



Συμβούλιο
της Ευρωπαϊκής Ένωσης

Βρυξέλλες, 21 Φεβρουαρίου 2022
(OR. en)

6405/22

Διοργανικός φάκελος:
2022/0036 (COD)

MAR 28
OMI 18
CODEC 191

ΠΡΟΤΑΣΗ

Αποστολέας:	Για τη Γενική Γραμματέα της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, η κα Martine DEPREZ, Διευθύντρια
Ημερομηνία Παραλαβής:	18 Φεβρουαρίου 2022
Αποδέκτης:	κ. Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Γενικός Γραμματέας του Συμβουλίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης
Αριθ. εγγρ. Επιτρ.:	COM(2022) 53 final
Θέμα:	Πρόταση ΟΔΗΓΙΑΣ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ για την τροποποίηση της οδηγίας 2003/25/ΕΚ όσον αφορά τη συμπερίληψη βελτιωμένων απαιτήσεων ευστάθειας και την εναρμόνισή της με τις απαιτήσεις ευστάθειας που ορίζονται από τον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό

Διαβιβάζεται συνημμένως στις αντιπροσωπίες το έγγραφο - COM(2022) 53 final.

συνημμ.: COM(2022) 53 final



ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ
ΕΠΙΤΡΟΠΗ

Βρυξέλλες, 18.2.2022
COM(2022) 53 final

2022/0036 (COD)

Πρόταση

ΟΔΗΓΙΑ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

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

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

{SWD(2022) 29 final}

ΑΙΤΙΟΛΟΓΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

1. ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΗΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ

• Αιτιολόγηση και στόχοι της πρότασης

Η παρούσα πρόταση αφορά τροποποίηση της οδηγίας 2003/25/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 14ης Απριλίου 2003, σχετικά με ειδικές απαιτήσεις ευστάθειας για επιβατηγά οχηματαγωγά πλοία (ro-ro)¹.

Στο πλαίσιο του προγράμματος της Επιτροπής για τη βελτίωση της καταλληλότητας και της αποδοτικότητας του κανονιστικού πλαισίου (REFIT) και του θεματολογίου για τη βελτίωση της νομοθεσίας, και δίνοντας άμεσα συνέχεια στον έλεγχο καταλληλότητας της νομοθεσίας της ΕΕ για την ασφάλεια των επιβατηγών πλοίων², η Επιτροπή υπέβαλε το 2017 τρεις προτάσεις για την τροποποίηση της εν λόγω νομοθεσίας. Στις 15 Νοεμβρίου 2017 το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο εξέδωσαν την οδηγία (ΕΕ) 2017/2108³, την οδηγία (ΕΕ) 2017/2109⁴ και την οδηγία (ΕΕ) 2017/2110⁵.

Η οδηγία 2003/25/EK που διέπει τις ειδικές απαιτήσεις ευστάθειας για επιβατηγά οχηματαγωγά πλοία αποτέλεσε επίσης μέρος του εν λόγω ελέγχου καταλληλότητας. Ωστόσο, η Επιτροπή δεν υπέβαλε πρόταση για την τροποποίησή της, διότι την εποχή εκείνη διεξάγονταν συζητήσεις στο πλαίσιο του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (ΔΝΟ) σχετικά με τα πρότυπα ευστάθειας για πλοία έπειτα από βλάβη. Μετά την έγκριση των αναθεωρημένων διεθνών κανόνων⁶, η Επιτροπή είναι πλέον έτοιμη να προτείνει την τροποποίηση των απαιτήσεων της ΕΕ σχετικά με την ευστάθεια έπειτα από βλάβη.

Γενικός στόχος της αναθεώρησης της νομοθεσίας της ΕΕ για την ασφάλεια των επιβατηγών πλοίων είναι η απλούστευση και ο εξορθολογισμός του υφιστάμενου κανονιστικού πλαισίου, με σκοπό i) τη διατήρηση των κανόνων της ΕΕ όπου αυτό είναι αναγκαίο και αναλογικό, ii) τη διασφάλιση της ορθής εφαρμογής τους και iii) την εξάλειψη της πιθανής αλληλεπικάλυψης υποχρεώσεων και τυχόν ανακολουθιών μεταξύ συναφών νομοθετικών πράξεων. Πρωταρχικός στόχος είναι η θέσπιση σαφούς, απλού και επικαιροποιημένου νομικού πλαισίου, το οποίο θα καταστήσει ευκολότερες τις διαδικασίες εφαρμογής,

¹ ΕΕ L 123 της 17.5.2003, σ. 22.

² Τα αποτελέσματα του ελέγχου κοινοποιήθηκαν στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο στις 16 Οκτωβρίου 2015 [COM(2015) 508].

³ 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 ασφαλείας για τα επιβατηγά πλοία (ΕΕ L 315 της 30.11.2017, σ. 40).

⁴ Οδηγία (ΕΕ) 2017/2109 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 15ης Νοεμβρίου 2017, για την τροποποίηση της οδηγίας 98/41/EK του Συμβουλίου σχετικά με την καταγραφή των ατόμων που ταξιδεύουν με επιβατηγά πλοία που εκτελούν δρομολόγια προς ή από λιμένες των κρατών μελών της Κοινότητας και για την τροποποίηση της οδηγίας 2010/65/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με τις διατυπώσεις υποβολής δηλώσεων για τα πλοία κατά τον κατάπλου ή/και απόπλου από λιμένες των κρατών μελών (ΕΕ L 315 της 30.11.2017, σ. 52).

⁵ 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).

⁶ Κανόνες που κατοχυρώνονται στη διεθνή σύμβαση για την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα — SOLAS 74, όπως τροποποιήθηκε (τροποποιήσεις του 2020, στο εξής: SOLAS 2020).

παρακολούθησης και επιβολής και, κατ' επέκταση, θα αυξήσει το συνολικό επίπεδο ασφάλειας.

Για πλοία τα οποία εκτελούν διεθνείς πλόες, που περιλαμβάνουν πλόες μεταξύ δύο κρατών μελών, ισχύουν διεθνείς συμβάσεις (υπό την αρμοδιότητα του ΔΝΟ) και ορισμένοι κανόνες της ΕΕ. Η σημαντικότερη σύμβαση όσον αφορά την ασφάλεια είναι η διεθνής σύμβαση του 1974 για την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα (SOLAS) και το πρωτόκολλό της του 1988. Οι γενικές απαιτήσεις ευστάθειας που περιλαμβάνονται στη σύμβαση SOLAS 90 (όπως ορίζονται στο κείμενο της οδηγίας με όλες τις ισχύουσες τροποποιήσεις) καθορίστηκαν βάσει αιτιοκρατικής προσέγγισης και συμπεριλήφθηκαν στον κανονισμό II-1/B/8 της σύμβασης SOLAS. Οι εν λόγω απαιτήσεις εφαρμόζονται σε όλη την Ένωση, λόγω της άμεσης εφαρμογής της σύμβασης SOLAS στα διεθνή δρομολόγια και της εφαρμογής στα εσωτερικά δρομολόγια της οδηγίας 2009/45/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 6ης Μαΐου 2009, για τους κανόνες και τα πρότυπα ασφαλείας για τα επιβατηγά πλοία (Αναδιατύπωση)⁷.

Εκτός από τις διεθνείς απαιτήσεις, ισχύουν επίσης ειδικοί κανόνες της ΕΕ για τα επιβατηγά πλοία, τα επιβατηγά οχηματαγωγά πλοία και τα ταχύπλοα σκάφη. Η οδηγία 2003/25/EK εφαρμόζει απαιτήσεις ευστάθειας για επιβατηγά οχηματαγωγά πλοία έπειτα από βλάβη σε όλα τα επιβατηγά οχηματαγωγά πλοία που εκτελούν τακτικό δρομολόγιο από και προς λιμένα κράτους μέλους, ανεξαρτήτως της σημαίας τους, όταν εκτελούν διεθνείς πλόες. Σκοπός της οδηγίας είναι η διασφάλιση της ευστάθειάς τους μετά από βλάβη, η οποία βελτιώνει την επιβιωσιμότητα σκαφών αυτού του τύπου σε περίπτωση βλάβης κατόπιν σύγκρουσης. Μετά το ναυάγιο του *MS Estonia* στις 28 Σεπτεμβρίου 1994, οκτώ ευρωπαϊκές χώρες (μεταξύ των οποίων επτά κράτη μέλη) ανέλαβαν την πρωτοβουλία (συμφωνία της Στοκχόλμης της 28ης Φεβρουαρίου 1996) για τη θέσπιση υψηλότερου προτύπου ευστάθειας έπειτα από βλάβη για τα επιβατηγά οχηματαγωγά πλοία ώστε να λαμβάνεται υπόψη η επίδραση της συγκέντρωσης υδάτων στο κατάστρωμα οχημάτων και να καθίσταται δυνατή η επιβίωση του πλοίου σε δυσμενέστερες καταστάσεις από εκείνες του προτύπου SOLAS 90, με σημαντικά ύψη κύματος έως και 4 m. Η εν λόγω πρωτοβουλία είχε ως αποτέλεσμα την υποβολή πρότασης οδηγίας από την Επιτροπή και την επακόλουθη έκδοση της οδηγίας 2003/25/EK από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο.

Οι ειδικές απαιτήσεις ευστάθειας της ΕΕ προστίθενται στις απαιτήσεις ευστάθειας σε περίπτωση βλάβης της σύμβασης SOLAS, ώστε να λαμβάνονται υπόψη τα ύδατα στο κατάστρωμα οχημάτων όταν το πλοίο έχει υποστεί βλάβη, η ποσότητα των οποίων εξαρτάται από το ύψος των εξάλων σε κατάσταση βλάβης και το σημαντικό ύψος κύματος στην περιοχή πλεύσης. Οι απαιτήσεις που ορίζονται στην οδηγία 2003/25/EK ισχύουν επίσης για τα επιβατηγά οχηματαγωγά πλοία που εκτελούν δρομολόγια στο εσωτερικό της Ευρωπαϊκής Ένωσης βάσει της οδηγίας 2009/45/EK. Η παρούσα οδηγία κατατάσσει τα πλοία και τις θαλάσσιες περιοχές σε τέσσερις κατηγορίες (Α, Β Γ και Δ) με βάση την απόσταση από την ακτή και το κρίσιμο ύψος κύματος. Για τα επιβατηγά οχηματαγωγά πλοία των κατηγοριών Α, Β και Γ, πρέπει να εφαρμόζονται οι απαιτήσεις της οδηγίας 2003/25/EK.

Το REFIT της νομοθεσίας για την ασφάλεια των επιβατηγών πλοίων κατέληξε σε σύσταση για την αξιολόγηση της δυνατότητας εναρμόνισης της κανονιστικής προσέγγισης της ΕΕ όσον αφορά τις ειδικές απαιτήσεις ευστάθειας για τα επιβατηγά οχηματαγωγά πλοία με τη διεθνή νομοθεσία, υπό την προϋπόθεση ότι διατηρείται τουλάχιστον το υφιστάμενο επίπεδο ασφάλειας που καθορίζεται στην οδηγία 2003/25/EK.

⁷ EE L 163 της 25.6.2009, σ. 1.

Λαμβανομένων υπόψη των διαφορών μεταξύ της αναθεωρημένης σύμβασης SOLAS (έκδοση που ισχύει από το 2020) και των ειδικών απαιτήσεων της ΕΕ για την ευστάθεια σε περίπτωση βλάβης των επιβατηγών οχηματαγωγών πλοίων, η ανάγκη για την οδηγία 2003/25/ΕΚ και η προστιθέμενη αξία της αξιολογήθηκαν με βάση το αν οι εν λόγω απαιτήσεις της σύμβασης SOLAS εξασφαλίζουν το ίδιο επίπεδο ασφάλειας.

Σύμφωνα με τα συμπεράσματα του REFIT της Επιτροπής και λαμβανομένων υπόψη των εξελίξεων σε διεθνές επίπεδο, ανατέθηκε στην Επιτροπή το καθήκον να αξιολογήσει τη δυνατότητα πρότασης τροποποίησης ή κατάργησης των ενωσιακών ειδικών απαιτήσεων ευστάθειας των επιβατηγών οχηματαγωγών πλοίων σε περίπτωση βλάβης, βάσει διεθνών προτύπων, εάν αυτά αναβαθμιστούν (από το 2020) με ικανοποιητικό τρόπο για την Ένωση. Για τον σκοπό αυτόν εκπονήθηκε μελέτη εμπειρογνομόνων, στην οποία αναλύθηκαν οι τεχνικές και πολιτικές επιλογές, και συγκεκριμένα οι διάφορες δυνατότητες όσον αφορά τον απαιτούμενο δείκτη υποδιαίρεσης R , τους περιορισμούς ύψους κύματος που επιβάλλονται δυνάμει της οδηγίας 2009/45/ΕΚ βάσει μοντέλου πιθανοτήτων, καθώς και εναλλακτικές λύσεις για πρόσθετες απαιτήσεις βάσει αιτιοκρατικής προσέγγισης. Αξιολογήθηκε επίσης αν οι απαιτήσεις που περιλαμβάνονται στην οδηγία 2003/25/ΕΚ θα εξακολουθήσουν να έχουν εφαρμογή, υπό την προϋπόθεση ότι το αντίστοιχο επίπεδο ασφάλειας που καθορίζεται σε διεθνές επίπεδο δεν αποδεικνύεται ισοδύναμο ή ανώτερο.

Εκτός από τις τεχνικές λύσεις για τους υπολογισμούς ευστάθειας σε περίπτωση βλάβης για διάφορους τύπους πλοίων, τα αποτελέσματα της μελέτης των εμπειρογνομόνων οδήγησαν επίσης στη σύσταση να μην ληφθούν υπόψη οι περιορισμοί του ύψους κύματος βάσει μοντέλου πιθανοτήτων. Από τους υπολογισμούς του δείγματος των πλοίων προέκυψε ότι οι περιορισμοί του ύψους κύματος που οφείλονται είτε στον κανονικοποιημένο συντελεστή s είτε στο αναμενόμενο κρίσιμο ύψος κύματος δεν έχουν σημαντικό αντίκτυπο στη συνολική επιβιωσιμότητα, όπως εκφράζεται με τον δείκτη A . Επομένως, δεν ενδείκνυται να θεσπιστούν χωριστές απαιτήσεις όσον αφορά τους λειτουργικούς περιορισμούς ύψους κύματος για την ευστάθεια σε περίπτωση βλάβης βάσει μοντέλου πιθανοτήτων.

Λαμβανομένων υπόψη των αποτελεσμάτων της μελέτης και με γνώμονα τον γενικό στόχο της απλούστευσης και του εξορθολογισμού του κανονιστικού πλαισίου της ΕΕ για την ασφάλεια των επιβατηγών πλοίων, καταρτίστηκε πρόταση για την τροποποίηση της οδηγίας 2003/25/ΕΚ. Οι ειδικοί στόχοι της αναθεώρησης είναι οι εξής:

- διασφάλιση, στο μέτρο του δυνατού, συνέπειας με τα πρόσφατα επικαιροποιημένα διεθνή πρότυπα ευστάθειας σε περίπτωση βλάβης, όπως συμφωνήθηκαν στο πλαίσιο του ΔΝΟ για τα επιβατηγά πλοία·
- μείωση της πολυπλοκότητας καθώς και της τεχνικής και διοικητικής επιβάρυνσης που απορρέουν κυρίως από δύο διαφορετικά καθεστώτα για την αξιολόγηση της επιβιωσιμότητας των επιβατηγών οχηματαγωγών πλοίων έπειτα από βλάβη·
- μείωση της ασάφειας των ορισμών και των απαιτήσεων, όπου είναι εφικτό, υπό το πρίσμα της τροποποιημένης οδηγίας 2009/45/ΕΚ· και
- κατάργηση παρωχημένων διατάξεων σχετικά με διεθνείς πράξεις που δεν είναι πλέον σχετικές ή δεν ισχύουν.

Για λόγους σαφήνειας και συνέπειας, η παρούσα πρόταση επικαιροποιεί επίσης πολλούς ορισμούς και παραπομπές στη σχετική νομοθεσία της ΕΕ και στους κανονισμούς της SOLAS.

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

Η πρόταση συνάδει πλήρως με τις τρεις τροποποιητικές οδηγίες για την ασφάλεια των επιβατηγών πλοίων που εκδόθηκαν τον Δεκέμβριο του 2017 — οδηγίες (ΕΕ) 2017/2108, (ΕΕ) 2017/2109 και (ΕΕ) 2017/2110. Διασφαλίζει επίσης συνέπεια με την οδηγία 2009/16/ΕΚ⁸ σχετικά με τον έλεγχο των πλοίων από το κράτος λιμένα. Η πρόταση ευθυγραμμίζεται πλήρως με τις συστάσεις που προέκυψαν από τον έλεγχο καταλληλότητας και με τη Λευκή Βίβλο του 2011 για το μέλλον των μεταφορών⁹, στην οποία αναγνωρίζεται η ανάγκη εκσυγχρονισμού της ισχύουσας νομοθεσίας της ΕΕ στον τομέα της ασφάλειας των επιβατηγών πλοίων.

- **Συνέπεια με άλλες πολιτικές της Ένωσης**

Η πρόταση αποτελεί μέρος του προγράμματος REFIT της Επιτροπής και ανταποκρίνεται στο θεματολόγιο για τη βελτίωση της νομοθεσίας, διασφαλίζοντας ότι η ισχύουσα νομοθεσία είναι απλή και σαφής, ότι δεν δημιουργεί περιττή διοικητική επιβάρυνση και ότι συμβαδίζει με τις μεταβαλλόμενες πολιτικές, κοινωνικές και τεχνολογικές εξελίξεις. Ανταποκρίνεται επίσης στους στόχους της στρατηγικής για τις θαλάσσιες μεταφορές έως το 2018, με την εξασφάλιση ποιοτικών υπηρεσιών πορθμείων στις τακτικές ενδοενωσιακές επιβατικές μεταφορές.

2. ΝΟΜΙΚΗ ΒΑΣΗ, ΕΠΙΚΟΥΡΙΚΟΤΗΤΑ ΚΑΙ ΑΝΑΛΟΓΙΚΟΤΗΤΑ

- **Νομική βάση**

Η νομική βάση της τροποποιητικής οδηγίας είναι το άρθρο 100 παράγραφος 2 της ΣΛΕΕ, το οποίο προβλέπει μέτρα για τη βελτίωση της ασφάλειας των μεταφορών και ειδικές διατάξεις για τις θαλάσσιες μεταφορές.

- **Επικουρικότητα (σε περίπτωση μη αποκλειστικής αρμοδιότητας)**

Κατόπιν αιτήματος του Συμβουλίου¹⁰, η νομοθεσία της ΕΕ για την ασφάλεια των επιβατηγών πλοίων έχει διατυπωθεί και διαμορφωθεί κυρίως σύμφωνα με τις διεθνείς απαιτήσεις και λαμβανομένων υπόψη ορισμένων σοβαρών ατυχημάτων (π.χ. τα ναυάγια των *Herald of Free Enterprise* και *MS Estonia*). Σε σύγκριση με τα διεθνή πρότυπα που κωδικοποιήθηκαν στις συμβάσεις του ΔΝΟ, ορισμένες πτυχές έχουν καταστεί αυστηρότερες σε επίπεδο Ένωσης, ενώ το ίδιο ισχύει και για τις απαιτήσεις ευστάθειας σε περίπτωση βλάβης των οχηματαγωγών πλοίων που καθορίζονται στην οδηγία 2003/25/ΕΚ.

Τα περισσότερα κράτη μέλη επηρεάζονται από τη νομοθεσία για την ασφάλεια των επιβατηγών πλοίων ως κράτη σημαίας καθώς και ως κράτη λιμένα, με εξαίρεση τέσσερα μεσόγεια κράτη.

- **Αναλογικότητα**

Η πρόταση εκπονήθηκε με βάση τις τελευταίες εξελίξεις σε διεθνές επίπεδο και τα αποτελέσματα της τεχνικής μελέτης της Επιτροπής, η οποία συνέκρινε το κανονιστικό πλαίσιο που προβλέπεται στην οδηγία 2003/25/ΕΚ με εκείνο που προβλέπεται στη SOLAS 2020, προσδιορίζοντας και παρέχοντας στοιχεία για τυχόν κενά ασφάλειας μεταξύ

⁸ Ο.π.

⁹ Λευκή Βίβλος «Χάρτης πορείας για έναν Ενιαίο Ευρωπαϊκό Χώρο Μεταφορών — Για ένα ανταγωνιστικό και ενεργειακά αποδοτικό σύστημα μεταφορών» [COM(2011) 144].

¹⁰ Ψήφισμα του Συμβουλίου, της 22ας Δεκεμβρίου 1994, για την ασφάλεια των επιβατηγών οχηματαγωγών «Roll-on/Roll-off» (94/C 379/05) (ΕΕ C 379 της 31.12.94, σ. 8).

των δύο συνόλων κανόνων. Επίσης, η Επιτροπή προσδιόρισε, αξιολόγησε και εξέτασε εναλλακτικά μέτρα που θα μπορούσαν να καλύψουν τα εν λόγω κενά ασφάλειας (με σκοπό την αύξηση της ασφάλειας), λαμβάνοντας υπόψη το συνολικό ποσοστό επιβιωσιμότητας του πλοίου.

Η πρόταση για την τροποποίηση των απαιτήσεων ευστάθειας σε περίπτωση βλάβης για τα νεοναυπηγηθέντα και τα προσφάτως πιστοποιημένα επιβατηγά οχηματαγωγά πλοία, καθώς και για την εξάλειψη αλληλεπικαλύψεων και παρωχημένων ορισμών και παραπομπών, θεωρείται η μόνη αναλογική και συνεκτική επιλογή. Διασφαλίζει ότι δεν διακυβεύεται το υφιστάμενο υψηλό επίπεδο ασφάλειας.

Σύμφωνα με την αρχή της αναλογικότητας, η οδηγία εξακολουθεί να αποτελεί το πλέον κατάλληλο μέσο για την επίτευξη των στόχων. Θεσπίζει κοινές αρχές και επίπεδα ασφάλειας και διασφαλίζει την επιβολή τους, ενώ αφήνει στη διακριτική ευχέρεια κάθε κράτους μέλους την επιλογή των πρακτικών και των τεχνικών διαδικασιών για την εφαρμογή τους. Με τον τρόπο αυτόν, επαφίεται στην αρμοδιότητα κάθε κράτους μέλους να αποφασίζει τα μέσα εφαρμογής που αρμόζουν καλύτερα στο εσωτερικό του σύστημα. Η οδηγία διασφαλίζει επίσης ότι ο στόχος απλούστευσης της παρούσας πρότασης επιτυγχάνεται στον μέγιστο δυνατό βαθμό, μολονότι ο στόχος αυτός θα προσδιοριστεί εντέλει από κάθε κράτος μέλος κατά τη διάρκεια της εφαρμογής.

- **Επιλογή της νομικής πράξης**

Προκειμένου να εξασφαλιστεί σαφής και συνεπής νομική διατύπωση, η καταλληλότερη νομική λύση θεωρείται η τροποποιητική οδηγία.

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**

Από τον έλεγχο καταλληλότητας προέκυψε ότι, συνολικά, οι βασικοί στόχοι της νομοθεσίας της ΕΕ για τα επιβατηγά πλοία που αφορούν την ασφάλεια των επιβατών επιτυγχάνονται και παραμένουν εξαιρετικά σημαντικοί. Το νομικό πλαίσιο της ΕΕ για την ασφάλεια των επιβατηγών πλοίων είχε ως αποτέλεσμα τη διασφάλιση κοινού επιπέδου ασφάλειας για τα επιβατηγά πλοία εντός της Ένωσης, ισότιμων όρων ανταγωνισμού μεταξύ των φορέων εκμετάλλευσης και την αύξηση της μετανηολόγησης πλοίων μεταξύ των κρατών μελών. Επιπλέον, από τον έλεγχο καταλληλότητας προέκυψε ότι υπάρχει περιθώριο περαιτέρω βελτίωσης τόσο του επιπέδου ασφάλειας όσο και της αποτελεσματικότητας και της αναλογικότητας ορισμένων κανονιστικών απαιτήσεων. Διατυπώθηκαν συστάσεις για την απλούστευση, την αποσαφήνιση και την κατάργηση ορισμένων ασαφών, παρωχημένων ή αλληλεπικαλυπτόμενων απαιτήσεων. Όσον αφορά τις απαιτήσεις ευστάθειας σε περίπτωση βλάβης, ο έλεγχος καταλληλότητας συνέστησε να αξιολογηθεί η δυνατότητα πρότασης τροποποίησης ή κατάργησης των ειδικών ενωσιακών απαιτήσεων ευστάθειας σε περίπτωση βλάβης για επιβατηγά οχηματαγωγά πλοία, με βάση τα αναβαθμισμένα διεθνή πρότυπα.

- **Διαβουλεύσεις με τα ενδιαφερόμενα μέρη**

Δεδομένης της τεχνικής φύσης της προβλεπόμενης πρότασης, πραγματοποιήθηκε στοχευμένη διαβούλευση ως το πλέον κατάλληλο μέσο διαβούλευσης. Ζητήθηκε η γνώμη εθνικών εμπειρογνομόνων στο πλαίσιο της ομάδας εμπειρογνομόνων για την ασφάλεια των

επιβατηγών πλοίων. Στο πλαίσιο της τεχνικής μελέτης που ανατέθηκε σε εξωτερικούς συνεργάτες, διοργανώθηκαν δύο εργαστήρια στα οποία κλήθηκαν να συμμετάσχουν όλα τα κράτη μέλη καθώς και ενώσεις του κλάδου και των επιβατών.

Τα αποτελέσματα της τεχνικής μελέτης που ανέθεσε η Επιτροπή για τους σκοπούς των προπαρασκευαστικών εργασιών της παρούσας αναθεώρησης παρατίθενται στο έγγραφο εργασίας των υπηρεσιών της Επιτροπής που συνοδεύει την πρόταση. Η προτεινόμενη δομή των απαιτήσεων ευστάθειας σε περίπτωση βλάβης ανάλογα με τη χωρητικότητα των πλοίων υποστηρίχθηκε από ευρεία πλειονότητα των εθνικών εμπειρογνομόνων. Βάσει των παρατηρήσεων των εθνικών εμπειρογνομόνων και των ενδιαφερόμενων μερών, οι οποίες εξετάστηκαν επιμελώς, συμπεριλήφθηκαν στην πρόταση προσωρινές εναλλακτικές λύσεις για τα νεοαναυπηγηθέντα πλοία που έχουν πιστοποιηθεί για τη μεταφορά 1 350 ή λιγότερων ατόμων. Η χρήση αυτών των δύο επιλογών θα αξιολογηθεί μετά την παρέλευση δέκα ετών από την εφαρμογή της τροποποίησης.

Όλες οι παρατηρήσεις και οι προτάσεις που υπέβαλαν οι εθνικοί εμπειρογνώμονες και τα ενδιαφερόμενα μέρη του κλάδου κατά τις συζητήσεις στις συνεδριάσεις της ομάδας εμπειρογνομόνων αξιολογήθηκαν λαμβανομένου υπόψη του πρωταρχικού στόχου της διασφάλισης της διατήρησης τουλάχιστον του υφιστάμενου επιπέδου ασφάλειας.

- **Συλλογή και χρήση εμπειρογνομονίας**

Η παρούσα αναθεώρηση βασίζεται κυρίως σε δεδομένα που συγκεντρώθηκαν κατά τη διαδικασία του ελέγχου καταλληλότητας, όπως αναφέρεται στο έγγραφο εργασίας των υπηρεσιών της Επιτροπής με τίτλο «Διόρθωση πορείας: Έλεγχος καταλληλότητας της νομοθεσίας της ΕΕ για την ασφάλεια των επιβατηγών πλοίων», που εκδόθηκε στις 16 Οκτωβρίου 2015¹¹.

Επιπλέον των δεδομένων και της διαβούλευσης που πραγματοποιήθηκε στο πλαίσιο του ελέγχου καταλληλότητας, κατά τις προπαρασκευαστικές εργασίες της παρούσας πρότασης απλούστευσης κρίθηκε αναγκαία η συμβολή τεχνικών και νομικών εμπειρογνομόνων όσον αφορά τη συγκεκριμένη διατύπωση των τεχνικών ορισμών και τη σύνταξη του νομικού κειμένου με σαφήνεια. Η εμπειρογνομονία αυτή συγκεντρώθηκε σε συνεργασία με τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό για την Ασφάλεια στη Θάλασσα (EMSA) και την ομάδα εμπειρογνομόνων για την ασφάλεια των επιβατηγών πλοίων. Παρατίθεται στο έγγραφο εργασίας των υπηρεσιών της Επιτροπής που συνοδεύει την πρόταση.

- **Εκτίμηση επιπτώσεων**

Η πρόταση αποτελεί άμεση συνέχεια του ελέγχου καταλληλότητας με τον οποίο προσδιορίστηκαν λεπτομερώς τα ζητήματα σχετικά με την εναρμόνιση και την απλούστευση και αξιολογήθηκαν οι δυνατότητες απλούστευσης. Όπως επισημαίνεται στο έγγραφο εργασίας των υπηρεσιών της Επιτροπής, η παρούσα πρόταση έχει ιδιαίτερα τεχνικό χαρακτήρα. Η πρόταση βασίζεται στα αποτελέσματα τεχνικής μελέτης που εκπονήθηκε σε συνεργασία με εμπειρογνώμονες υψηλής εξειδίκευσης που διαθέτουν ειδικές γνώσεις στον συγκεκριμένο τομέα. Επιπλέον, η παρούσα πρωτοβουλία προβλέπει την εναρμόνιση με τους διεθνείς κανόνες που έχουν θεσπιστεί από τον ΔΝΟ. Σύμφωνα με τις κατευθυντήριες γραμμές της Επιτροπής για τη βελτίωση της νομοθεσίας, δεν πραγματοποιήθηκε πλήρης εκτίμηση των επιπτώσεων.

¹¹ SWD(2015) 197.

Ωστόσο, η παρούσα πρόταση συνοδεύεται από έγγραφο εργασίας των υπηρεσιών της Επιτροπής στο οποίο υπενθυμίζονται οι συστάσεις που προέκυψαν από τον έλεγχο καταλληλότητας και επεξηγείται το σκεπτικό των προτεινόμενων λύσεων από τεχνικής και νομικής άποψης. Η πρόταση περιλαμβάνει σύννοψη αποτελεσμάτων από την τεχνική μελέτη της Επιτροπής που εκπονήθηκε προς επίρρωση της παρούσας πρωτοβουλίας

- **Καταλληλότητα και απλούστευση του κανονιστικού πλαισίου**

Κύριος στόχος της παρούσας πρότασης είναι η μείωση της πολυπλοκότητας και της τεχνικής και διοικητικής επιβάρυνσης όσον αφορά τις απαιτήσεις ευστάθειας σε περίπτωση βλάβης, οι οποίες απορρέουν κυρίως από δύο διαφορετικά καθεστώτα αξιολόγησης της επιβιωσιμότητας των επιβατηγών οχηματαγωγών πλοίων έπειτα από βλάβη. Αποσκοπεί επίσης στην εξασφάλιση, στο μέτρο του δυνατού, συνέπειας με τα πρόσφατα επικαιροποιημένα διεθνή πρότυπα ευστάθειας σε περίπτωση βλάβης, όπως συμφωνήθηκαν στο πλαίσιο του ΔΝΟ για τα επιβατηγά πλοία. Η προβλεπόμενη εναρμόνιση με τους διεθνείς κανόνες και η απλούστευση θα εξορθολογίσουν τη επιβάρυνση του υπολογισμού για τις ναυπηγικές εταιρείες και τους φορείς εκμετάλλευσης.

- **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**

Σύμφωνα με τις κατευθυντήριες γραμμές για τη βελτίωση της νομοθεσίας¹², δεν απαιτούνται σχέδια εφαρμογής για οδηγίες με πολύ τεχνικό πεδίο εφαρμογής.

Έχουν προσδιοριστεί κατάλληλες ρυθμίσεις παρακολούθησης και υποβολής εκθέσεων για τα κράτη μέλη, λαμβανομένου υπόψη του γεγονότος ότι έχουν προταθεί εναλλακτικές τεχνικές λύσεις για ορισμένες κατηγορίες πλοίων στο σχέδιο τροποποιητικής οδηγίας. Τα βασικά δεδομένα σχετικά με τα νεοναυπηγηθέντα πλοία και τους υπολογισμούς ευστάθειας σε περίπτωση βλάβης θα συλλέγονται και θα αξιολογούνται με τη βοήθεια του EMSA. Μετά την παρέλευση δέκα ετών εφαρμογής των αναθεωρημένων απαιτήσεων, θα διενεργηθεί αξιολόγηση και η οδηγία θα αναθεωρηθεί.

- **Επεξηγηματικά έγγραφα (για οδηγίες)**

Δεν απαιτούνται επεξηγηματικά έγγραφα: μολονότι οι τροποποιημένες απαιτήσεις που περιέχονται στην οδηγία έχουν τεχνικό χαρακτήρα, δεν είναι πολύπλοκες για τους αποδέκτες στους οποίους απευθύνονται.

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

Το άρθρο 1 του σχεδίου τροποποιητικής οδηγίας αποτελεί το κύριο μέρος του και περιέχει τροποποιήσεις πολλών διατάξεων της οδηγίας 2003/25/EK.

¹² <https://ec.europa.eu/info/sites/default/files/better-regulation-guidelines-preparing-proposals-implementation-transposition.pdf>

Σκοπός, πεδίο εφαρμογής και ορισμοί

Στο σημείο 1 τροποποιούνται ορισμένοι υφιστάμενοι ορισμοί, όπως «υπάρχον πλοίο», «νέο πλοίο», «τακτικό δρομολόγιο», «κράτος λιμένα» και «ειδικές απαιτήσεις ευστάθειας».

Σημαντικά ύψη κύματος

Στο σημείο 2 ορίζεται καλύτερα η έννοια των «σημαντικών υψών κύματος» και περιορίζεται η εφαρμογή της σε πλοία που θα συμμορφώνονται με τις ειδικές απαιτήσεις ευστάθειας σε περίπτωση βλάβης που περιλαμβάνονται στο τμήμα Α του παραρτήματος Ι της οδηγίας 2003/25/ΕΚ.

Θαλάσσιες περιοχές

Στο σημείο 3 απλουστεύεται η υποχρέωση των κρατών μελών να δημοσιεύουν τους καταλόγους των θαλάσσιων περιοχών μαζί με τις τιμές των σημαντικών υψών κύματος.

Ειδικές απαιτήσεις ευστάθειας

Στο σημείο 4 περιλαμβάνονται οι αναθεωρημένες ειδικές απαιτήσεις ευστάθειας. Οι κανόνες αυτοί διαιρούνται α) ανάλογα με την ημερομηνία τοποθέτησης της τρόπιδας των πλοίων ή την ημερομηνία κατά την οποία τα πλοία βρίσκονταν σε ανάλογο στάδιο κατασκευής· και β) ανάλογα με την ικανότητα των πλοίων να μεταφέρουν επιβάτες επί του πλοίου. Τα υπάρχοντα και τα ήδη πιστοποιημένα πλοία θα συνεχίσουν να εφαρμόζουν τις ισχύουσες απαιτήσεις, ενώ τα νεοαναπηγηθέντα και τα προσφάτως πιστοποιημένα πλοία τακτικών δρομολογίων στην ΕΕ θα πρέπει να συμμορφώνονται με τους επικαιροποιημένους διεθνείς κανόνες (SOLAS 2020 για πλοία με ικανότητα μεταφοράς άνω των 1 350 επιβαινόντων), σε συνδυασμό με την ειδική απαίτηση της ΕΕ για τον δείκτη R [SOLAS 2020 + τιμή δείκτη R της 3ης συνόδου της υποεπιτροπής σχεδιασμού και κατασκευής πλοίων (SDC 3) — για πλοία με ικανότητα μεταφοράς 1 350 ή λιγότερων επιβαινόντων].

Για μεταβατική περίοδο δέκα ετών, παρέχονται δύο εναλλακτικές λύσεις όσον αφορά τις απαιτήσεις ευστάθειας σε πλοία με ικανότητα μεταφοράς 1 350 ή λιγότερων επιβαινόντων — οι ισχύοντες κανόνες του τμήματος Α του παραρτήματος Ι ή οι επικαιροποιημένοι κανόνες του τμήματος Β του παραρτήματος Ι. Μετά την περίοδο των δέκα ετών, η χρήση των δύο αυτών επιλογών θα αξιολογηθεί και η οδηγία θα αναθεωρηθεί αναλόγως.

Στο σημείο 5 διαγράφονται οι περιττές διατάξεις σχετικά με την «εισαγωγή των ειδικών απαιτήσεων ευστάθειας» — διαδικασία που ακολούθησε την έκδοση της οδηγίας 2003/25/ΕΚ.

Στο σημείο 6 περιλαμβάνονται οι αναγκαίες τροποποιήσεις των διατάξεων που αφορούν τα «πιστοποιητικά». Οι αλλαγές αυτές απορρέουν από την εισαγωγή του νέου τμήματος Β του παραρτήματος Ι στην οδηγία 2003/25/ΕΚ και από τις τροποποιήσεις που εισήγαγε η οδηγία (ΕΕ) 2017/2110, με τις οποίες εγκαταλείφθηκε η έννοια του «κράτους υποδοχής» και αντικαταστάθηκε από τον όρο «κράτος λιμένα».

Στο σημείο 7 τροποποιούνται οι διατάξεις που αφορούν την «εποχιακή και βραχείας διάρκειας δρομολόγηση», ώστε να αποτυπώνουν την αναθεώρηση του «κράτους υποδοχής» σε «κράτος λιμένα», καθώς και την περιορισμένη εφαρμογή της έννοιας του σημαντικού ύψους κύματος σε πλοία που συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις ευστάθειας που περιλαμβάνονται στο τμήμα Α του παραρτήματος Ι.

Στο σημείο 8 εξαγγέλλεται η επανεξέταση της εφαρμογής της αναθεωρημένης απαίτησης σταθερότητας μετά την παρέλευση δέκα ετών από τη θέσπισή της.

Το σημείο 9 περιλαμβάνει διάφορες επίσημες αναθεωρήσεις της ισχύουσας απαίτησης ευστάθειας που πρέπει να συμπεριληφθεί στο τμήμα Α του παραρτήματος Ι.

Το σημείο 10 εισάγει νέες ειδικές απαιτήσεις ευστάθειας στο τμήμα Β του παραρτήματος Ι.

Το σημείο 11 εισάγει νέο παράρτημα ΙΙΙ, το οποίο καθορίζει το σύνολο των τεχνικών δεδομένων που τα κράτη μέλη κοινοποιούν στην Επιτροπή για όλα τα νεοαναυπηγηθέντα και τα προσφάτως πιστοποιημένα επιβατηγά οχηματαγωγά πλοία που εισέρχονται σε τακτική δρομολόγηση στην Ένωση. Τα εν λόγω δεδομένα θα χρησιμοποιηθούν για την αξιολόγηση της εφαρμογής της τροποποιημένης οδηγίας 2003/25/ΕΚ.

Πρόταση

ΟΔΗΓΙΑ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

για την τροποποίηση της οδηγίας 2003/25/ΕΚ όσον αφορά τη συμπερίληψη βελτιωμένων απαιτήσεων ευστάθειας και την εναρμόνισή της 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 Επιτροπής¹³,

Έχοντας υπόψη τη γνώμη της Επιτροπής των Περιφερειών¹⁴,

Αποφασίζοντας σύμφωνα με τη συνήθη νομοθετική διαδικασία,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Η οδηγία 2003/25/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου¹⁵ θεσπίζει ενιαίο επίπεδο ειδικών απαιτήσεων ευστάθειας για επιβατηγά οχηματαγωγά πλοία (ro-ro), οι οποίες θα βελτιώσουν την επιβιωσιμότητα σκαφών 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 σύμβαση SOLAS που ίσχυε κατά την ημερομηνία έκδοσης της οδηγίας (SOLAS 90).
- (2) Στις 15 Ιουνίου 2017 ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός (στο εξής: ΔΝΟ) ενέκρινε με το ψήφισμα MSC.421(98) αναθεωρημένες ειδικές διατάξεις σχετικά με τα πρότυπα ευστάθειας για επιβατηγά πλοία σε περίπτωση βλάβης, οι οποίες ισχύουν και για τα επιβατηγά οχηματαγωγά πλοία. Είναι αναγκαίο να ληφθούν υπόψη οι εξελίξεις αυτές σε διεθνές επίπεδο και να εναρμονιστούν οι κανόνες και οι απαιτήσεις της Ένωσης με τους κανόνες και τις απαιτήσεις της διεθνούς σύμβασης για την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα (στο εξής: σύμβαση SOLAS) για τα επιβατηγά οχηματαγωγά πλοία που εκτελούν διεθνείς πλόες.

¹³ ΕΕ C της , σ. .

¹⁴ ΕΕ C της , σ. .

¹⁵ Οδηγία 2003/25/ΕΚ 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).

- (3) Με το ψήφισμα 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. Οι απαιτήσεις ευστάθειας βάσει αιτιοκρατικής προσέγγισης σε περίπτωση βλάβης για επιβατηγά οχηματαγωγά πλοία που ορίζονται στο παράρτημα Ι της οδηγίας 2003/25/EK διαφέρουν από τις νέες διεθνείς απαιτήσεις στο πλαίσιο πιθανολογικής προσέγγισης, βάσει των οποίων η ασφάλεια επιβατηγού οχηματαγωγού πλοίου υπολογίζεται με βάση την πιθανότητα επιβιωσιμότητας μετά από σύγκρουση. Το διεθνές πιθανολογικό μοντέλο καθορίζεται στο κεφάλαιο II-1 της SOLAS. Οι νέες απαιτήσεις θα πρέπει να ενσωματωθούν στην οδηγία 2003/25/EK.
- (4) Οι απαιτήσεις της οδηγίας 2009/45/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου¹⁶ θα πρέπει να συνεχίσουν να ισχύουν για τα επιβατηγά οχηματαγωγά πλοία. Από την αξιολόγηση των επιβατηγών οχηματαγωγών πλοίων διαφόρων μεγεθών όσον αφορά το επίπεδο ασφάλειας που επιτυγχάνεται με τις απαιτήσεις της SOLAS 2020 συνάχθηκε το συμπέρασμα ότι η εφαρμογή των απαιτήσεων ευστάθειας, σύμφωνα με τη SOLAS 2020, συνεπάγεται σημαντική μείωση του κινδύνου για τα επιβατηγά οχηματαγωγά πλοία που έχουν πιστοποιηθεί ότι μεταφέρουν περισσότερους από 1 350 επιβαίνοντες, σε σύγκριση με τις απαιτήσεις που περιλαμβάνονται στην οδηγία 2003/25/EK σε συνδυασμό με τη σύμβαση SOLAS, όπως τροποποιήθηκε από τις σχετικές πράξεις του ΔΝΟ που ίσχυαν κατά τον χρόνο έκδοσής της (στο εξής: SOLAS 90).
- (5) Οι απαιτήσεις ευστάθειας που ορίζονται στην παρούσα οδηγία για τα επιβατηγά οχηματαγωγά πλοία που έχουν πιστοποιηθεί για τη μεταφορά 1 350 ή λιγότερων επιβαινόντων θα ήταν δύσκολο να εφαρμοστούν για ορισμένα σχέδια των εν λόγω πλοίων. Ως εκ τούτου, οι οικονομικοί φορείς που κατέχουν ή χρησιμοποιούν 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 ένα σύνολο δεδομένων σχετικά 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 πιθανή περαιτέρω αναθεώρηση της παρούσας οδηγίας.
- (6) Για τα επιβατηγά οχηματαγωγά πλοία που έχουν πιστοποιηθεί ότι μεταφέρουν 1 350 ή λιγότερους επιβαίνοντες, η προαιρετική εφαρμογή των απαιτήσεων της SOLAS 2020 θα πρέπει να εξαρτάται από υψηλότερο επίπεδο του δείκτη R από το επίπεδο που ορίζεται στη SOLAS 2020, ώστε να επιτυγχάνεται το κατάλληλο επίπεδο ασφάλειας.
- (7) Για να εξασφαλιστεί το αναγκαίο επίπεδο ασφάλειας, θα πρέπει να ισχύουν ειδικές απαιτήσεις ευστάθειας σε περίπτωση βλάβης και για τα υφιστάμενα επιβατηγά οχηματαγωγά πλοία που δεν έχουν πιστοποιηθεί ποτέ σύμφωνα με την οδηγία 2003/25/EK, και τα οποία εκτελούν τακτικά δρομολόγια στην Ένωση.
- (8) Για να μπορέσει η Επιτροπή να αξιολογήσει και να υποβάλει έκθεση στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο σχετικά με την εφαρμογή της παρούσας οδηγίας έως την *[Υπηρεσία Εκδόσεων: να συμπληρωθεί η ημερομηνία: δέκα έτη από την έναρξη ισχύος της παρούσας τροποποιητικής οδηγίας]*, τα κράτη μέλη θα πρέπει να υποβάλουν

¹⁶ 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).

δεδομένα για κάθε νέο επιβατηγό οχηματαγωγό πλοίο που έχει πιστοποιηθεί μετά την [Υπηρεσία Εκδόσεων: να συμπληρωθεί η ημερομηνία: ένα έτος από την έναρξη ισχύος της παρούσας τροποποιητικής οδηγίας] για τακτικό δρομολόγιο κατ' εφαρμογή των απαιτήσεων ευστάθειας που περιλαμβάνονται στην παρούσα οδηγία σύμφωνα με τη δομή που παρατίθεται στο παράρτημα.

- (9) Δεδομένου ότι η οδηγία 2009/16/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου¹⁷ τροποποιήθηκε και η οδηγία 1999/35/EK του Συμβουλίου¹⁸ καταργήθηκε από την οδηγία (ΕΕ) 2017/2110 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου¹⁹, η έννοια του «κράτους υποδοχής» δεν έχει πλέον εφαρμογή και, ως εκ τούτου, θα πρέπει να αντικατασταθεί από την έννοια του «κράτους λιμένα».

- (10) Επομένως, η οδηγία 2003/25/EK θα πρέπει να τροποποιηθεί αναλόγως,

ΕΞΕΔΩΣΑΝ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΟΔΗΓΙΑ:

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 [Υπηρεσία Εκδόσεων: να συμπληρωθεί η ημερομηνία: ένα έτος 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 πλοίο·»·

- β) το στοιχείο ε) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«ε) “σύμβαση SOLAS”, η διεθνής σύμβαση περί ασφαλείας της ανθρωπίνης ζωής εν θαλάσση του 1974 και οι ισχύουσες τροποποιήσεις της·»·

- γ) προστίθενται τα ακόλουθα στοιχεία εα), εβ) και εγ):

¹⁷ 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).

¹⁸ 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).

¹⁹ Οδηγία (ΕΕ) 2017/2110 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 15ης Νοεμβρίου 2017 (ΕΕ L 315 της 30.11.2017, σ. 61).

«εα) “SOLAS 90”, η διεθνής σύμβαση περί ασφαλείας της ανθρωπίνης ζωής εν θαλάσση του 1974, όπως τροποποιήθηκε με τις ακόλουθες πράξεις του ΔΝΟ:

- Res.MSC.1(45)·
- Res.MSC.6(48)·
- Res.MSC.11(55)·
- Res.MSC.13(57)·
- Res.MSC.19(58)·
- Res.MSC.26(60)·
- Res.MSC.24(60)·
- Res.MSC.27(61)·
- Res.MSC.31(63)·
- SOLAS/CONF.2/21·
- Res.MSC.42(64)·
- Res.MSC.46(65)·
- Res.MSC.57(67)·
- Res.MSC.65(68)·
- SOLAS/CONF.4/25·
- Res.MSC.69(69)·
- Res.MSC.99(73)·
- Res.MSC.117(74)·

εβ) “SOLAS 2009”, η διεθνής σύμβαση περί ασφαλείας της ανθρωπίνης ζωής εν θαλάσση του 1974, όπως τροποποιήθηκε με το ψήφισμα MSC.216(82)·

εγ) “SOLAS 2020”, η διεθνής σύμβαση περί ασφαλείας της ανθρωπίνης ζωής εν θαλάσση του 1974, όπως τροποποιήθηκε με το ψήφισμα MSC.421(98)·»·

δ) το στοιχείο στ) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«στ) “τακτικό δρομολόγιο”, μια σειρά διαπλεύσεων επιβατηγού οχηματαγωγού πλοίου, που εξυπηρετούν τη συγκοινωνία μεταξύ των αυτών δύο ή περισσότερων λιμένων, ή σειρά πλόων από και προς τον ίδιο λιμένα χωρίς ενδιάμεσες προσεγγίσεις, είτε:

- i) σύμφωνα με δημοσιευμένο πρόγραμμα· είτε
- ii) με διαπλεύσεις τόσο τακτικές ή συχνές, ώστε να αποτελούν αναγνωρίσιμο συστηματικό σύνολο·»·

ε) το σημείο 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·»·

στ) το στοιχείο ια) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«ια) “ειδικές απαιτήσεις ευστάθειας”, οι απαιτήσεις ευστάθειας που αναφέρονται στο άρθρο 6.»

ζ) προστίθεται το ακόλουθο στοιχείο ιδ):

«ιδ) “φορέας εκμετάλλευσης”, η νομική οντότητα ή το φυσικό πρόσωπο που έχει αναλάβει την ευθύνη για τη λειτουργία του πλοίου.»

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 που φέρουν τη σημαία κράτους μη μέλους, πριν αρχίσουν να εκτελούν πλόες σε τακτικό δρομολόγιο από ή προς λιμένες του εν λόγω κράτους μέλους, πληρούν στο ακέραιο τις απαιτήσεις της οδηγίας (ΕΕ) 2017/2110 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου²⁰.»

3) το άρθρο 4 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Άρθρο 4

Σημαντικά ύψη κύματος

Για την εφαρμογή των ειδικών απαιτήσεων ευστάθειας που παρατίθεται στο τμήμα Α του παραρτήματος Ι, 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.»

4) 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 θαλασσιών περιοχών όπου τα επιβατηγά οχηματαγωγά πλοία 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.»

5) το άρθρο 6 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Άρθρο 6

Ειδικές απαιτήσεις ευστάθειας

1. Με την επιφύλαξη της εφαρμογής της οδηγίας 2009/45/EK, τα νέα επιβατηγά οχηματαγωγά πλοία που έχουν πιστοποιηθεί ότι μεταφέρουν περισσότερους από 1 350 επιβαίνοντες πρέπει να πληρούν τις ειδικές απαιτήσεις ευστάθειας που ορίζονται στο κεφάλαιο II-1 μέρος Β της SOLAS 2020.

²⁰ 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 go-go 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).

2. Κατ' επιλογή του φορέα εκμετάλλευσης, τα νέα επιβατηγά οχηματαγωγά πλοία που έχουν πιστοποιηθεί για τη μεταφορά 1 350 ή λιγότερων επιβαινόντων συμμορφώνονται με:

- α) τις ειδικές απαιτήσεις ευστάθειας που παρατίθενται στο παράρτημα I τμήμα A της παρούσας οδηγίας· ή
- β) τις ειδικές απαιτήσεις ευστάθειας που παρατίθενται 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 στοιχείο α) ή β) και περιλαμβάνει στην κοινοποίηση τα στοιχεία που αναφέρονται στο παράρτημα III.

3. Κατά την εφαρμογή των απαιτήσεων που παρατίθενται στο παράρτημα I τμήμα A, τα κράτη μέλη χρησιμοποιούν τις κατευθυντήριες γραμμές που ορίζονται στο παράρτημα II εφόσον αυτό είναι εφικτό και συμβατό με το σχέδιο του υπόψη πλοίου.

4. Κατ' επιλογή του φορέα εκμετάλλευσης, τα υπάρχοντα επιβατηγά οχηματαγωγά πλοία που έχουν πιστοποιηθεί ότι μεταφέρουν περισσότερους από 1 350 επιβαίνοντες και τα οποία εκτελούν τακτικά δρομολόγια προς ή από λιμένα κράτους μέλους μετά την *[Υπηρεσία Εκδόσεων: να συμπληρωθεί η ημερομηνία: ένα έτος μετά την ημερομηνία έναρξης ισχύος της παρούσας τροποποιητικής οδηγίας]*, τα οποία δεν πιστοποιήθηκαν ποτέ σύμφωνα με την παρούσα οδηγία, συμμορφώνονται με:

- α) τις ειδικές απαιτήσεις ευστάθειας που ορίζονται στο κεφάλαιο II-1 μέρος B της SOLAS 2020· ή
- β) τις ειδικές απαιτήσεις που παρατίθενται στο παράρτημα I τμήμα A της παρούσας οδηγίας, επιπλέον εκείνων που ορίζονται στο κεφάλαιο II-1 μέρος B της SOLAS 2009.

Το εφαρμοζόμενο πρότυπο σημειώνεται στο πιστοποιητικό του πλοίου που απαιτείται βάσει του άρθρου 8.

5. Κατ' επιλογή του φορέα εκμετάλλευσης, τα υπάρχοντα επιβατηγά οχηματαγωγά πλοία που έχουν πιστοποιηθεί ότι μεταφέρουν 1 350 ή λιγότερους επιβαίνοντες και τα οποία εκτελούν τακτικά δρομολόγια προς ή από λιμένα κράτους μέλους μετά την *[Υπηρεσία Εκδόσεων: να συμπληρωθεί η ημερομηνία ένα έτος μετά την ημερομηνία έναρξης ισχύος της παρούσας τροποποιητικής οδηγίας]*, τα οποία δεν πιστοποιήθηκαν ποτέ σύμφωνα με την παρούσα οδηγία, συμμορφώνονται με:

- α) τις ειδικές απαιτήσεις ευστάθειας που παρατίθενται στο παράρτημα I τμήμα A της παρούσας οδηγίας·
- β) τις ειδικές απαιτήσεις ευστάθειας που παρατίθενται στο παράρτημα I τμήμα B της παρούσας οδηγίας· ή
- γ) τις ειδικές απαιτήσεις ευστάθειας που παρατίθενται στο παράρτημα I τμήμα A της παρούσας οδηγίας, επιπλέον εκείνων που ορίζονται στο κεφάλαιο II-1 μέρος B της SOLAS 2009.

Το εφαρμοζόμενο πρότυπο σημειώνεται στο πιστοποιητικό του πλοίου που αναφέρεται στο άρθρο 8.

6. Τα υπάρχοντα επιβατηγά οχηματαγωγά πλοία τα οποία εκτελούν τακτικά δρομολόγια προς ή από λιμένα κράτους μέλους από *[Υπηρεσία Εκδόσεων: να συμπληρωθεί η ημερομηνία ένα έτος μετά την ημερομηνία έναρξης ισχύος της παρούσας τροποποιητικής οδηγίας]* συμμορφώνονται με τις ειδικές απαιτήσεις ευστάθειας που παρατίθενται στο παράρτημα I, ως είχε πριν από την έναρξη ισχύος της *[Υπηρεσία Εκδόσεων: να συμπληρωθεί η ονομασία της παρούσας τροποποιητικής οδηγίας]*.»

6) το άρθρο 7 απαλείφεται·

7) το άρθρο 8 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Άρθρο 8

Πιστοποιητικά

1. Όλα τα νέα και τα υπάρχοντα επιβατηγά οχηματαγωγά πλοία που φέρουν τη σημαία κράτους μέλους πρέπει να φέρουν πιστοποιητικό το οποίο να επιβεβαιώνει τη 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 που πληρούν τις ειδικές απαιτήσεις ευστάθειας που έχουν κωδικοποιηθεί 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 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 πληροί τις καθορισμένες ειδικές απαιτήσεις ευστάθειας. »

8) το άρθρο 9 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Άρθρο 9

Εποχική και βραχείας διάρκειας δρομολόγηση

1. Εάν μια ναυτιλιακή εταιρεία, που εκτελεί τακτικό δρομολόγιο επί ετησίας βάσεως, επιθυμεί να εισαγάγει επιπρόσθετα επιβατηγά οχηματαγωγά πλοία 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 εις αντικατάσταση άλλου προκειμένου να συνεχισθεί η εξυπηρέτηση της

γραμμής, αντί της απαίτησης κοινοποίησης της παραγράφου 1, εφαρμόζεται το άρθρο 4 παράγραφος 4 της οδηγίας (ΕΕ) 2017/2110 και το παράρτημα XVII σημείο 1.3 της οδηγίας 2009/16/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου²¹.

3. Αν μια ναυτιλιακή εταιρεία επιθυμεί να εκτελεί εποχικώς τακτικό δρομολόγιο για βραχύτερη χρονική περίοδο που δεν υπερβαίνει τους έξι μήνες το 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 που συμμορφώνονται με τις ειδικές απαιτήσεις του παραρτήματος I τμήμα Α, όταν η δρομολόγηση αυτή, όπως αναφέρεται στις παραγράφους 1 και 2 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 παρατίθεται στο παράρτημα I τμήμα Α, να χρησιμοποιήσει την τιμή του σημαντικού ύψους κύματος που εφαρμόζεται για την βραχύτερη αυτή χρονική περίοδο. Η τιμή του σημαντικού ύψους κύματος που εφαρμόζεται για την 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 δρομολογήσεις, κατά την έννοια των παραγράφων 1 και 2, το επιβατηγό οχηματαγωγό πλοίο που εκτελεί τα εν λόγω δρομολόγια πρέπει να φέρει πιστοποιητικό το οποίο να επιβεβαιώνει τη συμμόρφωσή του προς τις διατάξεις της παρούσας οδηγίας, όπως προβλέπεται στο άρθρο 8 παράγραφος 1.»

- 9) προστίθεται το ακόλουθο άρθρο 13α:

«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 *[Υπηρεσία Εκδόσεων: να συμπληρωθεί η ημερομηνία: δέκα 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 ανωνυμοποιημένη μορφή. »

- 10) τα παραρτήματα I και II της οδηγίας 2003/25/ΕΚ τροποποιούνται σύμφωνα με το παράρτημα I της παρούσας οδηγίας·
- 11) το κείμενο του παραρτήματος II της παρούσας οδηγίας προστίθεται ως παράρτημα III της οδηγίας 2003/25/ΕΚ.

²¹ Οδηγία 2009/16/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 23ης Απριλίου 2009, σχετικά με τον έλεγχο των πλοίων από το κράτος λιμένα (ΕΕ L 131 της 28.5.2009, σ. 57).

Άρθρο 2

Μεταφορά στο εθνικό δίκαιο

1. Τα κράτη μέλη θεσπίζουν και δημοσιεύουν, έως την *[Υπηρεσία Εκδόσεων: να συμπληρωθεί η ημερομηνία: ένα έτος από την ημερομηνία έναρξης ισχύος της παρούσας τροποποιητικής οδηγίας]*, τις αναγκαίες νομοθετικές, κανονιστικές και διοικητικές διατάξεις για τη συμμόρφωση με την παρούσα οδηγία. Ανακοινώνουν αμέσως στην Επιτροπή το κείμενο των εν λόγω διατάξεων.
Οι διατάξεις αυτές, όταν θεσπίζονται από τα κράτη μέλη, περιέχουν παραπομπή στην παρούσα οδηγία ή συνοδεύονται από 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 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.

Βρυξέλλες,

Για το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο
Η Πρόεδρος

Για το Συμβούλιο
Ο Πρόεδρος