



Βρυξέλλες, 30 Μαΐου 2022
(OR. en, fr)

9236/22

Διοργανικός φάκελος:
2022/0036(COD)

MAR 114
OMI 67
CODEC 726

ΕΚΘΕΣΗ

Αποστολέας: Γενική Γραμματεία του Συμβουλίου

Αποδέκτης: Συμβούλιο

αριθ. προηγ. εγγρ.: 8916/22

Αριθ. εγγρ. Επιτρ.: 6405/22 + ADD 1

Θέμα: Πρόταση οδηγίας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την τροποποίηση της οδηγίας 2003/25/ΕΚ όσον αφορά τη συμπερίληψη βελτιωμένων απαιτήσεων ευστάθειας και την εναρμόνιση της εν λόγω οδηγίας με τις απαιτήσεις ευστάθειας που ορίζονται από τον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό
– Γενική προσέγγιση

I. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

1. Στις 18 Φεβρουαρίου 2022, η Επιτροπή διαβίβασε την ανωτέρω πρόταση στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο.
2. Η πρόταση αφορά την τροποποίηση της οδηγίας 2003/25/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 14ης Απριλίου 2003, σχετικά με ειδικές απαιτήσεις ευστάθειας για επιβατηγά οχηματαγωγά πλοία (ro-ro)¹.
3. Η οδηγία 2003/25/ΕΚ 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.

¹ EE L 123 της 17.5.2003, σ. 22.

4. 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 Διεθνή Ναυτιλιακού Οργανισμού (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·
- άρση, στο μέτρο του δυνατού, της ασάφειας των ορισμών και των απαιτήσεων, υπό το πρίσμα 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 πλοία², όπως τροποποιήθηκε· και
- κατάργηση παρωχημένων διατάξεων σχετικά με διεθνείς πράξεις που δεν είναι πλέον συναφείς ή δεν ισχύουν.

5. Η πρόταση εγκρίθηκε στο πλαίσιο του προγράμματος βελτίωσης της καταλληλότητας και της αποδοτικότητας του κανονιστικού πλαισίου (REFIT) και του θεματολογίου για τη βελτίωση της νομοθεσίας της Επιτροπής, και αποτελεί άμεση συνέχεια του ελέγχου καταλληλότητας της νομοθεσίας της ΕΕ για την ασφάλεια των επιβατηγών πλοίων³. Δεν συνοδεύεται από ολοκληρωμένη εκτίμηση επιπτώσεων.

² EE L 163 της 25.6.2009, σ. 1.

³ 13230/15.

II. ΕΞΕΤΑΣΗ ΑΠΟ ΤΑ ΑΛΛΑ ΘΕΣΜΙΚΑ ΟΡΓΑΝΑ

6. Την 1η Απριλίου 2022, η επιτροπή Μεταφορών και Τουρισμού (TRAN) του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου όρισε τον κ. Roberts Zīle (ECR, Λετονία) ως εισηγητή.
7. Στις 18 Μαΐου 2022, η Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή διατύπωσε γνώμη σχετικά με την πρόταση⁴.

III. ΠΡΟΟΔΟΣ ΤΩΝ ΕΡΓΑΣΙΩΝ ΣΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ

8. Η Ομάδα «Θαλάσσιες μεταφορές» εξέτασε την πρόταση σε διάφορες συνεδριάσεις, ξεκινώντας τον Μάρτιο του 2022. Όλες οι αντιπροσωπίες εξέφρασαν τη γενική υποστήριξή τους στους στόχους της πρότασης της Επιτροπής, με σκοπό την ενίσχυση του επιπέδου ασφάλειας των επιβατηγών οχηματαγωγών πλοίων.
9. Κατά τη συνεδριάσή της στις 17 Μαΐου, η Ομάδα συμφώνησε επί του κειμένου που παρατίθεται στο παράρτημα.
10. Κατά τη συνεδριάσή της στις 20 Μαΐου, η Επιτροπή των Μόνιμων Αντιπροσώπων επιβεβαίωσε τη συμφωνία της Ομάδας και συνέστησε στο Συμβούλιο να καταλήξει σε γενική προσέγγιση κατά τη σύνοδο του Συμβουλίου «Μεταφορές, Τηλεπικοινωνίες και Ενέργεια» (Μεταφορές) στις 2 Ιουνίου 2022.
11. Οι προτεινόμενες τροποποιήσεις στην πρόταση της Επιτροπής είναι περιορισμένες. Επί της ουσίας, επισημαίνονται τέσσερις τροποποιήσεις.
12. Πρώτον, το άρθρο 6 παράγραφος 5 διαγράφεται. Η διάταξη είναι περιττή δεδομένων των εναλλακτικών διατυπώσεων στα στοιχεία α) και β) της ίδιας παραγράφου.
13. Δεύτερον, η προθεσμία μεταφοράς στο εθνικό δίκαιο που προτείνει η Επιτροπή (ένα έτος από την ημερομηνία έναρξης ισχύος της τροποποιητικής οδηγίας) παρατείνεται σε 24 μήνες.

⁴ 9327/22 + COR 1.

14. Επιπλέον, προκειμένου να μην επιβληθεί δυσανάλογος διοικητικός φόρτος στα περικλείστα κράτη μέλη, τα κράτη μέλη που δεν διαθέτουν θαλάσσιους λιμένες και είτε έχουν κλείσει το εθνικό τους νηολόγιο είτε δεν διαθέτουν επιβατηγά πλοία που φέρουν τη σημαία τους τα οποία εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της οδηγίας μπορούν να παρεκκλίνουν από τις διατάξεις της οδηγίας (άρθρο 2α και αιτιολογική σκέψη 9α). Αυτό σημαίνει ότι, εφόσον πληρούνται αυτές οι προϋποθέσεις, τα εν λόγω κράτη μέλη δεν είναι υποχρεωμένα να μεταφέρουν την οδηγία στο εθνικό τους δίκαιο.
15. Τέλος, προστίθεται αιτιολογική σκέψη 7α προκειμένου να επισημανθεί ότι τα κράτη λιμένα θα πρέπει να συνεργάζονται στον μέγιστο δυνατό βαθμό για την κατάρτιση του καταλόγου των θαλάσσιων περιοχών που αναφέρεται στο άρθρο 5 παράγραφος 1, λαμβάνοντας υπόψη την κυριαρχία των κρατών επί των θαλάσσιων περιοχών που υπάγονται στη δικαιοδοσία τους και τις γενικές αρχές του δικαίου της θάλασσας.
16. Στο παρόν στάδιο της διαδικασίας, η Επιτροπή διατηρεί επιφύλαξη επί της διαδικασίας για όλες τις τροποποιήσεις της πρότασής της.

IV. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ

17. Βάσει των ανωτέρω, το Συμβούλιο καλείται να καταλήξει σε γενική προσέγγιση ως προς την πρόταση οδηγίας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την τροποποίηση της οδηγίας 2003/25/EK όσον αφορά τη συμπερίληψη βελτιωμένων απαιτήσεων ευστάθειας και την εναρμόνιση της εν λόγω οδηγίας με τις απαιτήσεις ευστάθειας που ορίζονται από τον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό, βάσει της συμβιβαστικής πρότασης που παρατίθεται στο παράρτημα της παρούσας έκθεσης.
-

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 εναρμόνιση της εν λόγω οδηγίας με τις απαιτήσεις ευστάθειας που ορίζονται από τον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ,

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

Έχοντας υπόψη την πρόταση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής,

Κατόπιν διαβίβασης του σχεδίου νομοθετικής πράξης στα εθνικά κοινοβούλια,

Έχοντας υπόψη τη γνώμη της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής⁵,

Έχοντας υπόψη τη γνώμη της Επιτροπής των Περιφερειών⁶,

Αποφασίζοντας σύμφωνα με τη συνήθη νομοθετική διαδικασία,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- 1) Η οδηγία 2003/25/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου⁷ 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 διεθνή σύμβαση για την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα (στο εξής: σύμβαση SOLAS) που ίσχυε κατά την ημερομηνία έκδοσης της οδηγίας (στο εξής: SOLAS 90).

⁵ Γνώμη της 18ης Μαΐου 2022 (δεν έχει ακόμη δημοσιευθεί στην ΕΕ).

⁶ ΕΕ C της , σ. .

⁷ 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).

- 2) Στις 15 Ιουνίου 2017, ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός (στο εξής: ΔΝΟ) ενέκρινε με το ψήφισμα MSC.421(98) αναθεωρημένες ειδικές διατάξεις σχετικά με τις απαιτήσεις 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 σύμβασης SOLAS για τα επιβατηγά οχηματαγωγά πλοία που εκτελούν διεθνείς πλόες.
- 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.
- (3α) Οι απαιτήσεις ευστάθειας βάσει αιτιοκρατικής προσέγγισης σε περίπτωση βλάβης για επιβατηγά οχηματαγωγά πλοία που ορίζονται στο παράρτημα I 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 σύμβασης 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 Συμβουλίου⁸ 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 αυτών των απαιτήσεων ευστάθειας συνεπάγεται σημαντική μείωση του κινδύνου για τα επιβατηγά οχηματαγωγά πλοία που έχουν πιστοποιηθεί ότι μεταφέρουν περισσότερους από 1 350 επιβαίνοντες, σε σύγκριση με το επίπεδο ασφάλειας που επιτυγχάνεται με τις απαιτήσεις που ορίζονται στην οδηγία 2003/25/EK σε συνδυασμό με τη σύμβαση SOLAS, όπως τροποποιήθηκε από τη 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.
- (7α) Τα κράτη λιμένα θα πρέπει να συνεργάζονται στον μέγιστο δυνατό βαθμό για την κατάρτιση του καταλόγου των θαλάσσιων περιοχών που αναφέρονται στην παρούσα οδηγία, λαμβάνοντας υπόψη την κυριαρχία των κρατών επί των θαλάσσιων περιοχών που υπάγονται στη δικαιοδοσία τους, και τις γενικές αρχές του δικαίου της θάλασσας.

⁸ Οδηγία 2009/45/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 6ης Μαΐου 2009, για τους κανόνες και τα πρότυπα ασφαλείας για τα επιβατηγά πλοία (ΕΕ L 163 της 25.6.2009, σ. 1).

- 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 δεδομένα για κάθε νέο επιβατηγό οχηματαγωγό πλοίο που έχει πιστοποιηθεί μετά την *[Υπηρεσία Εκδόσεων: να συμπληρωθεί η ημερομηνία: 24 μήνες από την έναρξη ισχύος της παρούσας τροποποιητικής οδηγίας]* για τη μεταφορά 1 350 ή λιγότερων επιβαινόντων σε τακτικά δρομολόγια κατ' εφαρμογή των απαιτήσεων ευστάθειας που περιλαμβάνονται στην παρούσα οδηγία. Τα δεδομένα αυτά θα πρέπει να παρέχονται σύμφωνα με τη δομή που παρατίθεται στο παράρτημα. Τα δεδομένα αυτά πρέπει να είναι διαθέσιμα για όλα τα νέα επιβατηγά πλοία, τα οποία υποχρεούνται να συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις ευστάθειας στο πλαίσιο πιθανολογικής προσέγγισης που προβλέπονται στη σύμβαση SOLAS 2020.
- 9) Δεδομένου ότι η οδηγία 2009/16/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου⁹ τροποποιήθηκε και η οδηγία 1999/35/EK του Συμβουλίου¹⁰ καταργήθηκε από την οδηγία (ΕΕ) 2017/2110 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου¹¹, η έννοια του «κράτους υποδοχής» δεν έχει πλέον εφαρμογή και, ως εκ τούτου, θα πρέπει να αντικατασταθεί από την έννοια του «κράτους λιμένα».
- (9α) Προκειμένου να μην επιβληθεί δυσανάλογη διοικητική επιβάρυνση στα μεσόγεια κράτη μέλη που δεν διαθέτουν θαλάσσιους λιμένες ούτε πλοία τα οποία φέρουν τη σημαία τους και εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της παρούσας οδηγίας, τα εν λόγω κράτη μέλη θα πρέπει να έχουν τη δυνατότητα παρέκκλισης 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.
- 10) Επομένως, η οδηγία 2003/25/EK θα πρέπει να τροποποιηθεί αναλόγως,

ΕΞΕΔΩΣΑΝ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΟΔΗΓΙΑ:

⁹ Οδηγία 2009/16/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 23ης Απριλίου 2009, σχετικά με τον έλεγχο των πλοίων από το κράτος λιμένα (ΕΕ L 131 της 28.5.2009, σ. 57).

¹⁰ 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).

¹¹ Οδηγία (ΕΕ) 2017/2110 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 15ης Νοεμβρίου 2017, σχετικά με σύστημα επιθεωρήσεων για την ασφαλή εκτέλεση των τακτικών δρομολογίων με επιβατηγά πλοία ro-ro και ταχύπλοα επιβατηγά σκάφη και για την τροποποίηση της οδηγίας 2009/16/EK και την κατάργηση της οδηγίας 1999/35/EK του Συμβουλίου (ΕΕ L 315 της 30.11.2017, σ. 61).

Άρθρο 1

Τροποποιήσεις της οδηγίας 2003/25/EK

Η οδηγία 2003/25/EK τροποποιείται ως εξής:

1) Το άρθρο 2 τροποποιείται ως εξής:

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

«β) «υπάρχον επιβατηγό οχηματαγωγό πλοίο (ro-ro)», το επιβατηγό οχηματαγωγό πλοίο του οποίου έχει τοποθετηθεί η τρόπιδα ή το οποίο βρίσκεται σε ανάλογο στάδιο κατασκευής πριν από την [Υπηρεσία Εκδόσεων: να συμπληρωθεί η ημερομηνία: 24 μήνες από την ημερομηνία έναρξης ισχύος της παρούσας τροποποιητικής οδηγίας]· ως ανάλογο στάδιο κατασκευής νοείται το στάδιο κατά το οποίο:

- i) αρχίζει η ναυπήγηση που προσδιορίζει ένα συγκεκριμένο πλοίο· και
- ii) έχει αρχίσει η συναρμολόγηση του εν λόγω πλοίου, που αντιστοιχεί σε τουλάχιστον 50 τόνους ή στο 1 % της εκτιμώμενης μάζας του δομικού υλικού, οποιοδήποτε εκ των δύο μεγεθών είναι μικρότερο·

γ) «νέο επιβατηγό οχηματαγωγό πλοίο (ro-ro)», το επιβατηγό οχηματαγωγό πλοίο (ro-ro) το οποίο δεν είναι υπάρχον 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):

«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 Συμβουλίου¹².»

- 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 (h_s), με σκοπό να προσδιοριστεί το ύψος των υδάτων στο κατάστρωμα οχημάτων. Τα αριθμητικά στοιχεία για τα σημαντικά ύψη κύματος είναι εκείνα για τα οποία η πιθανότητα υπέρβασης είναι μικρότερη του 10 % επί ετησίας βάσεως.»

- 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 θαλασσίων 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.»

¹² 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/ΕΚ και την κατάργηση της οδηγίας 1999/35/ΕΚ του Συμβουλίου (ΕΕ L 315 της 30.11.2017, σ. 61).

- 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 B της SOLAS 2020.
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: 24 μήνες 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.

Οι εφαρμοζόμενες απαιτήσεις ευστάθειας σημειώνονται 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 24 μήνες 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 Α της παρούσας οδηγίας· ή
- β) τις ειδικές απαιτήσεις ευστάθειας που παρατίθενται στο παράρτημα I τμήμα Β της παρούσας οδηγίας.
- γ) [...]

Οι εφαρμοζόμενες απαιτήσεις ευστάθειας σημειώνονται 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 24 μήνες 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 ο πλήρης τίτλος της παρούσας τροποποιητικής οδηγίας]* .»

- 6) Το άρθρο 7 διαγράφεται.

- 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 Συμβουλίου¹³.
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 3, 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.»

¹³ 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).

- 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/EK 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/EK.

Άρθρο 2

Μεταφορά στο εθνικό δίκαιο

1. Τα κράτη μέλη θεσπίζουν και δημοσιεύουν, έως την *[Υπηρεσία Εκδόσεων: να συμπληρωθεί η ημερομηνία: 24 μήνες 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 2α

Παρέκκλιση

Κράτος μέλος που δεν διαθέτει θαλάσσιους λιμένες στην επικράτειά του και έχει κλείσει το εθνικό του νηολόγιο ή δεν διαθέτει πλοία τα οποία φέρουν τη σημαία του και εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της παρούσας οδηγίας, μπορεί να παρεκκλίνει από τις διατάξεις της παρούσας οδηγίας, εφόσον πληρούνται οι προαναφερθείσες απαιτήσεις. Κάθε κράτος μέλος που προτίθεται να κάνει χρήση της εν λόγω παρέκκλισης ενημερώνει σχετικά την Επιτροπή το αργότερο στις *[θα καθοριστεί]*. Οποιαδήποτε μεταγενέστερη μεταβολή κοινοποιείται επίσης στην Επιτροπή.

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.

(Τόπος),

Για το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο
Η Πρόεδρος

Για το Συμβούλιο
Ο Πρόεδρος / Η Πρόεδρος

1. Το παράρτημα Ι τροποποιείται ως εξής:

- α) μετά τον τίτλο προστίθεται το ακόλουθο κείμενο:
- «Τμήμα Α»
- β) προστίθεται η ακόλουθη εισαγωγική πρόταση:
- «Για τους σκοπούς του παρόντος τμήματος Α, οι παραπομπές στους κανονισμούς της σύμβασης SOLAS νοούνται ως παραπομπές στους εν λόγω κανονισμούς όπως εφαρμόζονται στο πλαίσιο της SOLAS 90.»
- γ) το σημείο 1 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:
- «1. Επιπλέον των απαιτήσεων του κανονισμού II-1/B/8 της σύμβασης για την ασφάλεια στη θάλασσα (SOLAS) σχετικά με τη στεγανή υποδιαίρεση και την ευστάθεια σε περίπτωση βλάβης, πρέπει να πληρούνται οι απαιτήσεις του παρόντος τμήματος.»
- δ) το σημείο 3.1 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:
- «3.1. Για πλοία τα οποία πρόκειται να δρομολογηθούν μόνο για μικρότερη εποχική περίοδο, όπως αναφέρεται στο άρθρο 9, τα κράτη λιμένα που περιλαμβάνονται στη διαδρομή συμφωνούν το εφαρμοστέο σημαντικό ύψος κύματος.»
- ε) προστίθεται το ακόλουθο τμήμα Β:

«Τμήμα Β

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

Επιβαίνοντες (N)	Δείκτης υποδιαίρεσης (R)
$N < 1\,000$	$R = 0,000088 \cdot N + 0,7488$
$1000 \leq N \leq 1350$	$R = 0.0369 \cdot \ln(N + 89.048) + 0.579$

όπου:

- N = συνολικός αριθμός επιβαινόντων.».

2. Το παράρτημα II τροποποιείται ως εξής:

η εισαγωγική παράγραφος «Εφαρμογή» αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

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

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ II**«ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ III — ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΚΟΙΝΟΠΟΙΗΣΗΣ**

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

I. Γενικά δεδομένα

- (1) Ειδικές απαιτήσεις ευστάθειας: τμήμα Α ή τμήμα Β του παραρτήματος I·
- (2) αριθμός αναγνώρισης πλοίου (κωδικός αριθμός ΔΝΟ, διακριτικό κλήσης)·
- (3) κύρια χαρακτηριστικά·
- (4) σχέδιο γενικής διαρρύθμισης·
- (5) αριθμός επιβαινόντων·
- (6) ολική χωρητικότητα (GT)·
- (7) το πλοίο είναι αμφίδρομο: Ναι/Όχι
- (8) το πλοίο έχει μακρύ κατώτερο κύτος: Ναι/Όχι

II. Ειδικά δεδομένα — για επιβατηγά οχηματαγωγά πλοία που υπόκεινται στις απαιτήσεις ευστάθειας στο πλαίσιο πιθανολογικής προσέγγισης της SOLAS

- (9) dl, dp, ds·
- (10) R — απαιτούμενος δείκτης·
- (11) σχέδιο διάταξης (σχέδιο στεγανής ακεραιότητας) για τα επιμέρους διαμερίσματα με όλα τα εσωτερικά και εξωτερικά σημεία ανοίγματος, συμπεριλαμβανομένων των συνδεδεμένων επιμέρους διαμερισμάτων τους, και χαρακτηριστικά που χρησιμοποιούνται για τη μέτρηση των χώρων, όπως το σχέδιο γενικής διαρρύθμισης και το σχέδιο δεξαμενών. Πρέπει να περιλαμβάνονται τα όρια υποδιαίρεσης, διαμήκους, εγκάρσιας και κατακόρυφης¹⁴.
- (12) επιτευχθείς δείκτης υποδιαίρεσης A με συνοπτικό πίνακα για όλες τις συμβάλλουσες ζημίες σε όλες τις ζώνες που υπέστησαν ζημία¹⁵, με χωριστή στήλη με τον εφικτό δείκτη υποδιαίρεσης ($w \cdot p \cdot v$)·
- (13) για περιπτώσεις ζημίας στη ζώνη 1 και 2, το ποσοστό των ζημιών που δεν διερευνήθηκαν [δηλ. περιπτώσεις που δεν περιλαμβάνονται στον συντελεστή ($w \cdot p \cdot v$)], όπου $s = 0$, $s = 1$ και $0 < s < 1$ ·

¹⁴ Η τεκμηρίωση αυτή πρέπει να υποβάλλεται στις αρχές σύμφωνα με το σημείο 2.2 του προσαρτήματος της απόφασης MSC.429(98) του ΔΝΟ.

¹⁵ Η τεκμηρίωση αυτή πρέπει να υποβάλλεται στις αρχές σύμφωνα με το σημείο 2.3.1 του προσαρτήματος της απόφασης MSC.429(98) του ΔΝΟ.

- (14) για περιπτώσεις ζημίας στη ζώνη 1 και 2, το ποσοστό των ζημιών και οι χώροι το-το που δεν διερευνήθηκαν [δηλ. περιπτώσεις που δεν περιλαμβάνονται στον συντελεστή ($w \cdot p \cdot v$)], όπου $s = 0$, $s = 1$ και $0 < s < 1$.
- (15) για κάθε ζημία που συμβάλλει στην επίτευξη του δείκτη υποδιαίρεσης A, προσδιορισμός των κατακλυσθέντων χώρων, της συμβάλλουσας τιμής και του συντελεστή «s»¹⁶.
- (16) χαρακτηριστικά μη συμβαλλουσών ζημιών ($s = 0$ και $p > 0$) για επιβατηγά οχηματαγωγά πλοία εξοπλισμένα με μακρύ κατώτερο κύτος, συμπεριλαμβανομένων όλων των λεπτομερειών των υπολογιζόμενων συντελεστών¹⁷.

III. Ειδικά δεδομένα — για επιβατηγά οχηματαγωγά πλοία που εφαρμόζουν το παράρτημα I τμήμα A

- Μέθοδος συμμόρφωσης:
 - δοκιμές μοντέλου
 - υπολογισμοί

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

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

¹⁶ Η τεκμηρίωση αυτή πρέπει να υποβάλλεται στις αρχές σύμφωνα με το σημείο 2.3.1 του προσαρτήματος της απόφασης MSC.429(98) του ΔΝΟ.

¹⁷ Η τεκμηρίωση αυτή πρέπει να υποβάλλεται στις αρχές σύμφωνα με το σημείο 2.3.1 του προσαρτήματος της απόφασης MSC.429(98) του ΔΝΟ.