



ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ
ΕΠΙΤΡΟΠΗ

Βρυξέλλες, 6.6.2016
COM(2016) 371 final

2016/0172 (COD)

Πρόταση

ΟΔΗΓΙΑ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

σχετικά με σύστημα επιθεωρήσεων για την ασφαλή εκτέλεση των τακτικών δρομολογίων με οχηματαγωγά ro-ro και ταχύπλοα επιβατηγά σκάφη και για την τροποποίηση της οδηγίας 2009/16/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με τον έλεγχο των πλοίων από το κράτος λιμένα και την κατάργηση της οδηγίας 1999/35/ΕΚ του Συμβουλίου

{SWD(2016) 189 final}

{SWD(2016) 190 final}

ΑΙΤΙΟΛΟΓΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

1. ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΗΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ

1.1 Αιτιολόγηση και στόχοι της πρότασης

Στο πλαίσιο του προγράμματος REFIT της Επιτροπής και του θεματολογίου για τη βελτίωση της νομοθεσίας και ως άμεση συνέχεια του ελέγχου καταλληλότητας της νομοθεσίας της ΕΕ για την ασφάλεια των επιβατηγών πλοίων¹, η Επιτροπή παρουσιάζει μια σειρά προτάσεων με στόχο να αξιοποιήσει τις διαπιστωθείσες δυνατότητες απλούστευσης.

Η παρούσα αναθεώρηση αποσκοπεί στην απλούστευση και τον εξορθολογισμό του υφιστάμενου κανονιστικού πλαισίου της ΕΕ για την ασφάλεια των επιβατηγών πλοίων, ώστε να i) να τηρούνται οι κανόνες της ΕΕ, εφόσον είναι αναγκαίοι και αναλογικοί, ii) να διασφαλίζεται η ορθή εφαρμογή τους και iii) να εξαιρεθούν πιθανές αλληλεπικαλύψεις υποχρεώσεων και ανακολουθίες μεταξύ συναφών νομοθετικών πράξεων. Πρωταρχικός στόχος είναι η πρόβλεψη σαφούς, απλού και επικαιροποιημένου νομικού πλαισίου το οποίο θα καταστήσει ευκολότερες τις διαδικασίες εφαρμογής, παρακολούθησης και επιβολής και, ως εκ τούτου, θα αυξήσει το συνολικό επίπεδο ασφάλειας.

Η οδηγία 1999/35/EK του Συμβουλίου² προβλέπει ορισμένα είδη επιθεωρήσεων που αφορούν ιδιαίτερα χαρακτηριστικά ασφαλείας των οχηματαγωγών go-go και των ταχύπλοων σκαφών (HSC). Οι εν λόγω επιθεωρήσεις αφορούν ειδικούς κινδύνους που σχετίζονται με αδιαίρετα καταστρώματα οχημάτων, τα οποία δημιουργούν αδυναμίες όσον αφορά την ευστάθεια, την εκδήλωση πυρκαγιάς, την πολύ έντονη δραστηριότητα, τους κινδύνους μετατόπισης του φορτίου, ζητήματα στεγανότητας, τα ανυψώσιμα κεκλιμένα επίπεδα, καθώς και τη φθορά.

Παρότι το ειδικό καθεστώς επιθεωρήσεων για τα εν λόγω σκάφη εξακολουθεί να είναι απαραίτητο, οι απαιτήσεις της παρούσας οδηγίας δεν ανταποκρίνονται πλέον στην πραγματικότητα. Η σημερινή κατάσταση είναι σαφώς διαφορετική από ό,τι ήταν πριν από 20 σχεδόν χρόνια, όταν εκδόθηκε η οδηγία 1999/35/EK. Τότε, η ΕΕ είχε 15 κράτη μέλη και υπήρχε σημαντικός αριθμός τακτικών δρομολογίων μεταξύ της ΕΕ και τρίτων κρατών εκτελούμενων με πλοία go-ραx και ταχύπλοων σκαφών. Επιπλέον, έκτοτε έχει ενισχυθεί το καθεστώς ελέγχου του κράτους λιμένα, ιδίως μετά τη θέση σε ισχύ της οδηγίας 2009/16/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου³, με την οποία θεσπίστηκε καθεστώς επιθεωρήσεων βάσει κινδύνων, συμπεριλαμβανομένου ελάχιστου αριθμού επιθεωρήσεων που τα κράτη μέλη θα πρέπει να διενεργούν σε πλοία υψηλού κινδύνου.

Σήμερα, τα περισσότερα κράτη μέλη συνδυάζουν ή αντικαθιστούν ορισμένες από τις επιθεωρήσεις που απαιτούνται βάσει της οδηγίας 1999/35/EK είτε με ελέγχους από το κράτος σημαίας είτε με επιθεωρήσεις ελέγχου από το κράτος λιμένα. Αυτή η πρακτική καθιστά προβληματική την εφαρμογή και την επιβολή της παρούσας οδηγίας, εξαιτίας του διαφορετικού πεδίου εφαρμογής των εν λόγω επιθεωρήσεων και των κανονιστικών αλληλεπικαλύψεων. Ειδικότερα, βάσει του νομικού πλαισίου, επιτρέπεται η αντικατάσταση της επιθεώρησης ελέγχου του κράτους λιμένα από έλεγχο δυνάμει της οδηγίας 1999/35/EK.

¹ Τα αποτελέσματα του ελέγχου κοινοποιήθηκαν στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο στις 16 Οκτωβρίου 2015 (COM(2015)508).

² Οδηγία 1999/35/EK του Συμβουλίου, της 29ης Απριλίου 1999, σχετικά με ένα σύστημα υποχρεωτικών επιθεωρήσεων για την ασφαλή εκτέλεση τακτικών δρομολογίων από οχηματαγωγά go- go και ταχύπλοα επιβατηγά σκάφη (ΕΕ L 138 της 1.6.1999, σ. 1).

³ 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).

Ωστόσο, επειδή το πεδίο εφαρμογής των ελέγχων βάσει της οδηγίας 1999/35/EK δεν περιλαμβάνει όλα τα στοιχεία που καλύπτει ο έλεγχος από το κράτος λιμένα, αυτή η αλληλεπικάλυψη δημιουργεί στην πραγματικότητα κανονιστικό κενό.

Ως εκ τούτου, προτείνεται να επικαιροποιηθούν, να αποσαφηνιστούν και να απλουστευθούν οι υφιστάμενες απαιτήσεις για τον έλεγχο οχηματαγωγών πλοίων go-go και ταχύπλων σκαφών και παράλληλα να διατηρηθεί το ίδιο επίπεδο ασφάλειας και οι βασικοί μηχανισμοί επίτευξης αποτελεσμάτων. Αυτό συνάδει πλήρως με το πρόγραμμα REFIT της Επιτροπής και στοχεύει στον περαιτέρω εξορθολογισμό του έργου των επιθεωρήσεων που διενεργούν οι εθνικές διοικήσεις και στη μεγιστοποίηση της χρονικής διάρκειας της εμπορικής εκμετάλλευσης του πλοίου.

Για τον σκοπό αυτό, για λόγους σαφήνειας και συνοχής, η πρόταση καταργεί την ισχύουσα οδηγία και την αντικαθιστά με νέα οδηγία. Περιλαμβάνει επίσης συμπληρωματικές αλλαγές στην οδηγία 2009/16/EK.

1.2 Συνοχή με ισχύουσες διατάξεις στον τομέα πολιτικής

Η πρόταση είναι απολύτως σύμφωνη με τις προτάσεις απλούστευσης για την τροποποίηση της οδηγίας 2009/45/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου⁴ και της οδηγίας 98/41/EK του Συμβουλίου⁵. Εξασφαλίζει τη συνοχή με την οδηγία 2009/16/EK με την πρόβλεψη συμπληρωματικών αλλαγών για την τροποποίησή της. Οι εν λόγω συμπληρωματικές αλλαγές περιορίζονται αυστηρά στις απολύτως αναγκαίες για τη διασφάλιση της συνοχής με την παρούσα πρόταση και δεν επηρεάζουν σε καμία περίπτωση την επικείμενη αξιολόγηση της οδηγίας 2009/16/EK. Η πρόταση ευθυγραμμίζεται πλήρως με τις συστάσεις που προέκυψαν από τον έλεγχο καταλληλότητας και με τη Λευκή Βίβλο του 2011 για το μέλλον των μεταφορών⁶ στην οποία αναγνωρίζεται η ανάγκη εκσυγχρονισμού της ισχύουσας νομοθεσίας της ΕΕ στον τομέα της ασφάλειας των επιβατηγών πλοίων.

1.3 Συνοχή με άλλες πολιτικές της Ένωσης

Η πρόταση ανταποκρίνεται στο θεματολόγιο της Επιτροπής για τη βελτίωση της νομοθεσίας, διασφαλίζοντας ότι η ισχύουσα νομοθεσία είναι απλή και σαφής, ότι δεν δημιουργεί περιττό διοικητικό φόρτο και ότι συμβαδίζει με τις μεταβαλλόμενες πολιτικές, κοινωνικές και τεχνολογικές εξελίξεις. Ανταποκρίνεται επίσης στους στόχους της στρατηγικής για τις θαλάσσιες μεταφορές έως το 2018⁷ με τη διασφάλιση ποιοτικών υπηρεσιών πορθμείων στις τακτικές ενδοκοινοτικές επιβατικές μεταφορές.

⁴ 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).

⁵ Οδηγία 98/41/EK του Συμβουλίου, της 18ης Ιουνίου 1998, σχετικά με την καταγραφή των ατόμων που ταξιδεύουν με επιβατηγά πλοία που εκτελούν δρομολόγια προς ή από λιμένες των κρατών μελών της Κοινότητας (ΕΕ L 188 της 2.7.1998, σ. 35).

⁶ Λευκή Βίβλος «Χάρτης πορείας για έναν Ενιαίο Ευρωπαϊκό Χώρο Μεταφορών — Για ένα ανταγωνιστικό και ενεργειακά αποδοτικό σύστημα μεταφορών» (COM/2011/0144).

⁷ Ανακοίνωση της Επιτροπής στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, στο Συμβούλιο, στην Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή και στην Επιτροπή των Περιφερειών — Στρατηγικοί στόχοι και συστάσεις πολιτικής της ΕΕ για τις θαλάσσιες μεταφορές μέχρι το 2018 (COM/2009/0008).

2. ΝΟΜΙΚΗ ΒΑΣΗ, ΕΠΙΚΟΥΡΙΚΟΤΗΤΑ ΚΑΙ ΑΝΑΛΟΓΙΚΟΤΗΤΑ

2.1 Νομική βάση

Δεδομένου ότι η πρόταση αντικαθιστά την ισχύουσα οδηγία, η νομική βάση παραμένει το άρθρο 100 παράγραφος 2 της ΣΛΕΕ (πρώην άρθρο 80 παράγραφος 2 της ΣΕΚ), στο οποίο προβλέπεται η λήψη μέτρων στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών.

2.2 Επικουρικότητα

Κατόπιν αιτήματος των κρατών μελών⁸, η νομοθεσία της ΕΕ για την ασφάλεια των επιβατηγών πλοίων έχει διατυπωθεί και διαμορφωθεί κυρίως σύμφωνα με τις διεθνείς απαιτήσεις και λαμβάνοντας υπόψη αρκετά σοβαρά ατυχήματα (π.χ. τα ατυχήματα των πλοίων «Herald of Free Enterprise» και «Estonia»). Αυτό αφορά τα περισσότερα κράτη μέλη με την ιδιότητά τους τόσο ως κρατών σημαίας και όσο και ως κρατών λιμένα.

Μολοντί έχουν θεσπιστεί κοινοί κανόνες σε επίπεδο ΕΕ για τα επιβατηγά πλοία, συμπεριλαμβανομένων των οχηματαγωγών ro-ro και των ταχύπλοων σκαφών που εκτελούν εσωτερικά δρομολόγια, αυτό δεν ισχύει για τα διεθνή δρομολόγια τα οποία διέπονται από διεθνείς συμβάσεις. Οι διεθνείς συμβάσεις παρέχουν σημαντικές δυνατότητες παρέκκλισης και διαφορετικών ερμηνειών των προτύπων ασφάλειας. Οι επιβάτες που θα ταξιδεύουν εντός της ΕΕ δικαιούνται να αναμένουν το ίδιο επίπεδο ασφαλείας ανεξάρτητα από τον τύπο των πλοίων ή των δρομολογίων που χρησιμοποιούν.

Ελλείπει μηχανισμού επιβολής σε διεθνές επίπεδο, το ισχύον καθεστώς ελέγχων της ΕΕ για τα εσωτερικά και διεθνή δρομολόγια με επιβατηγά πλοία παραμένει προϋπόθεση για τη διατήρηση υψηλού επιπέδου ασφάλειας της ζωής όσον αφορά τα επιβατηγά πλοία και την εξάλειψη της μη ανταποκρινόμενης στα σχετικά πρότυπα ναυτιλίας. Το εν λόγω καθεστώς διασφαλίζει επίσης ότι ο ανταγωνισμός διεξάγεται επί ίσοις όροις στα ύδατα της ΕΕ για όλους τους φορείς εκμετάλλευσης, ανεξάρτητα από την εθνικότητά τους ή τη σημαία που φέρουν τα πλοία και τα σκάφη τους και χωρίς διάκριση μεταξύ διεθνών και εσωτερικών δρομολογίων. Επομένως, δεν θα μπορούσαν να επιτευχθούν εναρμονισμένοι όροι για την εκτέλεση δρομολογίων από και προς λιμένες της ΕΕ με οχηματαγωγά ro-ro και ταχύπλοα σκάφη και κοινό επίπεδο ασφάλειας με μονομερή δράση σε επίπεδο κρατών μελών.

2.3 Αναλογικότητα

Με βάση τις πλέον πρόσφατες τεχνολογικές και νομικές εξελίξεις, η πρόταση για την απλούστευση των υφιστάμενων απαιτήσεων και την κατάργηση των αλληλεπικαλύψεων και των παρωχημένων εννοιών θεωρείται η μόνη αναλογική και συνεκτική επιλογή. Εξασφαλίζει ότι δεν διακυβεύεται το υφιστάμενο υψηλό επίπεδο ασφάλειας και επιτρέπει την καλύτερη χρήση των πόρων και τον καλύτερο καθορισμό στόχων, όπως επίσης και σαφέστερων απαιτήσεων ασφάλειας.

Σύμφωνα με την αρχή της αναλογικότητας, η οδηγία θεωρείται ως το πλέον κατάλληλο μέσο για την επίτευξη των επιδιωκόμενων στόχων. Καθιερώνει κοινές αρχές και εναρμονισμένο επίπεδο ασφάλειας, εξασφαλίζει την επιβολή των κανόνων, ενώ αφήνει στη διακριτική ευχέρεια κάθε κράτους μέλους την επιλογή των εφαρμοστέων πρακτικών και τεχνικών διαδικασιών. Κατ' αυτόν τον τρόπο, επαφίει στην αρμοδιότητα κάθε κράτους μέλους να αποφασίζει τα μέσα εφαρμογής που αρμόζουν καλύτερα στο εσωτερικό του σύστημα. Με την

⁸ 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.

οδηγία εξασφαλίζεται επίσης η επίτευξη του στόχου απλούστευσης που επιδιώκεται με την παρούσα πρόταση στον μέγιστο δυνατό βαθμό.

2.4 Επιλογή του νομικού μέσου

Προκειμένου να εξασφαλιστεί η σαφής και συνεκτική σύνταξη των νομικών κειμένων, διαπιστώθηκε ότι η πλέον ενδεδειγμένη λύση είναι η πρόταση νέας οδηγίας για την αντικατάσταση της υφιστάμενης οδηγίας. Η εναλλακτική επιλογή περί πρότασης μιας σειράς τροποποιήσεων της ισχύουσας οδηγίας απορρίφθηκε, λόγω του σημαντικού αριθμού και της φύσης των αλλαγών που θα έπρεπε να γίνουν στην ισχύουσα οδηγία.

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

3.1 Εκ των υστέρων αξιολογήσεις/έλεγχοι καταλληλότητας ισχύουσας νομοθεσίας

Ο έλεγχος καταλληλότητας έδειξε ότι, σε γενικές γραμμές, οι βασικοί στόχοι της νομοθεσίας της ΕΕ για τα επιβατηγά πλοία που αφορούν την ασφάλεια των επιβατών και την εσωτερική αγορά πληρούνται 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 ΕΕ, ισότιμων όρων ανταγωνισμού μεταξύ των φορέων εκμετάλλευσης, καθώς και την αύξηση της μετανηολόγησης πλοίων μεταξύ των κρατών μελών. Επιπλέον, βάσει του ελέγχου καταλληλότητας, υπάρχει περιθώριο περαιτέρω βελτίωσης του επιπέδου ασφάλειας, καθώς και της αποτελεσματικότητας και της αναλογικότητας ορισμένων κανονιστικών απαιτήσεων. Σε ορισμένους τομείς διατυπώθηκαν συστάσεις για την απλούστευση, την αποσαφήνιση και την κατάργηση ορισμένων ασαφών, παρωχημένων ή αλληλεπικαλυπτόμενων απαιτήσεων:

- α) Αποφυγή αλληλεπικαλύψεων μεταξύ των ειδικών ελέγχων βάσει της οδηγίας 1999/35/EK και των εκτεταμένων επιθεωρήσεων που προβλέπονται στο άρθρο 14 της οδηγίας 2009/16/EK και τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 428/2010 της Επιτροπής.
- β) Αποφυγή αλληλεπικαλύψεων μεταξύ των ειδικών ελέγχων βάσει της οδηγίας 1999/35/EK και των ετήσιων ελέγχων από το κράτος σημαίας που προβλέπεται στην οδηγία 2009/21/EK (σχετικά με τα διεθνή δρομολόγια) και στην οδηγία 2009/45/EK (σχετικά με τα εσωτερικά δρομολόγια).
- γ) Διαγραφή της περιττής έννοιας του κράτους υποδοχής που προβλέπεται στην οδηγία 1999/35/EK (χωρίς να επηρεάζεται η δυνατότητα κοινών επιθεωρήσεων) και αντικατάσταση του όρου «έλεγχος» (survey) από τον όρο «επιθεώρηση» (inspection).
- δ) Διευκρίνιση του χρονικού διαστήματος μεταξύ των δύο ετήσιων επιθεωρήσεων των πλοίων ro-pax που προβλέπονται στην οδηγία 1999/35/EK, οι οποίες θα πρέπει να πραγματοποιούνται ανά τακτά διαστήματα των έξι μηνών.

3.2 Διαβουλεύσεις με τα ενδιαφερόμενα μέρη

Δεδομένης της τεχνικής φύσης των προβλεπόμενων προτάσεων, πραγματοποιήθηκε στοχευμένη διαβούλευση ως το πλέον κατάλληλο μέσο. Ζητήθηκε η γνώμη εθνικών εμπειρογνομόνων στο πλαίσιο της ομάδας εμπειρογνομόνων για την ασφάλεια των επιβατηγών πλοίων. Διοργανώθηκε ημερίδα στην οποία κλήθηκαν να συμμετάσχουν τα κράτη μέλη, φορείς του κλάδου και ενώσεις επιβατών. Τα προβλεπόμενα μέτρα παρουσιάστηκαν σε πολλές περιπτώσεις. Επιπλέον, ο χάρτης πορείας που δημοσιεύθηκε στον

δικτυακό τόπο Europa⁹ επέτρεψε σε όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη να υποβάλουν τις παρατηρήσεις τους μέσω ηλεκτρονικού εντύπου απάντησης.

Η σύνοψη της διαβούλευσης, καθώς και λεπτομερείς παρατηρήσεις σχετικά με τα σχόλια που διατυπώθηκαν κατά τη διαδικασία διαβούλευσης παρέχονται στο έγγραφο εργασίας των υπηρεσιών της Επιτροπής που συνοδεύει την πρόταση. Η μεγάλη πλειονότητα των εθνικών εμπειρογνομόνων υποστήριξε τα προβλεπόμενα μέτρα απλούστευσης, αν και υπήρξαν μερικές παρατηρήσεις όσον αφορά την ακριβή διατύπωση ορισμένων προτάσεων. Κατά συνέπεια, εξετάστηκαν προσεκτικά όλες οι συστάσεις και οι προτάσεις τροποποιήθηκαν αναλόγως. Επιπλέον, ορισμένοι εμπειρογνώμονες έθεσαν ερωτήματα σχετικά με πρακτικές και τεχνικές πτυχές της υλοποίησης, οι οποίες αναλύονται στο έγγραφο εργασίας των υπηρεσιών της Επιτροπής που συνοδεύει την πρόταση και λαμβάνονται υπόψη στο σχέδιο εφαρμογής.

Τα ενδιαφερόμενα μέρη του κλάδου επισήμαναν ότι πρέπει να παραμείνουν αναλλοίωτες οι βασικές αρχές του ισχύοντος νομικού πλαισίου, ενώ η ένωση επιβατών ζήτησε την αναβάθμιση του επιπέδου ασφάλειας και προειδοποίησε ότι δεν πρέπει να υποβαθμιστεί. Ως εκ τούτου, η πρόταση εξασφαλίζει ότι το υφιστάμενο επίπεδο ασφάλειας θα διατηρηθεί και θα ενισχυθεί, στο μέτρο του εφικτού, κατά τη διαδικασία απλούστευσης (π.χ. με τη διευκρίνιση ότι οι δύο τακτικές ετήσιες επιθεωρήσεις βάσει της ισχύουσας οδηγίας θα πρέπει να πραγματοποιούνται ανά διαστήματα των έξι μηνών).

3.3 Συλλογή και χρήση εμπειρογνομωσίας

Η παρούσα αναθεώρηση βασίζεται κυρίως σε δεδομένα που συγκεντρώθηκαν κατά τη διαδικασία του ελέγχου καταλληλότητας, όπως αναφέρεται στο έγγραφο εργασίας των υπηρεσιών της Επιτροπής «Διόρθωση πορείας: Έλεγχος καταλληλότητας της νομοθεσίας της ΕΕ για την ασφάλεια των επιβατηγών πλοίων», της 16ης Οκτωβρίου 2015¹⁰.

Εκτός από τα δεδομένα και τη διαβούλευση που διενεργήθηκε στο πλαίσιο του ελέγχου καταλληλότητας, για την εκπόνηση της παρούσας πρότασης απλούστευσης χρειάστηκε η συμβολή τεχνικών και νομικών εμπειρογνομόνων όσον αφορά τη συγκεκριμένη διατύπωση των τεχνικών ορισμών και τη σύνταξη νομικών κειμένων με σαφήνεια. Η εμπειρογνομωσία αυτή συγκεντρώθηκε σε εσωτερικό επίπεδο, σε συνεργασία με τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό για την Ασφάλεια της Ναυσιπλοΐας (EMSA) και την ομάδα εμπειρογνομόνων για την ασφάλεια των επιβατηγών πλοίων. Παρατίθεται στο έγγραφο εργασίας των υπηρεσιών της Επιτροπής που συνοδεύει την πρόταση.

3.4 Εκτίμηση των επιπτώσεων

Η πρόταση αποτελεί άμεση συνέχεια του ελέγχου καταλληλότητας με τον οποίο προσδιορίστηκαν λεπτομερώς τα ζητήματα σχετικά με την απλούστευση και αξιολογήθηκαν οι δυνατότητες απλούστευσης. Όπως επισημάνθηκε στον χάρτη πορείας, είτε τα προβλεπόμενα μέτρα δεν αναμένεται να επιφέρουν σημαντικές επιπτώσεις (δηλ. πέραν εκείνων που είναι μη μετρήσιμες, όπως η νομική σαφήνεια, η ασφάλεια ή η απλότητα του δικαίου), είτε δεν εντοπίζονται ουσιαστικές διαφορετικές λύσεις. Σύμφωνα με τις κατευθυντήριες γραμμές της Επιτροπής για τη βελτίωση της νομοθεσίας, δεν πραγματοποιήθηκε πλήρης εκτίμηση των επιπτώσεων.

⁹ http://ec.europa.eu/smart-regulation/roadmaps/index_el.htm
¹⁰ SWD(2015)197.

Ωστόσο, η πρόταση απλούστευσης συνοδεύεται από έγγραφο εργασίας των υπηρεσιών της Επιτροπής στο οποίο υπενθυμίζονται οι συστάσεις που προέκυψαν από τον έλεγχο καταλληλότητας και εξηγείται το σκεπτικό των προτεινόμενων λύσεων από τεχνικής και νομικής άποψης. Η πρόταση περιλαμβάνει σύνοψη και παρατηρήσεις σχετικά με τη διαβούλευση με τα ενδιαφερόμενα μέρη η οποία πραγματοποιήθηκε για τη στήριξη αυτής της πρωτοβουλίας. Επισυνάπτεται επίσης σχέδιο εφαρμογής.

3.5 Καταλληλότητα του κανονιστικού πλαισίου και απλούστευση

Ο κύριος στόχος της παρούσας πρότασης είναι να διασφαλιστεί ότι η ισχύουσα νομοθεσία εξυπηρετεί τον σκοπό που επιδιώκει. Η δυνατότητα απλούστευσης συνίσταται κατά κύριο λόγο σε μη μετρήσιμες επιπτώσεις, όπως η νομική σαφήνεια, η ασφάλεια και η απλότητα του δικαίου. Το βασικό μετρήσιμο στοιχείο αφορά την εξάλειψη των αλληλεπικαλύψεων και των ανακολουθιών μεταξύ των ειδικών ελέγχων βάσει της ισχύουσας οδηγίας, των εκτεταμένων επιθεωρήσεων ελέγχου από το κράτος λιμένα και των ετήσιων ελέγχων από το κράτος σημαίας. Η προβλεπόμενη απλούστευση όχι μόνο θα καλύψει το κενό που έχει εντοπιστεί στο κανονιστικό πλαίσιο, αλλά αναμένεται επίσης ότι θα συμβάλει στον περαιτέρω εξορθολογισμό του έργου των επιθεωρήσεων που διενεργούν οι εθνικές διοικήσεις και στη μεγιστοποίηση του χρόνου εμπορικής εκμετάλλευσης του πλοίου.

Το μέγιστο δυνατό όφελος από το συνδυασμό των επιθεωρήσεων υπολογίζεται σε περίπου 900 000 EUR (δηλαδή, ετήσια μείωση περίπου 670 μεμονωμένων ελέγχων βάσει της παρούσας οδηγίας σε ολόκληρη την ΕΕ, εάν τα ίδια πλοία συνέχιζαν να εκτελούν δρομολόγια όπως σήμερα), μέρος του οποίου έχει ήδη επιτευχθεί στην πράξη με τον συνδυασμό των διαφόρων ειδών επιθεωρήσεων. Πέραν των εν λόγω οικονομικών εκτιμήσεων, όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη υφίστανται σημαντικό διοικητικό φόρτο, ο οποίος σχετίζεται με την πολυπλοκότητα των εν λόγω καθεστώτων επιθεωρήσεων, τις επικαλυπτόμενες απαιτήσεις που προβλέπονται στα διάφορα νομοθετήματα με διαφορετικές διατυπώσεις, κ.λπ. Αυτό καθιστά την εφαρμογή, την παρακολούθηση και την επιβολή άσκοπα επαχθή για όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη.

3.6 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

5.1 Σχέδια εφαρμογής και παρακολούθηση, αξιολόγηση και ρυθμίσεις περί υποβολής εκθέσεων

Η παρούσα πρόταση συνοδεύεται από σχέδιο εφαρμογής, στο οποίο απαριθμούνται οι δράσεις που απαιτούνται για την εφαρμογή των μέτρων απλούστευσης και προσδιορίζονται οι σημαντικότερες τεχνικές, νομικές και χρονικές προκλήσεις που σχετίζονται με την εφαρμογή.

Προβλέπονται επαρκείς ρυθμίσεις περί παρακολούθησης και υποβολής εκθέσεων, χωρίς να δημιουργούνται νέες υποχρεώσεις υποβολής εκθέσεων και διοικητικός φόρτος. Οι βασικές πληροφορίες για τον στόλο, τα ατυχήματα και τη συμμόρφωση συλλέγονται με τη βοήθεια του Ευρωπαϊκού Οργανισμού για την Ασφάλεια της Ναυσιπλοΐας (EMSA), της βάσης

δεδομένων επιθεωρήσεων (THETIS) και της ομάδας εμπειρογνομόνων για την ασφάλεια των επιβατηγών πλοίων, όπως επίσης και σύμφωνα με τη βάση δεδομένων της Ευρωπαϊκής Πλατφόρμας Πληροφοριών Ναυτικών Ατυχημάτων (EMCIP). Δεδομένου ότι ο πλήρης κύκλος των προβλεπόμενων επισκέψεων εφαρμογής του EMSA εκτιμάται ότι θα ολοκληρωθεί σε 5 έτη, ο κύκλος αξιολογήσεων της νομοθεσίας της ΕΕ για τα επιβατηγά πλοία θα πρέπει να διεξάγεται ανά 7 έτη.

5.2 Επεξηγηματικά έγγραφα

Δεν απαιτούνται επεξηγηματικά έγγραφα δεδομένου ότι τα μέτρα απλούστευσης δεν είναι ουσιώδη ούτε πολύπλοκα.

5.3 Αναλυτική επεξήγηση των επιμέρους διατάξεων της πρότασης

Πεδίο εφαρμογής και ορισμοί

Στο άρθρο 1 καθορίζεται το πεδίο εφαρμογής της οδηγίας και εξαιρούνται τα σκάφη που υπόκεινται σε επιθεωρήσεις ελέγχου από το κράτος λιμένα, οι οποίες διενεργούνται σύμφωνα με την οδηγία 2009/16/ΕΚ. Ως εκ τούτου, το πεδίο εφαρμογής περιορίζεται στα οχηματαγωγά το-το και στα ταχύπλοα επιβατηγά σκάφη που εκτελούν τακτικά δρομολόγια μεταξύ λιμένων του ιδίου κράτους μέλους ή μεταξύ λιμένα κράτους μέλους και λιμένα τρίτου κράτους, εφόσον η σημαία του σκάφους είναι ίδια με αυτήν του εν λόγω κράτους μέλους.

Στο άρθρο 2 καταργούνται ορισμένοι περιττοί ορισμοί και αναφορές όπως «επιβάτης», «κράτος υποδοχής», «διεθνή δρομολόγια», «πιστοποιητικό απαλλαγής». Διαγράφεται επίσης η αναφορά στην έρευνα θαλάσσιων ατυχημάτων που πλέον καλύπτεται από την οδηγία 2009/18/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου¹¹. Επικαιροποιούνται οι ορισμοί ορισμένων άλλων εννοιών, ώστε να ληφθούν υπόψη οι αλλαγές που έχουν επέλθει στη νομοθεσία της ΕΕ ή σε διεθνές επίπεδο (IMO) και να διασφαλιστεί η ευθυγράμμισή τους με τις έννοιες που περιλαμβάνονται στην οδηγία 2009/16/ΕΚ.

Επιθεωρήσεις προ της έναρξης δρομολογίων

Στα άρθρα 3 και 4 προβλέπεται σύστημα επιθεωρήσεων του πλοίου (αντί της εταιρείας) πριν από την έναρξη τακτικού δρομολογίου. Το σκάφος πρέπει να υποβάλλεται σε επιθεώρηση σύμφωνα με το παράρτημα II και να εξακριβώνονται ορισμένα θέματα διαχείρισης της ασφάλειας που καθορίζονται στο παράρτημα I. Στο άρθρο 4 προβλέπονται περιπτώσεις στις οποίες το πλοίο επιθεωρήθηκε πρόσφατα ή αλλάζει δρομολόγιο με παρεμφερή χαρακτηριστικά. Σε ολόκληρο το κείμενο χρησιμοποιείται ο όρος «επιθεωρήσεις» (inspections) και όχι «έλεγχοι» (surveys), εφόσον αυτός περιγράφει ακριβέστερα το συγκεκριμένο είδος δραστηριότητας που υπάγεται σε κανονιστική ρύθμιση.

Τακτικές επιθεωρήσεις, εκθέσεις επιθεώρησης, απαγορεύσεις απόπλου, προσφυγές και δαπάνες

Στο άρθρο 5 προβλέπεται ότι τα πλοία που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της οδηγίας επιθεωρούνται δύο φορές ανά έτος, ότι μεσολαβεί ορισμένο χρονικό διάστημα μεταξύ των επιθεωρήσεων και ότι μία εξ' αυτών πρέπει να είναι εν λειτουργία επιθεώρηση κατά την εκτέλεση τακτικού δρομολογίου. Προβλέπεται επίσης ότι τα κράτη μέλη μπορούν, εφόσον το επιθυμούν, να συνδυάσουν την επιθεώρηση με έλεγχο του κράτους σημαίας στον οποίο πρέπει να υποβάλλεται το σκάφος σε ετήσια βάση. Αυτό αναμένεται ότι θα οδηγήσει σε μείωση του φόρτου της διοίκησης και του φορέα εκμετάλλευσης του πλοίου.

¹¹ Οδηγία 2009/18/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 23ης Απριλίου 2009, για τον καθορισμό των θεμελιωδών αρχών που διέπουν τη διερεύνηση των ατυχημάτων στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών (ΕΕ L 131 της 28.5.2009, σ. 114).

Στα άρθρα 6, 7, 8, 9, 10 και 11, όλες οι διατάξεις σχετικά με τις εκθέσεις επιθεώρησης, τις απαγορεύσεις απόπλου, τις προσφυγές, τις δαπάνες, τη βάση δεδομένων των επιθεωρήσεων και τις κυρώσεις ευθυγραμμίζονται με τις διατάξεις που προβλέπονται στην οδηγία 2009/16/ΕΚ. Μολονότι στην οδηγία 2009/16/ΕΚ δεν προβλέπεται διαταγή απαγόρευσης απόπλου, αυτή απορρέει από την απόφαση επιβολής κράτησης κατά τον έλεγχο από το κράτος λιμένα.

Διαδικασία τροποποίησης

Τα άρθρα 12 και 13 ευθυγραμμίζονται με τις διατάξεις της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης σχετικά με την άσκηση των εξουσιών της Επιτροπής όσον αφορά τις κατ' εξουσιοδότηση πράξεις.

Τροποποίηση της οδηγίας 2009/16/ΕΚ

Στο άρθρο 14 προβλέπεται συμπληρωματική τροποποίηση της οδηγίας 2009/16/ΕΚ, προκειμένου να εξασφαλιστεί η διατήρηση του υφιστάμενου περιεχομένου και της υφιστάμενης συχνότητας των επιθεωρήσεων οχηματαγωγών go-go και ταχύπλοων επιβατηγών σκαφών.

Κατάργηση

Το άρθρο 15 προβλέπει την κατάργηση της οδηγίας 1999/35/ΕΚ και παραπέμπει στον σχετικό πίνακα αντιστοιχίας που παρατίθεται στο παράρτημα IV.

Διατάξεις για την αξιολόγηση

Στο άρθρο 16 καθορίζονται οι διατάξεις για την αξιολόγηση.

Πρόταση

ΟΔΗΓΙΑ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

σχετικά με σύστημα επιθεωρήσεων για την ασφαλή εκτέλεση των τακτικών δρομολογίων με οχηματαγωγά ro-ro και ταχύπλοα επιβατηγά σκάφη και για την τροποποίηση της οδηγίας 2009/16/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με τον έλεγχο των πλοίων από το κράτος λιμένα και την κατάργηση της οδηγίας 1999/35/ΕΚ του Συμβουλίου

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 Επιτροπής¹²,

Έχοντας υπόψη τη γνώμη της Επιτροπής των Περιφερειών¹³,

Αποφασίζοντας σύμφωνα με τη συνήθη νομοθετική διαδικασία,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Η νομοθεσία της Ένωσης σχετικά με σύστημα υποχρεωτικών ελέγχων για την ασφαλή εκτέλεση τακτικών δρομολογίων με οχηματαγωγά ro-ro και ταχύπλοα επιβατηγά σκάφη (HSC) χρονολογείται από το 1999. Πρέπει να ληφθεί υπόψη η πρόοδος που έχει σημειωθεί όσον αφορά την εφαρμογή του καθεστώτος ελέγχου από το κράτος λιμένα που θεσπίστηκε βάσει της οδηγίας 2009/16/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου¹⁴, καθώς και η πείρα που έχει αποκτηθεί στα πλαίσια του μνημονίου συνεννόησης των Παρισίων για τον έλεγχο των πλοίων από το κράτος λιμένα, το οποίο υπεγράφη στο Παρίσι στις 26 Ιανουαρίου 1982.
- (2) Ο έλεγχος καταλληλότητας στο πλαίσιο του προγράμματος βελτίωσης της καταλληλότητας του κανονιστικού πλαισίου (REFIT)¹⁵ έδειξε ότι 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. Έδειξε επίσης ότι, επειδή η νομοθεσία της ΕΕ για την ασφάλεια των επιβατών έχει εξελιχθεί με την πάροδο του χρόνου ανάλογα με τις διαφορετικές ανάγκες και καταστάσεις, υφίστανται ορισμένες αλληλεπικαλύψεις και επαναλήψεις οι οποίες μπορούν και πρέπει να διορθωθούν και να απλουστευθούν, ώστε να μειωθεί ο διοικητικός φόρτος των

¹² ΕΕ C της , σ. .

¹³ ΕΕ C της , σ. .

¹⁴ 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).

¹⁵ COM(2015)508.

πλοιοκτητών και να εξορθολογιστούν οι προσπάθειες που καταβάλλουν οι ναυτιλιακές αρχές των κρατών μελών.

- (3) Τα περισσότερα κράτη μέλη ήδη συνδυάζουν τους υποχρεωτικούς ελέγχους για την ασφαλή εκτέλεση τακτικών δρομολογίων με οχηματαγωγά go-go με άλλους τύπους ελέγχων και επιθεωρήσεων, όπου αυτό είναι δυνατόν, και συγκεκριμένα με τους ελέγχους από το κράτος σημαίας και τις επιθεωρήσεις ελέγχου από το κράτος λιμένα. Για την περαιτέρω μείωση του έργου των επιθεωρήσεων και τη μεγιστοποίηση του χρόνου εμπορικής εκμετάλλευσης του πλοίου, τα σκάφη που υπόκεινται σε επιθεωρήσεις ελέγχου από το κράτος λιμένα θα πρέπει, συνεπώς, να υπαχθούν στην οδηγία 2009/16/EK, και το πεδίο εφαρμογής της παρούσας οδηγίας θα πρέπει να περιοριστεί σε οχηματαγωγά go-go και ταχύπλοα επιβατηγά σκάφη που εκτελούν τακτικά δρομολόγια μεταξύ λιμένων του ίδιου κράτους μέλους ή μεταξύ λιμένα κράτους μέλους και λιμένα τρίτου κράτους, εφόσον η σημαία του σκάφους είναι ίδια με αυτήν του εν λόγω κράτους μέλους.
- (4) Η έννοια του «κράτους υποδοχής» εισήχθη με την οδηγία 1999/35/EK του Συμβουλίου¹⁶, προκειμένου να διευκολυνθεί η συνεργασία με τρίτα κράτη πριν από τη διεύρυνση της Ένωσης το 2004. Η έννοια αυτή είναι πλέον άνευ αντικειμένου και, συνεπώς, θα πρέπει να διαγραφεί.
- (5) Σύμφωνα με την οδηγία 1999/35/EK, τα κράτη υποδοχής διενεργούν ανά 12 μήνες ειδικό έλεγχο και επιθεώρηση κατά την εκτέλεση τακτικού δρομολογίου. Στόχος της εν λόγω απαίτησης ήταν να διασφαλίζεται ότι μεσολαβεί ορισμένο χρονικό διάστημα μεταξύ των δύο αυτών επιθεωρήσεων, ο έλεγχος καταλληλότητας του προγράμματος REFIT όμως απέδειξε ότι αυτό δεν συμβαίνει πάντοτε. Προκειμένου να εξαιρεθεί η ασάφεια της εν λόγω απαίτησης και να διασφαλισθεί κοινό επίπεδο ασφάλειας, πρέπει να διευκρινιστεί ότι οι δύο ετήσιες επιθεωρήσεις θα πρέπει να διενεργούνται ανά τακτά διαστήματα περίπου έξι μηνών.
- (6) Η οδηγία 1999/35/EK αναφέρεται σε «ελέγχους» (surveys) και όχι «επιθεωρήσεις» (inspections). Ο όρος «έλεγχος» (survey) χρησιμοποιείται σε διεθνείς συμβάσεις αναφερόμενος στην υποχρέωση που έχουν τα κράτη σημαίας να παρακολουθούν τη συμμόρφωση των πλοίων με τα διεθνή πρότυπα και να εκδίδουν ή ανανεώνουν, κατά περίπτωση, πιστοποιητικά. Ωστόσο, το ειδικό καθεστώς επιθεωρήσεων για τα οχηματαγωγά go-go και ταχύπλοα σκάφη που εκτελούν τακτικά δρομολόγια δεν μπορεί να θεωρηθεί ως έλεγχος και τα αντίστοιχα έντυπα επιθεώρησης δεν αποτελούν και δεν μπορούν να θεωρηθούν πιστοποιητικά αξιοπλοΐας. Ως εκ τούτου, ο όρος «έλεγχος» (survey) πρέπει να αντικατασταθεί από τον όρο «επιθεώρηση» (inspection), όταν γίνεται αναφορά σε ειδικούς ελέγχους οχηματαγωγών go-rax, όπως προβλέπεται επί του παρόντος στην οδηγία 1999/35/EK.
- (7) Προκειμένου να ληφθούν υπόψη οι εξελίξεις σε διεθνές επίπεδο και η αποκτηθείσα πείρα, πρέπει να ανατεθεί στην Επιτροπή η εξουσία να εκδίδει πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 290 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, για την εξαίρεση, κατά περίπτωση, τροποποιήσεων των διεθνών πράξεων από το πεδίο εφαρμογής της παρούσας οδηγίας και την επικαιροποίηση των τεχνικών απαιτήσεων. Είναι ιδιαίτερα σημαντικό να διενεργεί η Επιτροπή κατάλληλες διαβουλεύσεις κατά τις προπαρασκευαστικές εργασίες της, μεταξύ άλλων, σε επίπεδο εμπειρογνομόνων και οι εν λόγω διαβουλεύσεις να διενεργούνται σύμφωνα με τις αρχές που

¹⁶ Οδηγία 1999/35/EK του Συμβουλίου, της 29ης Απριλίου 1999, σχετικά με ένα σύστημα υποχρεωτικών επιθεωρήσεων για την ασφαλή εκτέλεση τακτικών δρομολογίων από οχηματαγωγά go-go και ταχύπλοα επιβατηγά σκάφη (EE L 138 της 1.6.1999, σ. 1).

προβλέπονται στη διοργανική συμφωνία για τη βελτίωση της νομοθεσίας της 13ης Απριλίου 2016. Ειδικότερα, προκειμένου να εξασφαλιστεί ισότιμη συμμετοχή στην κατάρτιση των κατ' εξουσιοδότηση πράξεων, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο λαμβάνουν όλα τα έγγραφα ταυτόχρονα με τους εμπειρογνώμονες των κρατών μελών, και αυτοί έχουν συστηματική πρόσβαση στις συνεδριάσεις των ομάδων εμπειρογνομόνων της Επιτροπής που ασχολούνται με την κατάρτιση των κατ' εξουσιοδότηση πράξεων.

- (8) Η οδηγία 2009/16/EK πρέπει να τροποποιηθεί, προκειμένου να εξασφαλιστεί η διατήρηση του περιεχομένου και της συχνότητας των επιθεωρήσεων οχηματαγωγών ro-ro και ταχύπλοων επιβατηγών σκαφών. Συνεπώς οι ειδικές διατάξεις για τις επιθεωρήσεις και τις εξακριβώσεις οχηματαγωγών ro-ro και ταχύπλοων επιβατηγών σκαφών που εκτελούν τακτικά δρομολόγια και είναι επιλέξιμα για έλεγχο από το κράτος λιμένα πρέπει να μεταφερθούν στην οδηγία 2009/16/EK.
- (9) Ενόψει της ολοκλήρωσης του κύκλου παρακολούθησης των επισκέψεων του Ευρωπαϊκού Οργανισμού για την Ασφάλεια της Ναυσιπλοΐας, η Επιτροπή θα πρέπει να αξιολογήσει την εφαρμογή της παρούσας οδηγίας το αργότερο εντός [επτά ετών από την ημερομηνία που αναφέρεται στο άρθρο 17 παράγραφος 1 δεύτερο εδάφιο] και να υποβάλει σχετική έκθεση στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο. Τα κράτη μέλη πρέπει να συνεργάζονται με την Επιτροπή για τη συλλογή όλων των απαραίτητων πληροφοριών για την εν λόγω την αξιολόγηση.
- (10) Με σκοπό την ενίσχυση της νομικής σαφήνειας και συνοχής και λόγω του αριθμού των σχετικών τροποποιήσεων, η οδηγία 1999/35/EK πρέπει να καταργηθεί και η οδηγία 2009/16/EK πρέπει να τροποποιηθεί αναλόγως,

ΕΞΕΔΩΣΑΝ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΟΔΗΓΙΑ:

Άρθρο 1

Πεδίο εφαρμογής

- 1. Η παρούσα οδηγία ισχύει για τα οχηματαγωγά ro-ro και τα ταχύπλοα επιβατηγά σκάφη που εκτελούν τακτικά δρομολόγια μεταξύ λιμένα κράτους μέλους και λιμένα τρίτου κράτους, εφόσον η σημαία του σκάφους είναι ίδια με αυτήν του εν λόγω κράτους μέλους, ή τακτικά εσωτερικά δρομολόγια σε θαλάσσιες περιοχές στις οποίες επιτρέπεται η εκτέλεση δρομολογίων από πλοία της κατηγορίας Α σύμφωνα με το άρθρο 4 της οδηγίας 2009/45/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου¹⁷.
- 2. Τα κράτη μέλη δύνανται να εφαρμόζουν την παρούσα οδηγία σε οχηματαγωγά ro-ro και ταχύπλοα επιβατηγά σκάφη που εκτελούν τακτικά εσωτερικά δρομολόγια σε θαλάσσιες περιοχές στις οποίες επιτρέπεται η εκτέλεση δρομολογίων από πλοία άλλων κατηγοριών, εκτός εκείνων που αναφέρονται στην παράγραφο 1.

Άρθρο 2

Ορισμοί

Για τους σκοπούς της παρούσας οδηγίας, ισχύουν οι ακόλουθοι ορισμοί:

¹⁷ 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).

- (1) «οχηματαγωγό ro-ro»: το θαλασσοπλοούν επιβατηγό σκάφος που διαθέτει εγκαταστάσεις επιβίβασης και αποβίβασης οδικών ή σιδηροδρομικών οχημάτων και μεταφέρει περισσότερους από 12 επιβάτες·
- (2) «ταχύπλοο επιβατηγό σκάφος»: το ταχύπλοο σκάφος όπως αυτό ορίζεται στον κανονισμό X/1 της σύμβασης SOLAS του 1974, στην επικαιροποιημένη της έκδοση, το οποίο μεταφέρει περισσότερους από 12 επιβάτες·
- (3) «σύμβαση SOLAS του 1974»: η διεθνής σύμβαση για την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα του 1974, καθώς και τα πρωτόκολλα και οι τροποποιήσεις της, στην επικαιροποιημένη της έκδοση·
- (4) «κώδικας ταχύπλοων σκαφών»: ο «διεθνής κώδικας ασφαλείας ταχύπλοων σκαφών», ο οποίος περιέχεται στο ψήφισμα αριθ. MSC 36 (63) της επιτροπής ναυτικής ασφαλείας του IMO, της 20ής Μαΐου 1994, ή ο διεθνής κώδικας ασφαλείας ταχύπλοων σκαφών του 2000 (Κώδικας HSC 2000), ο οποίος περιέχεται στο ψήφισμα αριθ. MSC.97(73) του IMO του Δεκεμβρίου του 2000, στην επικαιροποιημένη του έκδοση·
- (5) «τακτικό δρομολόγιο»: σειρά διαπλεύσεων οχηματαγωγού ro-ro ή ταχύπλοου επιβατηγού σκάφους οι οποίες εκτελούνται κατά τρόπο που να εξυπηρετείται η συγκοινωνία μεταξύ των αυτών δύο ή περισσότερων λιμένων, ή σειρά δρομολογίων από και προς τον ίδιο λιμένα χωρίς ενδιάμεσες προσεγγίσεις, είτε:
 - α) σύμφωνα με δημοσιευμένο πρόγραμμα ή
 - β) με διαπλεύσεις τόσο τακτικές ή συχνές ώστε να αποτελούν αναγνωρίσιμο συστηματικό σύνολο·
- (6) «θαλάσσια περιοχή»: οιαδήποτε θαλάσσια περιοχή, που περιλαμβάνεται σε κατάλογο που καταρτίζεται σύμφωνα με το άρθρο 4 παράγραφος 2 της οδηγίας 2009/45/EK·
- (7) «πιστοποιητικά» νοούνται:
 - α) για τα οχηματαγωγά ro-ro και τα ταχύπλοα επιβατηγά σκάφη που εκτελούν διεθνή δρομολόγια, τα πιστοποιητικά ασφαλείας που εκδίδονται δυνάμει της σύμβασης SOLAS του 1974 ή του κώδικα ταχύπλοων σκαφών, αντίστοιχα, καθώς και τα σχετικά συνημμένα μητρώα εξοπλισμού·
 - β) για τα οχηματαγωγά ro-ro ή ταχύπλοα επιβατηγά σκάφη που εκτελούν εσωτερικά δρομολόγια, τα πιστοποιητικά ασφαλείας που εκδίδονται σύμφωνα με την οδηγία 2009/45/EK, καθώς και τα σχετικά συνημμένα μητρώα εξοπλισμού·
- (8) «αρχή του κράτους σημαίας»: οι αρμόδιες αρχές του κράτους του οποίου τη σημαία δικαιούται να φέρει το οχηματαγωγό ro-ro ή το ταχύπλοο επιβατηγό σκάφος·
- (9) «εσωτερικό δρομολόγιο»: δρομολόγιο σε θαλάσσιες περιοχές από ένα λιμένα κράτους μέλους προς τον ίδιο ή άλλο λιμένα εντός αυτού του κράτους μέλους·

- (10) «αναγνωρισμένος οργανισμός»: οργανισμός αναγνωρισμένος σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 391/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου¹⁸.
- (11) «εταιρεία»: ο πλοιοκτήτης οχηματαγωγού go-go ή ταχύπλοου επιβατηγού σκάφους ή οποιοσδήποτε άλλος οργανισμός ή πρόσωπο, όπως ο διαχειριστής ή ο ναυλωτής κενού πλοίου, που έχει αναλάβει την ευθύνη για τη λειτουργία του οχηματαγωγού go-go ή ταχύπλοου επιβατηγού σκάφους από τον πλοιοκτήτη και ο οποίος, κατά την ανάληψη αυτής της ευθύνης, συμφώνησε να αναλάβει όλα τα καθήκοντα και τις υποχρεώσεις που επιβάλλονται από τον διεθνή κώδικα ασφαλούς διαχείρισης («ISM»).
- (12) «επιθεωρητής»: υπάλληλος του δημόσιου τομέα ή άλλο πρόσωπο, δεόντως εξουσιοδοτημένο(ς) από την αρμόδια αρχή κράτους μέλους να διενεργεί τις επιθεωρήσεις που προβλέπονται στην παρούσα οδηγία και υπεύθυνο(ς) για τις επιθεωρήσεις αυτές έναντι της αρμόδιας αρχής και που πληροί τα ελάχιστα κριτήρια τα οποία καθορίζονται στο παράρτημα XI της οδηγίας 2009/16/ΕΚ.

Άρθρο 3

Επιθεωρήσεις προ της έναρξης δρομολογίων

1. Πριν από την έναρξη τακτικών δρομολογίων με οχηματαγωγό go-go ή ταχύπλοο επιβατηγό σκάφος τα οποία εμπίπτουν στην παρούσα οδηγία, τα κράτη μέλη διενεργούν επιθεώρηση προ της έναρξης, η οποία περιλαμβάνει τα εξής:
 - α) έλεγχο της συμμόρφωσης με τις απαιτήσεις που καθορίζονται στο παράρτημα I·
 - β) επιθεώρηση, σύμφωνα με το παράρτημα II, για να βεβαιωθούν ότι το οχηματαγωγό go-go ή το ταχύπλοο σκάφος πληροί τις απαραίτητες απαιτήσεις για την ασφαλή εκτέλεση τακτικού δρομολογίου.
2. Η επιθεώρηση προ της έναρξης δρομολογίων είναι δυνατόν να παραλειφθεί, εφόσον το σκάφος έχει υποβληθεί εντός των προηγούμενων έξι μηνών σε ετήσιο έλεγχο από το κράτος σημαίας ή σε επιθεώρηση από κράτος μέλος στο οποίο τηρούνται οι σχετικές διαδικασίες και κατευθυντήριες γραμμές για τους ελέγχους, όπως καθορίζονται στο ενοποιημένο ψήφισμα αριθ. Α.1053(27) του ΙΜΟ (Κατευθυντήριες γραμμές επιθεώρησης σύμφωνα με το εναρμονισμένο σύστημα επιθεώρησης και πιστοποίησης, 2011) (HSSC), ή οι διαδικασίες που αποσκοπούν στην επίτευξη του ιδίου στόχου.
3. Η επιθεώρηση προ της έναρξης διενεργείται από επιθεωρητή. Ο έλεγχος από το κράτος σημαίας ή η επιθεώρηση από το κράτος μέλος που αναφέρεται στην παράγραφο 2 διενεργείται από επιθεωρητή ή από αναγνωρισμένο οργανισμό που έχει εξουσιοδοτηθεί από το κράτος σημαίας να διενεργεί ελέγχους ή επιθεωρήσεις για να διασφαλίζεται η συμμόρφωση προς όλες οι απαιτήσεις της παρούσας οδηγίας.
4. Κατόπιν αιτήματος από κράτος μέλος, οι εταιρείες παρέχουν αποδεικτικά στοιχεία συμμόρφωσης προς τις απαιτήσεις του παραρτήματος I εκ των προτέρων, αλλά όχι νωρίτερα από έναν μήνα πριν την επιθεώρηση προς της έναρξης δρομολογίων.

¹⁸ 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. 47).

Άρθρο 4

Εξαιρέσεις από την υποχρέωση επιθεώρησης προ της έναρξης δρομολογίων

1. Όταν οχηματαγωγό ro-ro ή ταχύπλοο επιβατηγό σκάφος πρόκειται να χρησιμοποιηθεί σε άλλο τακτικό δρομολόγιο, το κράτος μέλος λαμβάνει υπόψη τις επιθεωρήσεις και τους ελέγχους που έχουν ήδη διενεργηθεί στο εν λόγω οχηματαγωγό ro-ro ή ταχύπλοο επιβατηγό σκάφος για την εκτέλεση προηγούμενου τακτικού δρομολογίου που καλύπτεται από την παρούσα οδηγία. Εφόσον το κράτος μέλος είναι ικανοποιημένο με τις εν λόγω προηγούμενες επιθεωρήσεις και τους προηγούμενους ελέγχους και εφόσον είναι συναφείς με τις νέες συνθήκες λειτουργίας, δεν είναι απαραίτητη η διενέργεια των επιθεωρήσεων και των ελέγχων που προβλέπονται στο άρθρο 3 παράγραφος 1 προ της έναρξης του νέου τακτικού δρομολογίου του οχηματαγωγού ro-ro ή του ταχύπλοου επιβατηγού σκάφους.
2. Κατόπιν αιτήματος εταιρείας, τα κράτη μέλη δύνανται να δηλώνουν εκ των προτέρων ότι συμφωνούν με τη συνάφεια των προηγούμενων επιθεωρήσεων και ελέγχων ως προς τις νέες συνθήκες λειτουργίας.
3. Σε περιπτώσεις όπου, λόγω απρόβλεπτων περιστάσεων, οχηματαγωγό ro-ro ή ταχύπλοο επιβατηγό σκάφος πρέπει να αντικαταστήσει ταχέως το αρχικό για να εξασφαλιστεί η συνέχεια του δρομολογίου, και εφόσον δεν εφαρμόζεται η παράγραφος 1, το κράτος μέλος μπορεί να επιτρέπει τη λειτουργία του οχηματαγωγού ή του σκάφους υπό την προϋπόθεση ότι:
 - α) η οπτική επιθεώρηση και ο έλεγχος των εγγράφων δεν προξενεί ανησυχίες ότι το οχηματαγωγό ro-ro ή ταχύπλοο επιβατηγό σκάφος δεν πληροί τις απαραίτητες απαιτήσεις ασφαλούς λειτουργίας και
 - β) το κράτος μέλος εκτελεί την επιθεώρηση προ της έναρξης δρομολογίων που προβλέπεται στο άρθρο 3 παράγραφος 1 εντός ενός μηνός.

Άρθρο 5

Τακτικές επιθεωρήσεις

1. Τα κράτη μέλη διενεργούν μία φορά ανά 12 μήνες:
 - α) επιθεώρηση σύμφωνα με το παράρτημα II και
 - β) επιθεώρηση στη διάρκεια τακτικού δρομολογίου, το νωρίτερο πέντε μήνες και το αργότερο επτά μήνες μετά την επιθεώρηση. Η επιθεώρηση αυτή περιλαμβάνει τα στοιχεία που απαριθμούνται στο παράρτημα III και επαρκή αριθμό των στοιχείων που απαριθμούνται στα παραρτήματα I και II, ώστε να εξασφαλίζεται ότι το οχηματαγωγό ro-ro ή το ταχύπλοο επιβατηγό σκάφος εξακολουθεί να πληροί όλες τις απαραίτητες απαιτήσεις ασφαλούς λειτουργίας.

Η επιθεώρηση προ της έναρξης δρομολογίων σύμφωνα με το άρθρο 3 θεωρείται επιθεώρηση για τους σκοπούς του παρόντος άρθρου.
2. Η επιθεώρηση που αναφέρεται στην παράγραφο 1 είναι δυνατόν, κατά τη διακριτική ευχέρεια του κράτους μέλους, να διενεργείται ταυτόχρονα ή σε συνδυασμό με τον ετήσιο έλεγχο από το κράτος σημαίας ή την επιθεώρηση στην οποία τηρούνται οι σχετικές διαδικασίες και κατευθυντήριες γραμμές για τους ελέγχους, όπως καθορίζονται στο ενοποιημένο ψήφισμα αριθ. Α.1053(27) του ΙΜΟ (Κατευθυντήριες γραμμές επιθεώρησης σύμφωνα με το εναρμονισμένο σύστημα

επιθεώρησης και πιστοποίησης, 2011) (HSSC) ή οι διαδικασίες που αποσκοπούν στην επίτευξη του ιδίου στόχου.

3. Τα κράτη μέλη διενεργούν επιθεώρηση σύμφωνα με το παράρτημα II κάθε φορά που το οχηματαγωγό go-go ή το ταχύπλοο επιβατηγό σκάφος υπόκειται σε επισκευές, μετατροπές και μεταβολές μείζονος σημασίας, ή σε περίπτωση αλλαγής διαχείρισης ή μετάταξης κλάσης. Ωστόσο, στην περίπτωση αλλαγής διαχείρισης ή μετάταξης κλάσης, το κράτος μέλος μπορεί, αφού λάβει υπόψη του τις προηγούμενες επιθεωρήσεις που διενεργήθηκαν στο οχηματαγωγό go-go ή στο ταχύπλοο επιβατηγό σκάφος, και με την προϋπόθεση ότι η ασφαλής λειτουργία του οχηματαγωγού ή του σκάφους δεν επηρεάζεται από την αλλαγή ή τη μετάταξη αυτή, να απαλλάξει το οχηματαγωγό ή το σκάφος από την επιθεώρηση που απαιτείται στην παρούσα παράγραφο.

Άρθρο 6

Κοινοποίηση και έκθεση επιθεώρησης

1. Μετά την περάτωση οποιασδήποτε επιθεώρησης που διενεργείται σύμφωνα με την παρούσα οδηγία, ο επιθεωρητής συντάσσει έκθεση σύμφωνα με το παράρτημα IX της οδηγίας 2009/16/ΕΚ.
2. Τα στοιχεία που περιλαμβάνονται στην έκθεση διαβιβάζονται στη βάση δεδομένων των επιθεωρήσεων που προβλέπεται στο άρθρο 10. Αντίγραφο της έκθεσης επιθεώρησης παραδίδεται επίσης στον πλοίαρχο.

Άρθρο 7

Αποκατάσταση ελλείψεων, απαγόρευση απόπλου και αναστολή της επιθεώρησης

1. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν την αποκατάσταση τυχόν ελλείψεων που επιβεβαιώνονται ή αποκαλύπτονται κατά την διάρκεια επιθεώρησης που διενεργείται σύμφωνα με την παρούσα οδηγία.
2. Σε περίπτωση ελλείψεων που συνιστούν σαφή κίνδυνο για την ασφάλεια ή την υγεία ή άμεσο κίνδυνο για τη ζωή, το οχηματαγωγό go-go ή το ταχύπλοο επιβατηγό σκάφος, το πλήρωμα και τους επιβάτες του, το κράτος μέλος μεριμνά ώστε να επιβληθεί διαταγή απαγόρευσης απόπλου στο οχηματαγωγό go-go ή το ταχύπλοο επιβατηγό σκάφος. Αντίγραφο της διαταγής απαγόρευσης απόπλου παραδίδεται στον πλοίαρχο.
3. Η απαγόρευση απόπλου αίρεται μόνον όταν εξαλειφθεί ο κίνδυνος ή όταν το κράτος μέλος βεβαιωθεί ότι το πλοίο μπορεί, υπό τις τυχόν αναγκαίες προϋποθέσεις, να αποπλεύσει ή ότι μπορεί να αναληφθεί εκ νέου η λειτουργία, χωρίς κίνδυνο για την ασφάλεια και την υγεία των επιβατών ή του πληρώματος, ή κίνδυνο για το οχηματαγωγό go-go ή το ταχύπλοο επιβατηγό σκάφος ή άλλα πλοία.
4. Εάν η εν λόγω έλλειψη δεν μπορεί να αποκατασταθεί εύκολα στον λιμένα στον οποίο επιβεβαιώθηκαν ή διαπιστώθηκαν οι ελλείψεις, το κράτος μέλος μπορεί να επιτρέψει στο πλοίο να καταπλεύσει στην κατάλληλη επισκευαστική μονάδα που βρίσκεται πλησιέστερα στον λιμένα της κράτησης, όπου η έλλειψη μπορεί να αποκατασταθεί εύκολα.
5. Σε εξαιρετικές περιπτώσεις, όταν η γενική κατάσταση του οχηματαγωγού go-go ή ταχύπλοου επιβατηγού σκάφους σαφώς δεν ανταποκρίνεται προς τα σχετικά πρότυπα, το κράτος μέλος μπορεί να αναστέλλει την επιθεώρησή του εν λόγω

οχηματαγωγού ή σκάφους, μέχρις ότου η εταιρεία λάβει τα αναγκαία μέτρα για να εξασφαλίσει ότι το οχηματαγωγό go-go ή ταχύπλοο επιβατηγό σκάφος δεν συνιστά πλέον σαφή κίνδυνο για την ασφάλεια ή την υγεία ή ότι δεν συνιστά άμεσο κίνδυνο για τη ζωή του πληρώματος και των επιβατών του ή ότι συμμορφώνεται με τις σχετικές απαιτήσεις των εφαρμοστέων διεθνών συμβάσεων.

6. Όταν το κράτος μέλος αναστέλλει την επιθεώρηση σύμφωνα με την παράγραφο 5, το οχηματαγωγό go-go ή το ταχύπλοο επιβατηγό σκάφος τίθεται αυτομάτως υπό διαταγή απαγόρευσης απόπλου. Η διαταγή απαγόρευσης απόπλου αίρεται όταν η επιθεώρηση αναληφθεί εκ νέου και ολοκληρωθεί επιτυχώς και υπό την προϋπόθεση ότι τηρούνται οι προϋποθέσεις που προβλέπονται στην παράγραφο 3 του παρόντος άρθρου και στο άρθρο 9 παράγραφος 2.
7. Για να μειώσει την συμφόρηση του λιμένα, το κράτος μέλος μπορεί να επιτρέψει σε οχηματαγωγό go-go ή ταχύπλοο επιβατηγό σκάφος στο οποίο έχει επιβληθεί διαταγή απαγόρευσης απόπλου να μετακινηθεί σε άλλο τμήμα του λιμένα, εφόσον η μετακίνηση αυτή είναι ασφαλής. Ωστόσο, ο κίνδυνος συμφόρησης του λιμένα δεν αποτελεί στοιχείο το οποίο λαμβάνεται υπόψη κατά τη λήψη της απόφασης επιβολής ή άρσης διαταγής απαγόρευσης του απόπλου. Οι λιμενικές αρχές ή οργανισμοί διευκολύνουν τον ελλιμενισμό των πλοίων αυτών.

Άρθρο 8 **Δικαίωμα προσφυγής**

1. Η εταιρεία έχει δικαίωμα προσφυγής κατά της διαταγής απαγόρευσης απόπλου που εκδίδει κράτος μέλος. Η προσφυγή δεν αναστέλλει τη διαταγή απαγόρευσης απόπλου, εκτός εάν ληφθούν προσωρινά μέτρα σύμφωνα με το εθνικό δίκαιο. Τα κράτη μέλη θεσπίζουν και διατηρούν κατάλληλες διαδικασίες για τον σκοπό αυτό σύμφωνα με την εθνική τους νομοθεσία.
2. Η αρχή του κράτους μέλους ενημερώνει για το δικαίωμα προσφυγής και τις ισχύουσες διαδικασίες τον πλοίαρχο του οχηματαγωγού go-go ή του ταχύπλοου επιβατηγού σκάφους που υπόκειται σε διαταγή απαγόρευσης απόπλου. Σε περίπτωση ανάκλησης ή τροποποίησης διαταγής απαγόρευσης απόπλου έπειτα από προσφυγή ή αίτημα της εταιρείας, τα κράτη μέλη διασφαλίζουν ότι τροποποιείται αναλόγως, χωρίς καθυστέρηση, η βάση δεδομένων των επιθεωρήσεων που προβλέπεται στο άρθρο 10.

Άρθρο 9 **Δαπάνες**

1. Εάν, κατά τις επιθεωρήσεις που αναφέρονται στα άρθρα 3 και 5, επιβεβαιώσουν ή διαπιστώνονται ελλείψεις που δικαιολογούν την απαγόρευση απόπλου, όλες οι δαπάνες που σχετίζονται με τις επιθεωρήσεις καλύπτονται από την εταιρεία.
2. Η διαταγή απαγόρευσης απόπλου αίρεται μόνον όταν καταβληθεί όλο το ποσό ή δοθεί επαρκής εγγύηση για την απόδοση των δαπανών.

Άρθρο 10 **Βάση δεδομένων των επιθεωρήσεων**

1. Η Επιτροπή αναπτύσσει, τηρεί και ενημερώνει βάση δεδομένων των επιθεωρήσεων η οποία περιέχει όλες τις πληροφορίες που απαιτούνται για την εφαρμογή του συστήματος επιθεωρήσεων το οποίο προβλέπεται από την παρούσα οδηγία ή

βελτιώνει περαιτέρω τη βάση δεδομένων των επιθεωρήσεων που αναφέρεται στο άρθρο 24 της οδηγίας 2009/16/ΕΚ.

2. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι οι πληροφορίες σχετικά με τις επιθεωρήσεις που διενεργούνται σύμφωνα με την παρούσα οδηγία, συμπεριλαμβανομένων των ελλείψεων και των διαταγών απαγόρευσης απόπλου, εισάγονται στη βάση δεδομένων των επιθεωρήσεων μόλις ολοκληρωθεί η επιθεώρηση ή αρθεί η διαταγή απαγόρευσης απόπλου. Όσον αφορά τα επιμέρους στοιχεία των πληροφοριών αυτών, ισχύουν, τηρουμένων των αναλογιών, οι διατάξεις του παραρτήματος XIII της οδηγίας 2009/16/ΕΚ.
3. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι οι πληροφορίες που εισάγονται στη βάση δεδομένων των επιθεωρήσεων επικυρώνονται εντός 72 ωρών για λόγους δημοσίευσης.
4. Βάσει των δεδομένων των επιθεωρήσεων που παρέχουν τα κράτη μέλη, η επιτροπή διασφαλίζει ότι η βάση δεδομένων των επιθεωρήσεων καθιστά δυνατή την εξαγωγή οποιωνδήποτε χρήσιμων στοιχείων για με την εφαρμογή της παρούσας οδηγίας.
5. Τα κράτη μέλη έχουν πρόσβαση σε όλες τις πληροφορίες της βάσης δεδομένων των επιθεωρήσεων οι οποίες είναι χρήσιμες για την εφαρμογή του συστήματος επιθεωρήσεων της παρούσας οδηγίας και της οδηγίας 2009/16/ΕΚ.

Άρθρο 11 **Κυρώσεις**

Τα κράτη μέλη θεσπίζουν σύστημα κυρώσεων για την παραβίαση των εθνικών διατάξεων που θεσπίζονται δυνάμει της παρούσας οδηγίας και λαμβάνουν όλα τα μέτρα που απαιτούνται για να εξασφαλίζουν την επιβολή των κυρώσεων αυτών. Οι κυρώσεις αυτές είναι αποτελεσματικές, αναλογικές και αποτρεπτικές.

Άρθρο 12 **Διαδικασία τροποποίησης**

1. Η Επιτροπή εξουσιοδοτείται να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 13 για την τροποποίηση των παραρτημάτων, προκειμένου να λαμβάνονται υπόψη οι εξελίξεις σε διεθνές επίπεδο, ιδίως στο πλαίσιο του IMO, και να βελτιώνονται οι τεχνικές τους προδιαγραφές με βάση την πείρα που αποκτάται.
2. Η Επιτροπή εξουσιοδοτείται να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 13 για την τροποποίηση της παρούσας οδηγίας, με σκοπό την εξαίρεση από το πεδίο εφαρμογής της τυχόν τροποποιήσεων των διεθνών πράξεων που αναφέρονται στο άρθρο 2 μόνον εφόσον, βάσει αξιολόγησης της Επιτροπής, συντρέχει σαφής κίνδυνος η διεθνής τροποποίηση να υποβαθμίσει το επίπεδο ασφάλειας στη θάλασσα, το οποίο έχει θεσπιστεί από την ενωσιακή ναυτιλιακή νομοθεσία, ή να μην είναι συμβιβάσιμη προς αυτήν.

Άρθρο 13 **Άσκηση της εξουσιοδότησης**

1. Η εξουσία έκδοσης κατ' εξουσιοδότηση πράξεων που αναφέρονται στο άρθρο 12 ανατίθεται στην Επιτροπή υπό τους όρους του παρόντος άρθρου:
2. Η εξουσία έκδοσης κατ' εξουσιοδότηση πράξεων που αναφέρονται στο άρθρο 12 ανατίθεται στην Επιτροπή επ' αόριστον από [την ημερομηνία έναρξης ισχύος].

3. Η εξουσιοδότηση που αναφέρεται στο άρθρο 12 μπορεί να ανακληθεί ανά πάσα στιγμή από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ή το Συμβούλιο. Η απόφαση ανάκλησης επιφέρει τη λήξη της εξουσιοδότησης που προσδιορίζεται στην εν λόγω απόφαση. Τίθεται σε ισχύ την επόμενη ημέρα από τη δημοσίευση της απόφασης στην Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης ή σε μεταγενέστερη ημερομηνία που ορίζεται σε αυτήν. Δεν επηρεάζει την εγκυρότητα των κατ' εξουσιοδότηση πράξεων που ισχύουν ήδη.
4. Πριν από την έκδοση κατ' εξουσιοδότηση πράξης, η Επιτροπή διαβουλεύεται με εμπειρογνώμονες οι οποίοι ορίζονται από κάθε κράτος μέλος σύμφωνα με τις αρχές που καθορίζονται στη διοργανική συμφωνία για τη βελτίωση της νομοθεσίας της 13ης Απριλίου 2016.
5. Μόλις η Επιτροπή εκδώσει κατ' εξουσιοδότηση πράξη, την κοινοποιεί ταυτοχρόνως στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο.
6. Η κατ' εξουσιοδότηση πράξη που εκδίδεται σύμφωνα με το άρθρο 12 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.
7. Η κατ' εξουσιοδότηση πράξη για την εξαίρεση από το πεδίο εφαρμογής της παρούσας οδηγίας τυχόν τροποποιήσεων διεθνών πράξεων σύμφωνα με το άρθρο 12 παράγραφος 3 εκδίδεται 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 την ανάληψη κάθε πρωτοβουλίας που αποσκοπεί στην ενσωμάτωση της τροποποίησης στην εθνική νομοθεσία ή στην εφαρμογή της τροποποίησης της συγκεκριμένης διεθνούς πράξης.

Άρθρο 14

Τροποποιήσεις της οδηγίας 2009/16/EK

Η οδηγία 2009/16/EK τροποποιείται ως εξής:

- (1) Στο άρθρο 2, παρεμβάλλονται τα ακόλουθα σημεία 25 έως 28:
 - «25. «οχηματαγωγό ro-ro»: το θαλασσοπλοούν επιβατηγό σκάφος που διαθέτει εγκαταστάσεις επιβίβασης και αποβίβασης οδικών ή σιδηροδρομικών οχημάτων και μεταφέρει περισσότερους από 12 επιβάτες·
 26. «ταχύπλοο επιβατηγό σκάφος»: το ταχύπλοο σκάφος όπως αυτό ορίζεται στο κεφάλαιο X του κανονισμού 1 της σύμβασης SOLAS του 1974, στην επικαιροποιημένη της έκδοση, το οποίο μεταφέρει περισσότερους από 12 επιβάτες·
 27. «τακτικό δρομολόγιο»: σειρά διαπλεύσεων οχηματαγωγού ro-ro ή ταχύπλοου επιβατηγού σκάφους οι οποίες εκτελούνται κατά τρόπο που να εξυπηρετείται η συγκοινωνία μεταξύ των αυτών δύο ή περισσότερων λιμένων, ή σειρά

δρομολογίων από και προς τον ίδιο λιμένα χωρίς ενδιάμεσες προσεγγίσεις, είτε:

i) σύμφωνα με δημοσιευμένο πρόγραμμα· ή

ii) με διαπλεύσεις τόσο τακτικές ή συχνές ώστε να αποτελούν αναγνωρίσιμο συστηματικό σύνολο·

28. «επιθεώρηση προ της έναρξης δρομολογίων»: η επιθεώρηση σε οχηματαγωγά go-go ή ταχύπλοα επιβατηγά σκάφη που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της παρούσας οδηγίας πριν από την έναρξη τακτικού δρομολογίου, ώστε να εξακριβωθεί ότι πληρούνται οι απαιτήσεις του άρθρου 3 και των παραρτημάτων I και II της οδηγίας [XXXX].»·

(2) Στο άρθρο 3 παράγραφος 1, προστίθεται το ακόλουθο εδάφιο:

«Η παρούσα οδηγία εφαρμόζεται επίσης σε επιθεωρήσεις οχηματαγωγών go-go και ταχύπλοων επιβατηγών σκαφών που διενεργούνται εκτός λιμένα ή αγκυροβολίου κατά τη διάρκεια τακτικού δρομολογίου σύμφωνα με το άρθρο 14α.»·

(3) παρεμβάλλεται το ακόλουθο άρθρο 14α:

«Άρθρο 14α

Επιθεώρηση οχηματαγωγών go-go και ταχύπλοων επιβατηγών σκαφών που εκτελούν τακτικά δρομολόγια

1. Πριν από την έναρξη εκτέλεσης τακτικών δρομολογίων από οχηματαγωγό go-go ή ταχύπλοο επιβατηγό σκάφος που καλύπτεται από την παρούσα οδηγία, τα κράτη μέλη διενεργούν επιθεώρηση προ της έναρξης δρομολογίων, σύμφωνα με το άρθρο 3 της οδηγίας [XXXX], προκειμένου να βεβαιωθούν ότι το οχηματαγωγό go-go ή το ταχύπλοο επιβατηγό σκάφος πληροί τις αναγκαίες απαιτήσεις για την ασφαλή εκτέλεση τακτικών δρομολογίων και να εξακριβώσουν ότι τηρούνται οι απαιτήσεις που καθορίζονται στο παράρτημα I της οδηγίας [XXXX].

2. Τα οχηματαγωγά go-go και τα ταχύπλοα επιβατηγά σκάφη υποβάλλονται ανά δώδεκα μήνες σε δύο επιθεωρήσεις ελέγχου από το κράτος λιμένα. Μία από τις εν λόγω επιθεωρήσεις είναι επιθεώρηση που διεξάγεται κατά τη διάρκεια τακτικού δρομολογίου η οποία μπορεί να λαμβάνει μία από τις ακόλουθες μορφές, κατ' επιλογήν του κράτους μέλους:

α) εκτεταμένη επιθεώρηση· ή

β) επιθεώρηση που καλύπτει τα στοιχεία που απαριθμούνται στο παράρτημα III και επαρκή αριθμό των στοιχείων που απαριθμούνται στα παραρτήματα I και II της οδηγίας [XXXX], ώστε το κράτος μέλος να βεβαιωθεί ότι το οχηματαγωγό ή το σκάφος εξακολουθεί να πληροί τις αναγκαίες απαιτήσεις ασφαλούς λειτουργίας.

3. Τα κράτη μέλη, κατά τον προγραμματισμό των επιθεωρήσεων σε οχηματαγωγό go-go ή ταχύπλοο επιβατηγό σκάφος, λαμβάνουν δεόντως υπόψη το πρόγραμμα λειτουργίας και συντήρησης του οχηματαγωγού ή του σκάφους. Ένα κράτος μέλος δύναται να συμφωνήσει να διενεργήσει επιθεώρηση σε οχηματαγωγό go-go ή ταχύπλοο επιβατηγό σκάφος, κατόπιν αιτήματος άλλου κράτους μέλους.

4. Όταν οχηματαγωγό go-go ή ταχύπλοο επιβατηγό σκάφος υποβάλλεται σε επιθεώρηση, η εν λόγω επιθεώρηση καταχωρίζεται ως εκτεταμένη επιθεώρηση στη βάση δεδομένων των επιθεωρήσεων και λαμβάνεται υπόψη για τους σκοπούς των

άρθρων 10, 11 και 12, καθώς και για την εκτίμηση της εκπλήρωσης της υποχρέωσης επιθεωρήσεων κάθε κράτους μέλους, σε βαθμό ώστε να καλύπτεται το σύνολο των στοιχείων που αναφέρονται στο παράρτημα VII της παρούσας οδηγίας.»

(4) στο άρθρο 15, η παράγραφος 3 διαγράφεται·

(5) στο άρθρο 16, η παράγραφος 1 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«1. Τα κράτη μέλη αρνούνται την πρόσβαση στους λιμένες και στα αγκυροβόλια τους σε οποιοδήποτε πλοίο το οποίο:

- φέρει σημαία κράτους για το οποίο το ποσοστό κρατήσεων εμπίπτει στη μαύρη λίστα, όπως αυτή ορίζεται από το ΜΣ των Παρισίων, βάσει των πληροφοριών που καταχωρίζονται στη βάση δεδομένων των επιθεωρήσεων και δημοσιεύεται ετησίως από την Επιτροπή, και στο οποίο έχει επιβληθεί κράτηση πάνω από δύο φορές κατά τη διάρκεια των προηγούμενων 36 μηνών σε λιμένα ή αγκυροβόλιο κράτους μέλους ή κράτους που υπογράφει το ΜΣ των Παρισίων ή
- φέρει σημαία κράτους για το οποίο το ποσοστό κρατήσεων εμπίπτει στη γκριζα λίστα, όπως αυτή ορίζεται από το ΜΣ των Παρισίων, βάσει των πληροφοριών που καταχωρίζονται στη βάση δεδομένων των επιθεωρήσεων και δημοσιεύεται ετησίως από την Επιτροπή, και στο οποίο έχει επιβληθεί κράτηση πάνω από δύο φορές κατά τη διάρκεια των προηγούμενων 24 μηνών σε λιμένα ή αγκυροβόλιο κράτους μέλους ή κράτους που υπογράφει το ΜΣ των Παρισίων.

Το πρώτο εδάφιο δεν εφαρμόζεται στις περιπτώσεις που αναφέρονται στο άρθρο 21 παράγραφος 6.

Η απαγόρευση πρόσβασης εφαρμόζεται ευθύς ως το πλοίο αναχωρήσει από τον λιμένα ή το αγκυροβόλιο όπου του επιβλήθηκε τρίτη κράτηση και όπου εκδόθηκε διαταγή απαγόρευσης πρόσβασης.»

(6) στο άρθρο 22, η παράγραφος 2 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«2. Όταν η αρμόδια αρχή του κράτους λιμένα δεν διαθέτει άτομα με την απαιτούμενη επαγγελματική πείρα, ο επιθεωρητής της αρμόδιας αυτής αρχής μπορεί να επικουρείται από οποιοδήποτε άτομο με την απαιτούμενη πείρα.

Ο ελεγκτής της αρμόδιας αρχής του κράτους λιμένα μπορεί, κατά τη διάρκεια της επιθεώρησης οχηματαγωγού ro-ro ή ταχύπλοου επιβατηγού σκάφους, να συνοδεύεται από επιθεωρητή του κράτους λιμένα άλλου κράτους μέλους ή, κατόπιν αιτήματος της εταιρείας, από εκπρόσωπο του κράτους της σημαίας του σκάφους.»

Άρθρο 15 **Κατάργηση**

Η οδηγία 1999/35/EK καταργείται.

Οι παραπομπές στην καταργούμενη οδηγία νοούνται ως παραπομπές στην παρούσα οδηγία και διαβάζονται σύμφωνα με τον πίνακα αντιστοιχίας που παρατίθεται στο παράρτημα IV.

Άρθρο 16
Αναθεώρηση

Η Επιτροπή αξιολογεί την εφαρμογή της παρούσας οδηγίας και υποβάλλει τα αποτελέσματα της αξιολόγησης στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο το αργότερο εντός [επτά ετών από την ημερομηνία που αναφέρεται στο άρθρο 17 παράγραφος 1 δεύτερο εδάφιο].

Άρθρο 17
Μεταφορά στο εθνικό δίκαιο

1. Τα κράτη μέλη θεσπίζουν και δημοσιεύουν το αργότερο εντός [12 μηνών από την έναρξη ισχύος] τις αναγκαίες νομοθετικές, κανονιστικές και διοικητικές διατάξεις για να συμμορφωθούν προς την παρούσα οδηγία. Ανακοινώνουν αμέσως στην Επιτροπή το κείμενο των εν λόγω διατάξεων.

Εφαρμόζουν τις διατάξεις αυτές [12 μήνες μετά την έναρξη ισχύος].

Όταν τα κράτη μέλη θεσπίζουν τις εν λόγω διατάξεις, αυτές περιέχουν αναφορά στην παρούσα οδηγία ή συνοδεύονται από την αναφορά αυτή κατά την επίσημη δημοσίευσή τους. Ο τρόπος της αναφοράς αυτής καθορίζεται από τα κράτη μέλη.

2. Τα κράτη μέλη ανακοινώνουν στην Επιτροπή το κείμενο των ουσιωδών διατάξεων εσωτερικού δικαίου τις οποίες θεσπίζουν στον τομέα που διέπεται από την παρούσα οδηγία.

Άρθρο 18
Έναρξη ισχύος

Η παρούσα οδηγία αρχίζει να ισχύει την εικοστή ημέρα από τη δημοσίευσή της στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.

Άρθρο 19
Αποδέκτες

Η παρούσα οδηγία απευθύνεται στα κράτη μέλη.

Βρυξέλλες,

Για το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο
Ο Πρόεδρος

Για το Συμβούλιο
Ο Πρόεδρος