού. Θα πρέπει να επιτρέπεται στα κράτη μέλη να επιλέγουν αυστηρότερα μέτρα για την πρόληψη των πυρκαγιών σύμφωνα με τις διατάξεις της παρούσας οδηγίας σχετικά με τις πρόσθετες απαιτήσεις ασφάλειας.

- (6) Σημαντικός αριθμός επιβατηγών πλοίων κατασκευασμένων από κράμα αλουμινίου εξασφαλίζουν τις τακτικές και συχνές θαλάσσιες συνδέσεις μεταξύ διαφόρων λιμένων εντός ενός κράτους μέλους. Επειδή η συμμόρφωση με τις απαιτήσεις της παρούσας οδηγίας θα είχαν σοβαρές επιπτώσεις σε τέτοιες μεταφορικές δραστηριότητες και στις σχετικές κοινωνικοοικονομικές συνθήκες, καθώς και οικονομικές και τεχνικές συνέπειες για τα υπάρχοντα και τα νέα πλοία, τα εν λόγω κράτη μέλη θα πρέπει να έχουν τη δυνατότητα να εφαρμόζουν, για περιορισμένο χρονικό διάστημα, το εθνικό δίκαιο σε τέτοια επιβατηγά πλοία, εξασφαλίζοντας παράλληλα ότι διατηρείται επαρκώς το επίπεδο ασφάλειας.
- (7) Με σκοπό την ενίσχυση της νομικής σαφήνειας και συνοχής, και συνεπώς την αύξηση του επιπέδου ασφάλειας, θα πρέπει να επικαιροποιηθούν μερικοί ορισμοί και ορισμένες παραπομπές και να εναρμονιστούν περαιτέρω με τους σχετικούς διεθνείς ή ενωσιακούς κανόνες. Κατά την επιδίωξη των ανωτέρω, θα πρέπει να ληφθεί ειδική μέριμνα ώστε να μην μεταβληθεί το υφιστάμενο πεδίο εφαρμογής της οδηγίας 2009/45/EK. Ειδικότερα, ο ορισμός του παραδοσιακού πλοίου θα πρέπει να ευθυγραμμιστεί καλύτερα με την οδηγία 2002/59/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου¹ και, ταυτόχρονα, να διατηρηθούν τα ισχύοντα κριτήρια σχετικά με το έτος κατασκευής και τον τύπο του υλικού. Ο ορισμός των θαλαμηγών και των σκαφών αναψυχής θα πρέπει να ευθυγραμμιστεί καλύτερα με τη διεθνή σύμβαση για την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα του 1974 (σύμβαση SOLAS 1974).

¹ 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).

- (8) Σύμφωνα με την αρχή της αναλογικότητας, αποδείχθηκε ότι οι ισχύουσες δεσμευτικές απαιτήσεις που απορρέουν από τη σύμβαση SOLAS 1974 είναι δύσκολο να προσαρμοστούν στα μικρά επιβατηγά πλοία μήκους κάτω των 24 μέτρων. Επιπλέον, τα μικρά σκάφη κατασκευάζονται κυρίως από υλικά εκτός του χάλυβα. Ως εκ τούτου, ο αριθμός των εν λόγω πλοίων που έχουν πιστοποιηθεί βάσει της οδηγίας 2009/45/EK είναι πολύ περιορισμένος. Ελλείπει ιδιαίτερων προβλημάτων ασφάλειας και εφόσον στην οδηγία 2009/45/EK δεν προβλέπονται κατάλληλα πρότυπα, τα πλοία μήκους κάτω των 24 μέτρων θα πρέπει, συνεπώς, να εξαιρούνται από το πεδίο εφαρμογής της εν λόγω οδηγίας και θα πρέπει να υπόκεινται σε ειδικά πρότυπα ασφάλειας καθοριζόμενα από τα κράτη μέλη, τα οποία είναι τα πλέον κατάλληλα να εκτιμήσουν τους τοπικούς περιορισμούς στη ναυσιπλοΐα για τα εν λόγω πλοία όσον αφορά την απόσταση από την ακτή ή τον λιμένα και τις καιρικές συνθήκες. Κατά τον καθορισμό των προτύπων αυτών, τα κράτη μέλη θα πρέπει να λαμβάνουν υπόψη τις κατευθυντήριες οδηγίες που εκδίδει η Επιτροπή. Οι εν λόγω κατευθυντήριες οδηγίες θα πρέπει να λαμβάνουν υπόψη τυχόν διεθνείς συμφωνίες και συμβάσεις του ΙΜΟ, κατά περίπτωση, και θα πρέπει να αποφεύγουν να θεσπίζουν επιπρόσθετες απαιτήσεις πέραν των υφιστάμενων διεθνών κανόνων. Η Επιτροπή καλείται να εγκρίνει τέτοιες κατευθυντήριες οδηγίες το συντομότερο δυνατόν.
- (9) Προκειμένου να απλουστευθούν περαιτέρω οι ορισμοί των θαλάσσιων περιοχών που προβλέπονται στην οδηγία 2009/45/EK και να μειωθεί στο ελάχιστο η επιβάρυνση για τα κράτη μέλη, θα 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 θα 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 μπορεί να αξιολογείται μόνο από τα κράτη μέλη κατά περίπτωση. Θα πρέπει, εφόσον κρίνεται απαραίτητο, τυχόν λειτουργικοί περιορισμοί που σχετίζονται με την απόσταση από καταφύγιο για συγκεκριμένο πλοίο να αναφέρονται στο πιστοποιητικό ασφάλειας επιβατηγού πλοίου.

- (10) Λόγω των ειδικών γεωγραφικών και μετεωρολογικών χαρακτηριστικών και του μεγάλου αριθμού νησιών που πρέπει να εξυπηρετούνται τακτικά και συχνά στην Ελλάδα, τόσο με την ηπειρωτική χώρα όσο και μεταξύ τους, και του επακόλουθου μεγάλου αριθμού πιθανών θαλάσσιων συνδέσεων, θα πρέπει να επιτραπεί στην Ελλάδα να παρεκκλίνει από την υποχρέωση καθορισμού θαλάσσιων περιοχών. Αντί γι' αυτό, θα πρέπει να επιτραπεί στην Ελλάδα να ταξινομεί τα επιβατηγά πλοία σύμφωνα με τη συγκεκριμένη θαλάσσια διαδρομή στην οποία εκτελούν δρομολόγια, διατηρώντας παράλληλα τα ίδια κριτήρια για τις κατηγορίες επιβατηγών πλοίων και τα ίδια πρότυπα ασφάλειας.
- (11) Προκειμένου να αποφευχθούν ακούσιες αρνητικές συνέπειες των ισχυουσών διατάξεων, βάσει των οποίων φορτηγά πλοία τα οποία έχουν υποστεί μετατροπή δεν μπορούν να θεωρηθούν νέα επιβατηγά πλοία, θα πρέπει να διευκρινιστεί ότι οι απαιτήσεις μετατροπής ισχύουν όχι μόνο για τα υπάρχοντα επιβατηγά πλοία, αλλά για όλα τα πλοία.
- (12) Δεδομένου ότι βάσει της οδηγίας 2009/16/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου¹ ένα κράτος λιμένα μπορεί να επιθεωρήσει επιβατηγό πλοίο ή επιβατηγό ταχύπλοο σκάφος που φέρει σημαία διαφορετική από αυτήν του κράτους λιμένα, όταν εκτελεί εσωτερικά δρομολόγια, οι ειδικές διατάξεις του άρθρου 5 παράγραφος 3 της οδηγίας 2009/45/EK είναι περιττές και θα πρέπει να διαγραφούν.

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 (EE L 131 της 28.5.2009, σ. 57).

- (13) Λόγω των διαφορετικών προσεγγίσεων ανάμεσα στις απαιτήσεις της σύμβασης SOLAS 1974 σχετικά με την ευστάθεια έπειτα από βλάβη και τις ειδικές απαιτήσεις της Ένωσης για την ευστάθεια έπειτα από βλάβη για επιβατηγά οχηματαγωγά πλοία ro-ro που περιλαμβάνονται στην οδηγία 2003/25/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου¹, θα πρέπει να αξιολογηθεί αν είναι αναγκαία η οδηγία 2003/25/EK, καθώς και η προστιθέμενη αξία της, με βάση το κατά πόσον οι εν λόγω απαιτήσεις της σύμβασης SOLAS 1974 εξασφαλίζουν το ίδιο επίπεδο ασφάλειας.
- (14) Για να ενισχυθεί η διαφάνεια και να διευκολυνθεί η κοινοποίηση των εξαιρέσεων, των ισοδύναμων απαιτήσεων και των πρόσθετων μέτρων ασφάλειας από τα κράτη μέλη, η Επιτροπή θα πρέπει να συστήσει και να τηρεί βάση δεδομένων. Αυτή θα πρέπει να περιλαμβάνει τα κοινοποιηθέντα μέτρα τόσο υπό τη μορφή σχεδίου όσο και υπό την εγκριθείσα μορφή τους. Τα εγκριθέντα μέτρα θα πρέπει να καθίστανται προσβάσιμα στο κοινό.
- (15) Λαμβανομένων υπόψη των αλλαγών που επέφερε η Συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΣΛΕΕ), οι αρμοδιότητες που ανατίθενται στην Επιτροπή για την εφαρμογή της οδηγίας 2009/45/EK θα πρέπει να επικαιροποιηθούν αναλόγως. Οι εκτελεστικές πράξεις θα πρέπει να εκδίδονται σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 182/2011 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου².

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).

² 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).

- (16) Προκειμένου να ληφθούν υπόψη οι εξελίξεις σε διεθνές επίπεδο και η αποκτηθείσα πείρα καθώς και να αυξηθεί η διαφάνεια, θα πρέπει να ανατεθεί στην Επιτροπή η εξουσία έκδοσης πράξεων σύμφωνα με το άρθρο 290 ΣΛΕΕ όσον αφορά τη μη εφαρμογή, για τους σκοπούς της παρούσας οδηγίας, τροποποιήσεων των διεθνών πράξεων, εφόσον είναι σκόπιμο, και την επικαιροποίηση των τεχνικών απαιτήσεων. Είναι ιδιαίτερα σημαντικό η Επιτροπή να διεξάγει, κατά τις προπαρασκευαστικές της εργασίες, τις κατάλληλες διαβουλεύσεις, μεταξύ άλλων και σε επίπεδο εμπειρογνομόνων, οι οποίες να πραγματοποιούνται σύμφωνα με τις αρχές που ορίζονται στη διοργανική συμφωνία της 13ης Απριλίου 2016 για τη βελτίωση του νομοθετικού έργου. Πιο συγκεκριμένα, προκειμένου να εξασφαλιστεί η ίση συμμετοχή στην προετοιμασία των κατ' εξουσιοδότηση πράξεων, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο λαμβάνουν όλα τα έγγραφα κατά τον ίδιο χρόνο με τους εμπειρογνώμονες των κρατών μελών, και οι εμπειρογνώμονές τους έχουν συστηματικά πρόσβαση στις συνεδριάσεις των ομάδων εμπειρογνομόνων της Επιτροπής που ασχολούνται με την προετοιμασία των κατ' εξουσιοδότηση πράξεων.
- (17) Δεδομένου ότι οι συγκεκριμένες αναφορές του άρθρου 14 στις εν εξελίξει εργασίες στο πλαίσιο του IMO είναι πλέον παρωχημένες, το άρθρο αυτό θα πρέπει να διαγραφεί. Ωστόσο, οι γενικοί στόχοι της διεθνούς δράσης για τη βελτίωση της ασφάλειας των επιβατηγών πλοίων και την εξασφάλιση ισότιμων όρων ανταγωνισμού εξακολουθούν να ισχύουν και θα πρέπει να επιδιώκονται σύμφωνα με τις Συνθήκες. Για τον σκοπό αυτό, τα κράτη μέλη και η Επιτροπή οφείλουν να εργαστούν στο πλαίσιο του IMO για την αναθεώρηση και τη βελτίωση των κανονισμών της σύμβασης SOLAS 1974.

- (18) Είναι σημαντικό οι τυχόν ποινές που ορίζονται από τα κράτη μέλη να επιβάλλονται ορθά και να είναι αποτελεσματικές, αναλογικές και αποτρεπτικές.
- (19) Ενόψει της ολοκλήρωσης του κύκλου παρακολούθησης στο πλαίσιο των επισκέψεων του Ευρωπαϊκού Οργανισμού για την Ασφάλεια στη Θάλασσα (EMSA), η Επιτροπή θα πρέπει να αξιολογήσει την εφαρμογή της οδηγίας 2009/45/EK έως ... [εννέα έτη από την ημερομηνία έναρξης ισχύος της παρούσας τροποποιητικής οδηγίας] και να υποβάλει σχετική έκθεση στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο. Τα κράτη μέλη θα πρέπει να συνεργάζονται με την Επιτροπή για τη συλλογή όλων των απαραίτητων πληροφοριών για την εν λόγω αξιολόγηση.
- (20) Προκειμένου να μην επιβληθεί δυσανάλογη διοικητική επιβάρυνση στα μεσόγεια κράτη μέλη που δε διαθέτουν θαλάσσιους λιμένες και πλοία που φέρουν τη σημαία τους, τα οποία εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της παρούσας οδηγίας, θα πρέπει να επιτραπεί σε τέτοια κράτη μέλη να παρεκκλίνουν από τις διατάξεις της παρούσας οδηγίας. Τούτο σημαίνει ότι εφόσον πληρούνται αυτές οι προϋποθέσεις, δεν είναι υποχρεωμένα να μεταφέρουν την παρούσα οδηγία στο εθνικό τους δίκαιο.
- (21) Το ανθρώπινο στοιχείο αποτελεί θεμελιώδη συνιστώσα της ασφάλειας των πλοίων και των σχετικών διαδικασιών. Προκειμένου να διατηρηθεί υψηλό επίπεδο ασφάλειας, είναι αναγκαίο να ληφθεί υπόψη η σχέση μεταξύ ασφάλειας, συνθηκών διαβίωσης στο πλοίο, συνθηκών εργασίας και εκπαίδευσης, συμπεριλαμβανομένης της εκπαίδευσης που αφορά τις διασυννοριακές επιχειρήσεις διάσωσης και έκτακτης ανάγκης σύμφωνα με τις διεθνείς απαιτήσεις. Τα κράτη μέλη και η Επιτροπή θα πρέπει συνεπώς να διαδραματίζουν προορατικό ρόλο σε διεθνές επίπεδο ώστε να παρακολουθείται και να βελτιώνεται η κοινωνική διάσταση για τους ναυτικούς επί των πλοίων.

- (22) Προκειμένου να διευκολύνει τη διαδικασία εφαρμογής, ο EMSA θα πρέπει να υποστηρίζει την Επιτροπή και τα κράτη μέλη σύμφωνα με τις σχετικές διατάξεις του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1406/2002 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου¹.
- (23) Συνεπώς, η οδηγία 2009/45/ΕΚ θα πρέπει να τροποποιηθεί αναλόγως,

ΕΞΕΔΩΣΑΝ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΟΔΗΓΙΑ:

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).

Άρθρο 1
Τροποποιήσεις της οδηγίας 2009/45/EK

Η οδηγία 2009/45/EK 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 μαζί με τα πρωτόκολλά τους και τις τροποποιήσεις τους, 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»·

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 Συμβάσεις του IMO», ο οποίος περιέχεται στο ψήφισμα αριθ. Α.749(18) της ολομέλειας του IMO, 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 IMO, της 4ης Δεκεμβρίου 2008, στην επικαιροποιημένη τους έκδοση»·

- γ) το στοιχείο ζ) σημείο ii) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:
- «ii) η ανώτατη ταχύτητά τους, όπως ορίζεται στον κανονισμό 1.4.30 του κώδικα ταχυπλόων σκαφών του 1994 και στον κανονισμό 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) στο στοιχείο ιζ) το πρώτο εδάφιο αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:
- «ιζ) «θαλάσσια περιοχή»: οποιαδήποτε θαλάσσια περιοχή ή θαλάσσια διαδρομή καθορίζεται με βάση το άρθρο 4»·
- στ) το στοιχείο ιη) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:
- «ιη) «λιμενική περιοχή»: κάθε περιοχή, πλην της θαλάσσιας περιοχής που καθορίζεται σύμφωνα με το άρθρο 4, από το κράτος μέλος που έχει δικαιοδοσία, 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 ενός ποταμού ή άλλη παρόμοια προστατευμένη περιοχή»·
- ζ) το στοιχείο ιθ) διαγράφεται·

η) 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.»

θ) 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).»

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

«κε) «άτομα μειωμένης κινητικότητας»: άτομα που έχουν ιδιαίτερη δυσκολία όταν χρησιμοποιούν τις δημόσιες συγκοινωνίες, συμπεριλαμβανομένων των ηλικιωμένων, των ατόμων με αναπηρίες, των ατόμων με προβλήματα αισθητηριακής φύσεως και των ατόμων που χρησιμοποιούν αναπηρικές πολυθρόνες, των εγκύων γυναικών και των ατόμων που συνοδεύουν παιδιά μικρής ηλικίας.»

ια) προστίθενται τα ακόλουθα στοιχεία:

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

κστα) «ισοδύναμο υλικό»: κράμα αλουμινίου ή άλλο άκαυστο υλικό το οποίο, από τη φύση του ή λόγω της μόνωσής του, παρουσιάζει ιδιότητες δομής και ακεραιότητας ισοδύναμες με εκείνες του χάλυβα στο τέλος της εφαρμοζόμενης έκθεσης στην πρότυπη δοκιμή πυρός·

κστβ) «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·

κστγ) «παραδοσιακά πλοία»: ιστορικά επιβατηγά πλοία κάθε είδους και τα αντίγραφά 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 ζώντανά πολιτιστικά μνημεία, λειτουργούν δε σύμφωνα με τις πατροπαράδοτες ναυτικές αρχές και τεχνικές·

κστδ) «θαλαμηγός αναψυχής ή σκάφος αναψυχής»: σκάφος το οποίο δεν χρησιμοποιείται για εμπορικούς σκοπούς, ανεξάρτητα από το μέσο πρόωσης·

κστε) «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·

κστστ) «πλοίο εφοδιασμού υπεράκτιων εγκαταστάσεων»: πλοίο που χρησιμοποιείται για τη μεταφορά και τη διαμονή εργαζομένων της βιομηχανίας που δεν πραγματοποιούν εργασίες επί του πλοίου οι οποίες είναι ουσιώδεις για τις ανάγκες του πλοίου·

κστζ) «σκάφος εφοδιασμού υπεράκτιων εγκαταστάσεων»: σκάφος που χρησιμοποιείται για τη μεταφορά και τη διαμονή εργαζομένων της βιομηχανίας που δεν πραγματοποιούν εργασίες επί του πλοίου οι οποίες είναι ουσιώδεις για τις ανάγκες του σκάφους·

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

- κάθε αλλαγή που μεταβάλλει ουσιωδώς τις διαστάσεις του πλοίου, όπως η επιμήκυνση με την προσθήκη νέου τμήματος,
- κάθε αλλαγή που μεταβάλλει ουσιωδώς την ικανότητα μεταφοράς επιβατών του πλοίου, όπως η μετασκευή του καταστρώματος οχημάτων σε χώρους ενδιαίτησεως επιβατών,
- κάθε αλλαγή που παρατείνει ουσιωδώς την ωφέλιμη διάρκεια ζωής του πλοίου, όπως η 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 κράτους λιμένα, εξασφαλίζει ότι τα επιβατηγά πλοία και τα επιβατηγά ταχύπλοα σκάφη που φέρουν σημαία κράτους μη μέλους, πριν ξεκινήσουν την εκτέλεση εσωτερικών δρομολογίων στο κράτος μέλος αυτό, πληρούν στο ακέραιο τις απαιτήσεις της παρούσας οδηγίας.

2. Η παρούσα οδηγία δεν εφαρμόζεται:

α) στα επιβατηγά πλοία που είναι:

i) πολεμικά και οπλιταγωγά πλοία,

ii) ιστιοφόρα πλοία,

iii) πλοία που δεν έχουν μηχανικά μέσα πρόωσης,

- iv) 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)],
 - v) ξύλινα πλοία πρωτόγονης κατασκευής,
 - vi) παραδοσιακά πλοία,
 - vii) θαλαμηγοί αναψυχής,
 - viii) πλοία που χρησιμοποιούνται αποκλειστικά σε λιμενικές περιοχές,
 - ix) πλοία εφοδιασμού υπεράκτιων εγκαταστάσεων ή
 - x) βοηθητικά σκάφη,
- β) στα ταχύπλοα επιβατηγά σκάφη που είναι:
- i) πολεμικά και οπλιταγωγά σκάφη,
 - ii) σκάφη αναψυχής,
 - iii) σκάφη που χρησιμοποιούνται αποκλειστικά σε λιμενικές περιοχές ή
 - iv) σκάφη εφοδιασμού υπεράκτιων εγκαταστάσεων.

3. Τα κράτη μέλη χωρίς θαλάσσιους λιμένες και χωρίς επιβατηγά πλοία ή σκάφη που φέρουν τη σημαία τους τα οποία εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της παρούσας οδηγίας μπορούν να παρεκκλίνουν από τις διατάξεις της παρούσας οδηγίας, εκτός από την υποχρέωση που αναφέρεται στο δεύτερο εδάφιο.

Τα κράτη μέλη που έχουν την πρόθεση να κάνουν χρήση της παρέκκλισης αυτής γνωστοποιούν στην Επιτροπή το αργότερο στις ... [ημερομηνία μεταφοράς της παρούσας τροποποιητικής οδηγίας στο εθνικό δίκαιο] κατά πόσον τηρούνται οι προϋποθέσεις και στη συνέχεια ενημερώνουν την Επιτροπή ετησίως σχετικά με οποιαδήποτε αλλαγή. Τέτοια κράτη μέλη μπορούν να μην επιτρέψουν σε επιβατηγά πλοία ή σκάφη που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της παρούσας οδηγίας να φέρουν τη σημαία τους έως ότου μεταφέρουν στο εθνικό δίκαιο και εφαρμόσουν την παρούσα οδηγία.».

3) Το άρθρο 4 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Άρθρο 4

Ταξινόμηση θαλάσσιων περιοχών και κατηγοριών επιβατηγών πλοίων

1. Οι θαλάσσιες περιοχές κατατάσσονται στις εξής κατηγορίες:

“Περιοχή Α”:	θαλάσσια περιοχή εκτός των περιοχών Β, Γ και Δ.
“Περιοχή Β”:	θαλάσσια περιοχή οι γεωγραφικές συντεταγμένες της οποίας σε κανένα σημείο δεν απέχουν περισσότερο από 20 μίλια από την ακτογραμμή που αντιστοιχεί στο μέσο ύψος της παλίρροιας, αλλά βρίσκεται εκτός των θαλάσσιων περιοχών Γ και Δ.
“Περιοχή Γ”:	θαλάσσια περιοχή οι γεωγραφικές συντεταγμένες της οποίας σε κανένα σημείο δεν απέχουν περισσότερο από 5 μίλια από την ακτογραμμή που αντιστοιχεί στο μέσο ύψος της παλίρροιας, αλλά βρίσκεται εκτός της θαλάσσιας περιοχής Δ αν υπάρχει. Επιπλέον η πιθανότητα το σημαντικό ύψος κύματος να υπερβαίνει τα 2,5 μέτρα είναι μικρότερη από 10% για περίοδο ενός έτους, όταν πρόκειται για εκτέλεση δρομολογίων καθ’ όλη τη διάρκεια του έτους, ή για συγκεκριμένη περίοδο στην περίπτωση εποχικής εκτέλεσης δρομολογίων, όπως η εκτέλεση δρομολογίων κατά την καλοκαιρινή περίοδο.
“Περιοχή Δ”:	θαλάσσια περιοχή οι γεωγραφικές συντεταγμένες της οποίας σε κανένα σημείο δεν απέχουν περισσότερο από 3 μίλια από την ακτογραμμή που αντιστοιχεί στο μέσο ύψος της παλίρροιας, Επιπλέον η πιθανότητα το σημαντικό ύψος κύματος να υπερβαίνει το 1,5 μέτρο είναι μικρότερη από 10% για περίοδο ενός έτους, όταν πρόκειται για εκτέλεση δρομολογίων καθ’ όλη τη διάρκεια του έτους, ή για συγκεκριμένη περίοδο στην περίπτωση εποχικής εκτέλεσης δρομολογίων, όπως η εκτέλεση δρομολογίων κατά την καλοκαιρινή περίοδο.

2. Κάθε κράτος μέλος:

- α) καθορίζει και, όποτε απαιτείται, επικαιροποιεί κατάλογο των θαλάσσιων περιοχών υπό τη δικαιοδοσία του·

- β) προσδιορίζει το εσωτερικό σύνορο της θαλάσσιας περιοχής που βρίσκεται εγγύτερα στην ακτογραμμή του·
- γ) δημοσιεύει τον κατάλογο σε δημόσια βάση δεδομένων, διαθέσιμη στον διαδικτυακό τόπο της αρμόδιας ναυτιλιακής αρχής·
- δ) κοινοποιεί στην Επιτροπή τη θέση των πληροφοριών αυτών και την ενημερώνει όταν γίνονται τροποποιήσεις του καταλόγου.
3. Κατά παρέκκλιση από την υποχρέωση καθορισμού καταλόγου θαλάσσιων περιοχών, η Ελλάδα μπορεί να καταρτίσει, και όποτε απαιτείται επικαιροποιεί, κατάλογο θαλάσσιων διαδρομών που καλύπτουν τις θαλάσσιες διαδρομές στην Ελλάδα, χρησιμοποιώντας τα αντίστοιχα κριτήρια για τις κατηγορίες που ορίζονται στην παράγραφο 1.
4. Τα επιβατηγά πλοία κατατάσσονται στις ακόλουθες κατηγορίες, ανάλογα με τη θαλάσσια περιοχή στην οποία μπορούν να εκτελούν δρομολόγια:

“Κατηγορία Α”:	επιβατηγά πλοία που εκτελούν εσωτερικά δρομολόγια στις περιοχές Α, Β, Γ και Δ.
“Κατηγορία Β”:	επιβατηγά πλοία που εκτελούν εσωτερικά δρομολόγια στις περιοχές Β, Γ και Δ.
“Κατηγορία Γ”:	επιβατηγά πλοία που εκτελούν εσωτερικά δρομολόγια στις περιοχές Γ και Δ.
“Κατηγορία Δ”:	επιβατηγά πλοία που εκτελούν εσωτερικά δρομολόγια στην περιοχή Δ.

5. Για τα ταχύπλοα επιβατηγά σκάφη ισχύουν οι κατηγορίες που ορίζονται στο κεφάλαιο 1 (1.4.10) και (1.4.11) του κώδικα ταχυπλόων σκαφών του 1994 ή το κεφάλαιο 1 (1.4.12) και (1.4.13) του κώδικα ταχυπλόων σκαφών του 2000.».

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 κράτους λιμένα, αναγνωρίζει το πιστοποιητικό ασφάλειας ταχύπλοου σκάφους και την άδεια λειτουργίας που εκδίδονται από άλλο κράτος μέλος για ταχύπλοα επιβατηγά σκάφη που εκτελούν εσωτερικά δρομολόγια, ή το κατά το άρθρο 13 πιστοποιητικό ασφάλειας επιβατηγών σκαφών, που εκδίδεται από άλλο κράτος μέλος για επιβατηγά πλοία που εκτελούν εσωτερικά δρομολόγια.»

β) η παράγραφος 3 διαγράφεται·

γ) η παράγραφος 4 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«4. Ναυτιλιακός εξοπλισμός που πληροί τις απαιτήσεις που καθορίζονται σύμφωνα με την οδηγία 2014/90/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου* θεωρείται σύμφωνος με τις απαιτήσεις της παρούσας οδηγίας.

* 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).».

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, συμμορφώνονται προς 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·

– το σημείο iii) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«iii) παρά τα προβλεπόμενα στο σημείο i), τα νέα επιβατηγά πλοία της κατηγορίας Δ εξαιρούνται από την απαίτηση ελάχιστου ύψους πλώρας που καθορίζεται στη διεθνή σύμβαση του 1966 περί γραμμών φορτώσεως πλοίων»·

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 συμμορφώνονται προς τις σχετικές ειδικές απαιτήσεις που ορίζονται στην παρούσα οδηγία και, όσον αφορά στους τομείς που δεν διέπονται από τις εν λόγω απαιτήσεις, στους κανόνες της αρχής του κράτους σημαίας· οι κανόνες αυτοί 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 επιτρέπεται να εκτελούν δρομολόγια· προτού επιτραπεί η τακτική εκτέλεση εσωτερικών δρομολογίων από υπάρχοντα επιβατηγά πλοία των κατηγοριών Γ και Δ σε κράτος λιμένα, η αρχή του κράτους σημαίας εξασφαλίζει τη συμφωνία του κράτους λιμένα σχετικά με αυτούς τους κανόνες·

δ) όταν ένα κράτος μέλος θεωρεί ότι οι κανόνες που απαιτεί η αρχή του κράτους λιμένα σύμφωνα με το στοιχείο γ) της παρούσας παραγράφου είναι παράλογοι, το γνωστοποιεί αμέσως στην Επιτροπή. Η Επιτροπή εκδίδει εκτελεστικές πράξεις που περιέχουν την απόφασή της σχετικά με το αν οι κανόνες της αρχής του κράτους λιμένα είναι εύλογοι. Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης στην οποία παραπέμπει το 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 ασφάλειας 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 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. Όσον αφορά τα νέα και τα υπάρχοντα πλοία, οι μεγάλης έκτασης επισκευές, μετατροπές και μετασκευές καθώς και ο συνδεόμενος με τις εργασίες αυτές εξοπλισμός 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 ... [ημερομηνία έναρξης ισχύος της παρούσας τροποποιητικής οδηγίας] συμμορφώνονται προς τις απαιτήσεις της παρούσας οδηγίας έως ... [έξι έτη από την ημερομηνία που αναφέρεται στο άρθρο 2 παράγραφος 1 δεύτερο εδάφιο].
7. Κατά παρέκκλιση από την παρούσα οδηγία, κράτος μέλος με περισσότερα από 60 επιβατηγά πλοία κατασκευασμένα από κράμα αλουμινίου που φέρουν τη σημαία του στις ... [να προστεθεί η ημερομηνία έναρξης ισχύος της παρούσας τροποποιητικής οδηγίας] μπορεί να εξαιρεί από τις διατάξεις της παρούσας οδηγίας τα ακόλουθα επιβατηγά πλοία, για τις ακόλουθες περιόδους:
- α) τα επιβατηγά πλοία των κατηγοριών Β, Γ και Δ που είναι κατασκευασμένα από κράμα αλουμινίου μετά την ... [ημερομηνία έναρξης ισχύος της παρούσας τροποποιητικής οδηγίας] για περίοδο 10 ετών μετά την εν λόγω ημερομηνία· και
- β) τα επιβατηγά πλοία των κατηγοριών Β, Γ και Δ που είναι κατασκευασμένα από κράμα αλουμινίου πριν από την ... [ημερομηνία έναρξης ισχύος της παρούσας τροποποιητικής οδηγίας] για περίοδο 12 ετών μετά την εν λόγω ημερομηνία,

υπό τον όρο ότι τα εν λόγω πλοία εκτελούν δρομολόγια αποκλειστικά μεταξύ λιμένων του εν λόγω κράτους μέλους.

Οποιοδήποτε κράτος μέλος επιθυμεί να κάνει χρήση της παρέκκλισης αυτής ενημερώνει την Επιτροπή για την πρόθεσή του να κάνει χρήση της παρέκκλισης το αργότερο έως την ... [η ημερομηνία που αναφέρεται στο άρθρο 2 παράγραφος 1 δεύτερο εδάφιο] και επίσης ενημερώνει την Επιτροπή σχετικά με το περιεχόμενο. Όλες οι επακόλουθες αλλαγές κοινοποιούνται επίσης στην Επιτροπή. Η Επιτροπή ενημερώνει τα υπόλοιπα κράτη μέλη σύμφωνα με το άρθρο 9 παράγραφος 4.»

- 6) Το άρθρο 7 τροποποιείται ως εξής:
- α) η παράγραφος 1 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:
- «1. Τα επιβατηγά οχηματαγωγά πλοία go-go της κατηγορίας Γ, των οποίων είχαν τοποθετηθεί οι τρόπιδες ή τα οποία βρίσκονταν σε ανάλογο στάδιο ναυπήγησης κατά ή μετά την 1η Οκτωβρίου 2004, και όλα τα επιβατηγά οχηματαγωγά πλοία go-go των κατηγοριών Α και Β συμμορφώνονται προς τα άρθρα 6, 8 και 9 της οδηγίας 2003/25/ΕΚ.»
- β) 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 δικαιωμάτων που αναγνωρίζονται από τις παραγράφους 1, 2 ή 3 ενεργεί σύμφωνα με τη διαδικασία των εδαφίων 2-7 της παρούσας παραγράφου.

Το κράτος μέλος κοινοποιεί στην Επιτροπή τα μέτρα που προτίθεται να θεσπίσει, και περιλαμβάνει στην εν λόγω κοινοποίηση επαρκείς διευκρινίσεις που βεβαιώνουν ότι διατηρείται επαρκώς το επίπεδο ασφάλειας.

Εάν η Επιτροπή, εντός έξι μηνών από την κοινοποίηση εκδώσει εκτελεστικές πράξεις που περιέχουν απόφασή της η οποία κρίνει τα προτεινόμενα μέτρα ως μη δικαιολογημένα, ζητείται 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 στην οποία παραπέμπει το άρθρο 11 παράγραφος 2.

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

Κάθε μέτρο αυτού του είδους εφαρμόζεται σε όλα τα επιβατηγά πλοία της ίδιας κατηγορίας ή στα σκάφη που εκτελούν δρομολόγια υπό τους ίδιους καθοριζόμενους όρους, χωρίς διακρίσεις λόγω της σημαίας τους ή της εθνικότητας ή της έδρας του φορέα εκμετάλλευσής τους.

Τα μέτρα της παραγράφου 3 ισχύουν μόνον καθ' όσον χρόνο το πλοίο ή σκάφος εκτελεί δρομολόγια υπό τους καθοριζόμενους όρους.

Τα κράτη μέλη κοινοποιούν στην Επιτροπή τα μέτρα που αναφέρονται στο δεύτερο και τέταρτο εδάφιο μέσω βάσης δεδομένων που η Επιτροπή δημιουργεί και τηρεί για τον σκοπό αυτό, και στην οποία έχουν πρόσβαση η Επιτροπή και τα κράτη μέλη. Η Επιτροπή δημοσιεύει τα εγκριθέντα μέτρα σε δικτυακό τόπο προσβάσιμο στο κοινό.»

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

«γ) η Επιτροπή εκδίδει εκτελεστικές πράξεις που περιέχουν την απόφασή της σχετικά με το αν 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 επιβολή περαιτέρω μέτρων δεν είναι δικαιολογημένη, περιέχουν την απόφασή της που απαιτεί από το εν λόγω κράτος μέλος να ανακαλέσει την αναστολή ή τα μέτρα. Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης στην οποία παραπέμπει το 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 στα ψηφίσματα του IMO στις οποίες αναφέρεται το άρθρο 2 στοιχεία ζ), ιγ), ιζ) και κστβ), το άρθρο 3 παράγραφος 2 στοιχείο α), το άρθρο 6 παράγραφος 1 στοιχείο β) και το άρθρο 6 παράγραφος 2 στοιχείο β).»

β) στην παράγραφο 2,

i) το στοιχείο β) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«β) να προσαρμόζονται οι τεχνικές προδιαγραφές που βρίσκονται στις τροποποιήσεις των διεθνών συμβάσεων για πλοία και σκάφη των κατηγοριών Β, Γ και Δ με βάση την αποκτήσιμη πείρα.»

ii) προστίθενται τα ακόλουθα στοιχεία:

«γ) να απλοποιούνται και να αποσαφηνίζονται τεχνικά στοιχεία με βάση την εμπειρία που αποκτήθηκε από την εφαρμογή τους,

δ) να επικαιροποιούνται οι παραπομπές σε άλλες πράξεις της Ένωσης που εφαρμόζονται σε επιβατηγά πλοία για εσωτερικά δρομολόγια.»

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

«3. Ανατίθεται στην Επιτροπή η εξουσία να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις, σύμφωνα με το άρθρο 10α, προκειμένου να εγκρίνει τις τροποποιήσεις της παρούσας οδηγίας που αναφέρονται στις παραγράφους 1 και 2 του παρόντος άρθρου.

4. Σε εξαιρετικές περιπτώσεις, όταν δικαιολογείται δεόντως από κατάλληλη ανάλυση της Επιτροπής και προκειμένου να αποφευχθεί σοβαρή και απαράδεκτη απειλή στη θαλάσσια ασφάλεια, στην υγεία, στις συνθήκες διαβίωσης στο πλοίο ή στις συνθήκες εργασίας ή στο θαλάσσιο περιβάλλον, ή για να αποφευχθεί η ασυμβατότητα με την ενωσιακή ναυτιλιακή νομοθεσία, ανατίθεται στην Επιτροπή η εξουσία να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 10α, για την τροποποίηση της παρούσας οδηγίας ώστε να μην εφαρμοστεί, για τους σκοπούς της παρούσας οδηγίας, τροποποίηση των διεθνών πράξεων που αναφέρονται στο άρθρο 2.

Οι εν λόγω κατ' εξουσιοδότηση πράξεις εκδίδονται 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.».

- 10) Παρεμβάλλεται το ακόλουθο άρθρο:

«Άρθρο 10α

Άσκηση της εξουσιοδότησης

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

2. Η προβλεπόμενη στο άρθρο 10 παράγραφοι 3 και 4 εξουσία έκδοσης κατ' εξουσιοδότηση πράξεων που ανατίθεται στην Επιτροπή για περίοδο επτά ετών από ... [ημερομηνία έναρξης ισχύος της παρούσας τροποποιητικής οδηγίας]. Η Επιτροπή υποβάλλει έκθεση σχετικά με τις εξουσίες που τις έχουν ανατεθεί το αργότερο εννέα μήνες πριν από τη λήξη της επταετούς περιόδου. Η εξουσιοδότηση ανανεώνεται σιωπηρά για περιόδους ίδιας διάρκειας, εκτός αν το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ή το Συμβούλιο προβάλουν αντιρρήσεις το αργότερο εντός τριών μηνών πριν από τη λήξη της κάθε περιόδου.
3. Η εξουσιοδότηση που αναφέρεται στο άρθρο 10 παράγραφοι 3 και 4 μπορεί να ανακληθεί ανά πάσα στιγμή από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ή το Συμβούλιο. Η απόφαση ανάκλησης περατώνει την εξουσιοδότηση που προσδιορίζεται στην εν λόγω απόφαση. Αρχίζει να ισχύει την επομένη της δημοσίευσης της απόφασης στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης* ή σε μεταγενέστερη ημερομηνία που ορίζεται σε αυτήν. Δεν θίγει το κύρος των κατ' εξουσιοδότηση πράξεων που ισχύουν ήδη.
4. Πριν από την έκδοση κατ' εξουσιοδότηση πράξης, η Επιτροπή διεξάγει διαβουλεύσεις με εμπειρογνώμονες οι οποίοι ορίζονται από κάθε κράτος μέλος σύμφωνα με τις αρχές που καθορίζονται στη διοργανική συμφωνία της 13ης Απριλίου 2016 για τη βελτίωση του νομοθετικού έργου.
5. Μόλις η Επιτροπή εκδώσει κατ' εξουσιοδότηση πράξη, την κοινοποιεί ταυτόχρονα στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο.

6. Η κατ' εξουσιοδότηση πράξη που εκδίδεται δυνάμει του 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.».

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 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 είναι εφοδιασμένα με πιστοποιητικό ασφάλειας επιβατηγού πλοίου σύμφωνα με την παρούσα οδηγία. Το πιστοποιητικό ασφάλειας 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 σημαίας συνεννοείται 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 αναγράφει όλους αυτούς τους όρους στην άδεια εκτέλεσης πλόων.»·

γ) η παράγραφος 4 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«4. Πρόσθετα μέτρα ασφάλειας, ισοδύναμες απαιτήσεις και εξαιρέσεις που χορηγούνται σε πλοία ή σκάφη δυνάμει και σύμφωνα με το άρθρο 9 παράγραφοι 1, 2 και 3, αναγράφονται στο πιστοποιητικού του πλοίου ή του σκάφους.».

14) Το άρθρο 14 διαγράφεται.

15) Παρεμβάλλεται το ακόλουθο άρθρο:

«Άρθρο 16α

Αναθεώρηση

Η Επιτροπή αξιολογεί την εφαρμογή της παρούσας οδηγίας και υποβάλλει τα αποτελέσματα της αξιολόγησης στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο έως ... [επτά έτη 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 II-2, το πρώτο εδάφιο αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Σε όλα τα πλοία εκτίθενται μονίμως σχέδια της γενικής διαρρύθμισής τους για την καθοδήγηση των αξιωματικών του σκάφους, στα οποία σημειώνονται επακριβώς για κάθε κατάστρωμα οι σταθμοί ελέγχου, οι διάφοροι τομείς πυροπροστασίας που περικλείονται από τμήματα κλάσης Α, οι τομείς που περικλείονται από τμήματα κλάσης Β με τα συστήματα πυρανίχνευσης και συναγερμού πυρκαγιάς, τις εγκαταστάσεις καταιωνιστήρων, τα πυροσβεστικά μέσα, τα μέσα πρόσβασης στα διάφορα διαμερίσματα, καταστρώματα, κ.λπ. και το σύστημα εξαερισμού, περιλαμβανομένων λεπτομερειών για τις θέσεις ελέγχου των ανεμιστήρων, τη θέση των κλαπέτων απομόνωσης πυρός και τους αριθμούς αναγνώρισης των ανεμιστήρων εξαερισμού που εξυπηρετούν κάθε τομέα. Ως εναλλακτική λύση, μπορεί οι προαναφερθείσες λεπτομέρειες να αναφέρονται σε ένα φυλλάδιο, αντίγραφο του οποίου πρέπει να διατίθεται για κάθε αξιωματικό, και ένα αντίγραφο να βρίσκεται ανά πάσα στιγμή διαθέσιμο επί του σκάφους σε θέση προς την οποία να εξασφαλίζεται απρόσκοπτη πρόσβαση. Τα σχέδια και τα φυλλάδια πρέπει να ενημερώνονται και οποιεσδήποτε μεταβολές πρέπει να καταγράφονται σε αυτά το ταχύτερο δυνατό. Οι περιγραφές στα εν λόγω σχέδια και φυλλάδια πρέπει να γίνονται στην επίσημη γλώσσα του κράτους σημαίας. Εάν η γλώσσα αυτή δεν είναι τα αγγλικά ή τα γαλλικά, συμπεριλαμβάνεται υποχρεωτικά μετάφραση σε μία από αυτές τις γλώσσες. Σε περίπτωση που το πλοίο εκτελεί εσωτερικά δρομολόγια σε άλλο κράτος μέλος, επιβάλλεται να περιλαμβάνεται μετάφραση στην επίσημη γλώσσα του συγκεκριμένου κράτους υποδοχής, εφόσον η γλώσσα αυτή δεν είναι τα αγγλικά ή τα γαλλικά. Σε περίπτωση που το πλοίο εκτελεί εσωτερικά δρομολόγια σε άλλο κράτος μέλος, περιλαμβάνεται μετάφραση στην επίσημη γλώσσα του συγκεκριμένου κράτους λιμένα, εφόσον η γλώσσα αυτή δεν είναι τα αγγλικά ή τα γαλλικά.»

- β) στο πρώτο εδάφιο της υποσημείωσης 1 του πίνακα στην παράγραφο 2 του κεφαλαίου III, το εισαγωγικό μέρος αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Τα σωστικά σκάφη μπορεί να είναι σωσίβιες λέμβοι ή σχεδίες ή συνδυασμός αυτών σύμφωνα με τον κανονισμό III/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 IMO, η αρχή του κράτους σημαίας μπορεί να εγκρίνει, εφόσον δεν απορριφθεί από το κράτος μέλος λιμένα:».

Άρθρο 2

Μεταφορά στο εθνικό δίκαιο

1. Έως ... [24 μήνες από την έναρξη ισχύος της παρούσας οδηγίας], τα κράτη μέλη θεσπίζουν και δημοσιεύουν τις αναγκαίες διατάξεις συμμόρφωσης προς την παρούσα οδηγία. Ανακοινώνουν αμέσως στην Επιτροπή το κείμενο αυτών.

Εφαρμόζουν τις εν λόγω διατάξεις από ... [24 μήνες από την έναρξη ισχύος της παρούσας οδηγίας].

Όταν τα κράτη μέλη θεσπίζουν τις εν λόγω διατάξεις, αυτές περιέχουν παραπομπή στην παρούσα οδηγία ή συνοδεύονται από την παραπομπή αυτή κατά την επίσημη δημοσίευσή τους. Ο τρόπος πραγματοποίησης της παραπομπής αυτής καθορίζεται από τα κράτη μέλη.
2. Τα κράτη μέλη ανακοινώνουν στην Επιτροπή το κείμενο των ουσιωδών διατάξεων εθνικού 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.

Στρασβούργο,

Για το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο
Ο Πρόεδρος

Για το Συμβούλιο
Ο Πρόεδρος