ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ
ΕΠΙΤΡΟΠΗ

Βρυξέλλες, 23.7.2026
COM(2026) 386 final

2026/0215 (COD)

Πρόταση

ΟΔΗΓΙΑ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

σχετικά με ειδικές απαιτήσεις ευστάθειας για επιβατηγά οχηματαγωγά πλοία (ro-ro) (κωδικοποίηση)

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

ΑΙΤΙΟΛΟΓΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

1. Στο πλαίσιο της «Ευρώπης των πολιτών», η Επιτροπή αποδίδει ιδιαίτερη σημασία στην απλούστευση και τη σαφήνεια του δικαίου της Ένωσης, ώστε τούτο να καταστεί περισσότερο προσιτό και κατανοητό στους πολίτες, προσφέροντάς τους, με τον τρόπο αυτό, νέες ευκαιρίες και τη δυνατότητα να αξιοποιήσουν τα συγκεκριμένα δικαιώματα που τους αναγνωρίζονται.

   Ο στόχος αυτός, όμως, δεν μπορεί να επιτευχθεί εφόσον εξακολουθούν να υφίστανται πολυάριθμες διατάξεις οι οποίες, έχοντας επανειλημμένα τροποποιηθεί, συχνά δε ουσιωδώς, βρίσκονται διασκορπισμένες, τόσο στην αρχική όσο και σε μεταγενέστερες τροποποιητικές πράξεις. Για να εξακριβωθεί ποιες είναι οι ισχύουσες διατάξεις, απαιτείται συνεπώς εκτεταμένη έρευνα και σύγκριση μεγάλου αριθμού πράξεων.

   Ως εκ τούτου, η σαφήνεια και η διαφάνεια του δικαίου εξαρτώνται επίσης από την κωδικοποίηση των πράξεων που έχουν υποστεί πολυάριθμες τροποποιήσεις.

2. Η Επιτροπή, με απόφαση της 1ης Απριλίου 1987[1], έδωσε εντολή στις υπηρεσίες της να κωδικοποιούν όλες τις πράξεις το αργότερο μετά τη δέκατη τροποποίησή τους, τονίζοντας συγχρόνως ότι τούτο αποτελεί ελάχιστη απαίτηση και ότι, προς διασφάλιση της σαφήνειας και της ορθής κατανόησης των διατάξεων των πράξεων, οι υπηρεσίες πρέπει να φροντίζουν να κωδικοποιούν με μεγαλύτερη συχνότητα τα κείμενα που εμπίπτουν στην αρμοδιότητά τους.

3. Τα συμπεράσματα της προεδρίας του Ευρωπαϊκού Συμβουλίου του Εδιμβούργου (Δεκέμβριος 1992) επιβεβαίωσαν τις επιτακτικές αυτές ανάγκες[2], τονίζοντας τη σημασία της κωδικοποίησης, που παρέχει ασφάλεια δικαίου ως προς τις εφαρμοστέες διατάξεις σε ορισμένη χρονική στιγμή όσον αφορά συγκεκριμένο θέμα.

   Η κωδικοποίηση πρέπει να πραγματοποιείται με πλήρη τήρηση της κανονικής διαδικασίας για τη θέσπιση των πράξεων της Ένωσης.

   Στο μέτρο που δεν είναι δυνατό να γίνει καμία τροποποίηση επί της ουσίας των πράξεων που αποτελούν αντικείμενο της κωδικοποίησης, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, το Συμβούλιο και η Επιτροπή συμφώνησαν, με τη διοργανική συμφωνία της 20ής Δεκεμβρίου 1994, ότι είναι δυνατό να ακολουθείται ταχεία διαδικασία για την έκδοση των κωδικοποιούμενων πράξεων.

4. Σκοπός της παρούσας πρότασης είναι η κωδικοποίηση 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) [3]. Η νέα οδηγία θα αντικαταστήσει τις διάφορες πράξεις που αποτελούν αντικείμενο της κωδικοποίησης[4]· η παρούσα πρόταση σέβεται πλήρως την ουσία των κωδικοποιούμενων πράξεων και αρκείται απλώς στη συγκέντρωσή τους, επιφέροντας μόνο τις τυπικές προσαρμογές που απαιτούνται από τη διαδικασία κωδικοποίησης αυτή καθαυτή.

5. Η πρόταση κωδικοποίησης καταρτίσθηκε με βάση προηγούμενη ενοποίηση του κειμένου, σε όλες τις επίσημες γλώσσες, της οδηγίας 2003/25/ΕΚ και των τροποποιητικών της πράξεων, που έγινε με το σύστημα πληροφορικής της

---

1 COM(87) 868 PV.

2 Βλ. παράρτημα 3 του τμήματος Α των εν λόγω συμπερασμάτων.

3 Είναι εγγεγραμμένη στο νομοθετικό πρόγραμμα για το 2026.

4 Βλ. παράρτημα IV μέρος Α της παρούσας πρότασης.

Υπηρεσίας Εκδόσεων της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Στο μέτρο που τα άρθρα έλαβαν νέα αρίθμηση, η αντιστοιχία μεταξύ της παλαιάς και της νέας αρίθμησης εμφαίνεται στον πίνακα του παραρτήματος V της κωδικοποιημένης οδηγίας.

2026/0215 (COD)

Πρόταση

ΟΔΗΓΙΑ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

σχετικά με ειδικές απαιτήσεις ευστάθειας για επιβατηγά οχηματαγωγά πλοία (ro-ro) (κωδικοποίηση)

(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 Επιτροπής[5],

Έχοντας υπόψη τη γνώμη της Επιτροπής των Περιφερειών[6],

Αποφασίζοντας σύμφωνα με τη συνήθη νομοθετική διαδικασία,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

↓

(1) Η οδηγία 2003/25/ΕΚ[7] του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου έχει τροποποιηθεί επανειλημμένα και ουσιωδώς[8]. Είναι ως εκ τούτου σκόπιμη, για λόγους σαφήνειας και ορθολογισμού, η κωδικοποίηση της εν λόγω οδηγίας.

↓ 2003/25/ΕΚ αιτιολογική σκέψη (1) (προσαρμοσμένο)

(2) Στα πλαίσια της κοινής πολιτικής μεταφορών, θα πρέπει να ληφθούν μέτρα ⌦ ώστε να διασφαλιστεί το αναγκαίο επίπεδο ασφάλειας στις θαλάσσιες μεταφορές επιβατών. ⌫

---

5 ΕΕ C […], […], σ. […].

6 ΕΕ C […], […], 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, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2003/25/oj).

8 Βλ. παράρτημα IV Μέρος Α .

↓ 2003/25/ΕΚ αιτιολογική σκέψη (2) (προσαρμοσμένο)

(3) Η ⊠ Ένωση ⊠ επιθυμεί να αποφεύγονται, με κάθε πρόσφορο μέσο, τα ναυτικά ατυχήματα που συμβαίνουν σε επιβατηγά οχηματαγωγά πλοία (ro-ro) και καταλήγουν σε απώλεια ανθρωπίνων ζωών.

↓ 2003/25/ΕΚ αιτιολογική σκέψη (4) (προσαρμοσμένο)

(4) Τα άτομα που χρησιμοποιούν επιβατηγά οχηματαγωγά πλοία και το πλήρωμα που απασχολείται στα σκάφη αυτά σε όλη την ⊠ Ένωση ⊠ θα πρέπει να έχουν το δικαίωμα να απαιτούν το ίδιο υψηλό επίπεδο ασφαλείας, ανεξάρτητα από την περιοχή στην οποία τα πλοία εκτελούν δρομολόγια.

↓ 2003/25/ΕΚ αιτιολογική σκέψη (5) (προσαρμοσμένο)

(5) Ενόψει της διάστασης εσωτερικής αγοράς των θαλάσσιων επιβατικών μεταφορών, η δράση σε ⊠ ενωσιακό ⊠ επίπεδο είναι ο αποτελεσματικότερος τρόπος καθιέρωσης ενός κοινού ελαχίστου επιπέδου ασφαλείας για τα πλοία σε όλη την ⊠ Ένωση ⊠ .

↓ 2003/25/ΕΚ αιτιολογική σκέψη (6) (προσαρμοσμένο)

(6) Η δράση σε ⊠ ενωσιακό ⊠ επίπεδο είναι ο καλύτερος τρόπος για να εξασφαλιστεί η εναρμονισμένη επιβολή των αρχών που έχουν συμφωνηθεί στα πλαίσια του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (⊠ ΔΝΟ ⊠), ώστε να αποφεύγονται στρεβλώσεις του ανταγωνισμού μεταξύ των φορέων εκμετάλλευσης επιβατηγών οχηματαγωγών πλοίων που εκτελούν δρομολόγια στην ⊠ Ένωση ⊠ .

↓ 2003/25/ΕΚ αιτιολογική σκέψη (3)

(7) Η δυνατότητα επιβίωσης των επιβατηγών οχηματαγωγών πλοίων σε περίπτωση βλάβης κατόπιν συγκρούσεως, όπως προσδιορίζεται από το πρότυπο ευστάθειάς τους μετά από βλάβη, αποτελεί βασικό παράγοντα για την ασφάλεια των επιβατών και του πληρώματος και είναι ιδιαίτερα σημαντική για τις επιχειρήσεις έρευνας και διάσωσης· το πλέον επικίνδυνο πρόβλημα για την ευστάθεια ενός επιβατηγού οχηματαγωγού πλοίου με κλειστό κατάστρωμα οχημάτων, σε περίπτωση βλάβης κατόπιν συγκρούσεως, είναι εκείνο που προξενείται από την επίδραση της συγκέντρωσης σημαντικής ποσότητας υδάτων στο εν λόγω κατάστρωμα.

↓ 2003/25/ΕΚ αιτιολογική σκέψη (7) (προσαρμοσμένο)

(8) Οι γενικές απαιτήσεις ευστάθειας για επιβατηγά οχηματαγωγά πλοία μετά από βλάβη θεσπίστηκαν σε διεθνές επίπεδο από τη ⌦Διάσκεψη των συμβαλλομένων κυβερνήσεων στη Διεθνή Σύμβαση ⌫ για την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα ⌦ του 1974 ⌫ (⌦ «σύμβαση ⌫ SOLAS») και συμπεριλήφθηκαν στον κανονισμό II-1/B/8 της σύμβασης SOLAS («πρότυπο SOLAS 90»). Οι εν λόγω απαιτήσεις εφαρμόζονται σε όλη την ⌦ Ένωση ⌫, λόγω της άμεσης εφαρμογής, στους διεθνείς πλόες, της σύμβασης SOLAS και της εφαρμογής, στους εσωτερικούς πλόες, της οδηγίας 2009/45/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου[9].

↓ 2003/25/ΕΚ αιτιολογική σκέψη (8) (προσαρμοσμένο)

(9) ⌦ Οι απαιτήσεις ευστάθειας σε περίπτωση βλάβης που περιλαμβάνονται στο πρότυπο SOLAS 90 αναφέρονται ⌫ έμμεσα στην είσοδο ύδατος στο κατάστρωμα οχημάτων, σε κατάσταση θαλάσσης με σημαντικό ύψος κύματος της τάξεως του 1,5 m.

↓2023/946/ΕΚ αιτιολογική σκέψη (3) (προσαρμοσμένο)

(10) Με την απόφαση 14 ⌦ «Περιφερειακές συμφωνίες σχετικά με ειδικές απαιτήσεις ευστάθειας για επιβατηγά οχηματαγωγά πλοία» που εγκρίθηκε από τη Διάσκεψη των συμβαλλομένων κυβερνήσεων στη Διεθνή Σύμβαση για την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα του 1974, στις 29 Νοεμβρίου 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.

↓ 2003/25/ΕΚ αιτιολογική σκέψη (10)

(11) Οκτώ βόρειες ευρωπαϊκές χώρες, μεταξύ των οποίων επτά κράτη μέλη της, συμφώνησαν, στη Στοκχόλμη στις 28 Φεβρουαρίου 1996, να θεσπίσουν υψηλότερο πρότυπο ευστάθειας για τα επιβατηγά οχηματαγωγά πλοία ώστε να λαμβάνεται υπόψη η επίδραση της συγκέντρωσης υδάτων στο κατάστρωμα οχημάτων και να καθίσταται δυνατή η επιβίωση του πλοίου σε δυσμενέστερες καταστάσεις θαλάσσης από εκείνες του προτύπου SOLAS 90, με σημαντικά ύψη κύματος έως και 4 m.

[9] Οδηγία 2009/45/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 6ης Μαΐου 2009, για τους κανόνες και τα πρότυπα ασφαλείας για τα επιβατηγά πλοία (ΕΕ L 163, 25.6.2009, σ. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2009/45/oj).

↓ 2003/25/ΕΚ αιτιολογική σκέψη (11)

(12) Κατά την εν λόγω συμφωνία, γνωστή ως συμφωνία της Στοκχόλμης, το ειδικό πρότυπο ευστάθειας έχει άμεση σχέση με τη θαλάσσια περιοχή στην οποία εκτελεί δρομολόγια το πλοίο, και ειδικότερα με το σημαντικό ύψος κύματος που έχει καταγραφεί στην περιοχή όπου εκτελούνται τα δρομολόγια· το σημαντικό ύψος κύματος στην περιοχή όπου εκτελεί δρομολόγια το πλοίο καθορίζει το ύψος στο οποίο ενδέχεται να ανέλθουν τα ύδατα στο κατάστρωμα οχημάτων, σε περίπτωση ζημίας κατόπιν ατυχήματος.

↓ 2023/946/ΕΚ αιτιολογική σκέψη (1) (προσαρμοσμένο)

(13) Η οδηγία 2003/25/ΕΚ ⌦ θέσπισε ⌫ ενιαίο επίπεδο ειδικών απαιτήσεων ευστάθειας για επιβατηγά οχηματαγωγά πλοία (ro-ro), που να βελτιώνουν την επιβιωσιμότητα των πλοίων αυτού του τύπου σε περίπτωση βλάβης κατόπιν σύγκρουσης και να παρέχουν υψηλό επίπεδο ασφάλειας για τους επιβάτες και το πλήρωμα, σε συνδυασμό με τις απαιτήσεις που ορίζονται σύμβαση SOLAS που ίσχυε κατά την ημερομηνία έκδοσης της εν λόγω οδηγίας

↓ 2003/25/ΕΚ αιτιολογική σκέψη (20) (προσαρμοσμένο)

(14) ⌦ Ορισμένες ⌫ ειδικές απαιτήσεις ευστάθειας, που θεσπίζονται με την παρούσα οδηγία, θα πρέπει να βασίζονται σε μια μέθοδο, όπως καθορίζεται στα παραρτήματα της συμφωνίας της Στοκχόλμης, σύμφωνα με την οποία το ύψος των υδάτων στο κατάστρωμα οχημάτων, σε περίπτωση ζημίας κατόπιν συγκρούσεως, υπολογίζεται ανάλογα με δύο βασικές παραμέτρους: το απομένον ύψος εξάλων του πλοίου και το σημαντικό ύψος κύματος στη θαλάσσια περιοχή στην οποία εκτελεί δρομολόγια το πλοίο.

↓ 2023/946/ΕΚ αιτιολογική σκέψη (2) (προσαρμοσμένη)

(15) Στις 15 Ιουνίου 2017, ο ΔΝΟ εξέδωσε την απόφαση MSC.421(98), με την οποία τροποποιείται η σύμβαση SOLAS και καθορίζονται αναθεωρημένες απαιτήσεις ευστάθειας για τα επιβατηγά πλοία σε κατάσταση βλάβης. Οι απαιτήσεις αυτές ισχύουν επίσης για τα επιβατηγά οχηματαγωγά πλοία (ro-ro). .

↓ 2023/946/ΕΚ αιτιολογική σκέψη (5) (προσαρμοσμένο)

(16) Οι απαιτήσεις της οδηγίας 2009/45/ΕΚ ισχύουν για τα επιβατηγά οχηματαγωγά πλοία (ro-ro). ⌦ Η εφαρμογή των σχετικών με την ευστάθεια ⌫ απαιτήσεων της

σύμβασης SOLAS, όπως τροποποιήθηκε με την απόφαση MSC.421(98) («SOLAS 2020»), θα ⌦ πρέπει να συνεπάγεται ⌫ σημαντική μείωση του κινδύνου για τα επιβατηγά οχηματαγωγά πλοία (ro-ro) που έχουν πιστοποιηθεί για τη μεταφορά περισσότερων από 1350 επιβαινόντων

↓ 2023/946/ΕΚ αιτιολογική σκέψη (7)

(17) Για τα επιβατηγά οχηματαγωγά πλοία (ro-ro) που έχουν πιστοποιηθεί για τη μεταφορά 1350 ή λιγότερων επιβαινόντων, η προαιρετική εφαρμογή των απαιτήσεων της SOLAS 2020 θα πρέπει να γίνεται υπό τον όρο υψηλότερου επιπέδου του δείκτη R από αυτόν που ορίζεται στη SOLAS 2020, ώστε να επιτυγχάνεται το κατάλληλο επίπεδο ασφάλειας.

↓ 2023/946/ΕΚ αιτιολογική σκέψη (6) (προσαρμοσμένο)

(18) Το υψηλότερο επίπεδο του δείκτη R που θεσπίζεται στην παρούσα οδηγία για τα επιβατηγά οχηματαγωγά πλοία (ro-ro) που έχουν πιστοποιηθεί για τη μεταφορά 1350 ή λιγότερων επιβαινόντων θα ήταν δύσκολο να εφαρμοστεί σε ορισμένου σχεδιασμού πλοία. Ως εκ τούτου, οι εταιρείες που κατέχουν ή εκμεταλλεύονται 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 οδηγίας ⌦ (ΕΕ) 2023/946 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου .[10] ⌫

(19) ⌦ Μετά την παρέλευση δέκα ετών από την ημερομηνία έναρξης ισχύος της οδηγίας (ΕΕ) 2023/946, η Επιτροπή θα πρέπει να αξιολογήσει τη χρήση της δυνατότητας που αφορά πλοία τα οποία έχουν πιστοποιηθεί για τη μεταφορά 1 350 ή λιγότερων επιβαινόντων οδηγίας. ⌫ Τα κράτη μέλη ⌦ θα πρέπει να κοινοποιούν τη χρήση της δυνατότητας αυτής ⌫ στην Επιτροπή μαζί με τα δεδομένα που σχετίζονται με τα εν λόγω πλοία.

↓ 2023/946/ΕΚ αιτιολογική σκέψη (8)

(20) Για να εξασφαλιστεί το αναγκαίο επίπεδο ασφάλειας, θα πρέπει να ισχύουν ειδικές απαιτήσεις ευστάθειας σε περίπτωση βλάβης και για τα υπάρχοντα επιβατηγά οχηματαγωγά πλοία (ro-ro) που δεν έχουν πιστοποιηθεί ποτέ σύμφωνα με την οδηγία 2003/25/ΕΚ, και τα οποία πρόκειται να εκτελέσουν τακτικά δρομολόγια στην Ένωση.

---

[10] Οδηγία (ΕΕ) 2023/946 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 10ης Μαΐου 2023 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 (ΕΕ L 128 της 15.5.2023, σ. 1- ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2023/946/oj).

↓ 2003/25/ΕΚ αιτιολογική σκέψη (17) (προσαρμοσμένο)

(21) Για να βελτιωθεί η ασφάλεια και να αποφευχθεί στρέβλωση του ανταγωνισμού, τα κοινά πρότυπα ασφαλείας όσον αφορά την ευστάθεια θα πρέπει να εφαρμόζονται σε όλα τα επιβατηγά οχηματαγωγά πλοία, εφόσον εκτελούν τακτικά δρομολόγια προς ή από έναν λιμένα στα κράτη μέλη σε διεθνείς πλόες, ⌦ ανεξαρτήτως της σημαίας που φέρουν. ⌫

↓ 2003/25/ΕΚ αιτιολογική σκέψη (18)

(22) Η ασφάλεια των πλοίων αποτελεί κυρίως αρμοδιότητα των κρατών της σημαίας και, επομένως, κάθε κράτος μέλος θα πρέπει να εξασφαλίζει τη συμμόρφωση με τις απαιτήσεις ασφαλείας που εφαρμόζονται για τα επιβατηγά οχηματαγωγά πλοία που φέρουν τη σημαία του εν λόγω κράτους μέλους.

↓ 2003/25/ΕΚ αιτιολογική σκέψη (19) (προσαρμοσμένο)

(23) Θα πρέπει επίσης να υπάρχουν ρυθμίσεις για τα κράτη μέλη όταν αυτά έχουν την ιδιότητα των κρατών ⌦ λιμένα ⌫ . Οι αρμοδιότητες που ασκούνται υπό αυτή την ιδιότητα βασίζονται στις ειδικές αρμοδιότητες του κράτους του λιμένα, που ευθυγραμμίζονται πλήρως με τη σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας του 1982.

↓ 2003/25/ΕΚ αιτιολογική σκέψη (21) (προσαρμοσμένη)

(24) Τα κράτη μέλη θα πρέπει να καθορίσουν και να δημοσιεύσουν τα σημαντικά ύψη κύματος στις θαλάσσιες περιοχές όπου τα επιβατηγά οχηματαγωγά πλοία εκτελούν τακτικά δρομολόγια από και προς τους λιμένες τους. Για τις διεθνείς διαδρομές, τα σημαντικά ύψη κύματος, όποτε αυτό είναι πρόσφορο και δυνατόν, θα πρέπει να καθοριστούν με συμφωνία μεταξύ των κρατών και στα δύο άκρα της διαδρομής. .

↓ 2023/946/ΕΚ αιτιολογική σκέψη (9)

(25) 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.

↓ 2023/946/ΕΚ αιτιολογική σκέψη (10) (προσαρμοσμένη)

(26) Ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός για την Ασφάλεια στη Θάλασσα παρέχει υποστήριξη στην Επιτροπή για την αποτελεσματική εφαρμογή της οδηγίας 2003/25/ΕΚ και θα πρέπει να συνεχίσει να παρέχει την υποστήριξη αυτή σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) 2025/2434 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου[11].

↓ 2023/946/ΕΚ αιτιολογική σκέψη (11) (προσαρμοσμένο)

(27) Για να μπορέσει η Επιτροπή να αξιολογήσει και να υποβάλει έκθεση στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο σχετικά με την εφαρμογή της παρούσας οδηγίας, τα κράτη μέλη θα πρέπει να παρέχουν δεδομένα για κάθε νέο επιβατηγό οχηματαγωγό πλοίο (ro-ro) που πιστοποιείται για τη μεταφορά 1350 ή λιγότερων επιβαινόντων για τακτικό δρομολόγιο κατ' εφαρμογή των απαιτήσεων ευστάθειας ⌦ που θεσπίζονται με ⌫ την παρούσα οδηγία. Τα δεδομένα αυτά θα πρέπει να παρέχονται σύμφωνα με τη δομή που παρατίθεται στο παράρτημα ΙΙΙ. Τα δεδομένα αυτά θα πρέπει να είναι διαθέσιμα για όλα τα νέα επιβατηγά οχηματαγωγά πλοία (ro-ro), καθώς υποχρεούνται να συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις ευστάθειας στο πλαίσιο πιθανοθεωρητικής προσέγγισης που ορίζονται στη σύμβαση SOLAS 2020.

↓ 2003/25/ΕΚ αιτιολογική σκέψη (22) (προσαρμοσμένη)

(28) Κάθε επιβατηγό οχηματαγωγό πλοίο, που εκτελεί πλόες στα πλαίσια του πεδίου εφαρμογής της παρούσας οδηγίας, θα πρέπει να φέρει πιστοποιητικό συμμόρφωσης, εκδοθέν από τις Αρχές του κράτους της σημαίας, το οποίο θα πρέπει να γίνεται δεκτό από όλα τα άλλα κράτη μέλη.

↓ 2019/1243 Αρθ.1 και Παράρτημα, σημ.IX(4) (προσαρμοσμένο)

(29) Προκειμένου να προσαρμόζεται η ⌦ παρούσα ⌫ οδηγία στην τεχνολογική πρόοδο, σε εξελίξεις σε διεθνές επίπεδο και στην εμπειρία που αποκομίζεται μέσω της εφαρμογής της, θα πρέπει να ανατεθεί στην Επιτροπή η εξουσία έκδοσης πράξεων σύμφωνα με το άρθρο 290 ⌦ της Συνθήκης για τη Λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης ⌫ , ώστε να τροποποιεί τα παραρτήματα της εν λόγω οδηγίας. Είναι ιδιαίτερα σημαντικό η Επιτροπή να διεξάγει, κατά τις προπαρασκευαστικές της εργασίες, τις κατάλληλες διαβουλεύσεις, μεταξύ άλλων και σε επίπεδο εμπειρογνωμόνων, οι οποίες να πραγματοποιούνται σύμφωνα με τις αρχές που

[11] Κανονισμός (ΕΕ) 2025/2434 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 26ης Νοεμβρίου 2025, σχετικά με τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό για την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας και την κατάργηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1406/2002 (ΕΕ L, 2025/2434, 29.12.2025, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2025/2434/oj).

ορίζονται στη διοργανική συμφωνία της 13ης Απριλίου 2016 για τη βελτίωση του νομοθετικού έργου[12]. Πιο συγκεκριμένα, προκειμένου να εξασφαλιστεί η ίση συμμετοχή στην προετοιμασία των κατ' εξουσιοδότηση πράξεων, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο λαμβάνουν όλα τα έγγραφα ταυτόχρονα με τους εμπειρογνώμονες των κρατών μελών και οι εμπειρογνώμονές τους έχουν συστηματικά πρόσβαση στις συνεδριάσεις των ομάδων εμπειρογνωμόνων της Επιτροπής που ασχολούνται με την προετοιμασία κατ' εξουσιοδότηση πράξεων.

↓2003/25/ΕΚ αιτιολογική σκέψη (28) (προσαρμοσμένη)

(30) Δεδομένου ότι οι στόχοι της παρούσας οδηγίας, δηλαδή η διασφάλιση της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα μέσω της βελτίωσης της επιβιωσιμότητας των επιβατηγών οχηματαγωγών πλοίων σε περίπτωση ζημίας, δεν μπορούν να επιτευχθούν επαρκώς από τα κράτη μέλη, αλλά μπορούν, λόγω της κλίμακας και των αποτελεσμάτων της προτεινόμενης δράσης, να επιτευχθούν καλύτερα σε επίπεδο Ένωσης, η Ένωση μπορεί να λάβει μέτρα, σύμφωνα με την αρχή της επικουρικότητας, όπως ορίζεται στο άρθρο 5 της Συνθήκης για την Ευρωπαϊκή Ένωση. Σύμφωνα με την αρχή της αναλογικότητας, όπως επίσης ορίζεται στο εν λόγω άρθρο, η παρούσα οδηγία δεν υπερβαίνει τα όρια του αναγκαίου για την επίτευξη των εν λόγω στόχων.

↓ 2023/946/ΕΚ αιτιολογική σκέψη (13) (προσαρμοσμένο)

(31) Προκειμένου να μην επιβληθεί δυσανάλογη διοικητική επιβάρυνση σε περίκλειστα κράτη μέλη που δεν διαθέτουν θαλάσσιους λιμένες ούτε επιβατηγά οχηματαγωγά πλοία (ro-ro) που φέρουν τη σημαία τους και τα οποία 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 οδηγία ⌦ 2003/25/ΕΚ ⌫ στο εθνικό τους δίκαιο.

↓

(32) Η παρούσα οδηγία δεν θα πρέπει να θίγει τις υποχρεώσεις των κρατών μελών όσον αφορά τις προθεσμίες μεταφοράς στο εσωτερικό δίκαιο και τις ημερομηνίες εφαρμογής των οδηγιών που παρατίθενται στο παράρτημα IV, μέρος Β,

---

↓ 2003/25/ΕΚ

ΕΞΕΔΩΣΑΝ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΟΔΗΓΙΑ:

Άρθρο 1

Σκοπός

[12] ΕΕ L 123,12.5.2016, σ. 1 ELI: http://data.europa.eu/eli/agree_interinstit/2016/512/oj.

Σκοπός της παρούσας οδηγίας είναι η καθιέρωση ενιαίου επιπέδου ειδικών απαιτήσεων ευστάθειας για επιβατηγά οχηματαγωγά πλοία (ro-ro), οι οποίες θα βελτιώσουν την επιβιωσιμότητα σκαφών αυτού του τύπου σε περίπτωση βλάβης κατόπιν συγκρούσεως και θα παρέχουν υψηλό επίπεδο ασφαλείας για τους επιβάτες και το πλήρωμα.

Άρθρο 2

Ορισμοί

Για το σκοπό της παρούσας οδηγίας, νοούνται ως:

↓ 2023/946 Αρθ.1.1(β)

(1) «σύμβαση SOLAS», η διεθνής σύμβαση για την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα του 1974 και οι ισχύουσες τροποποιήσεις της·

↓ 2023/946 Αρθ.1.1(γ)

(2) «SOLAS 90», η διεθνής σύμβαση για την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα του 1974 , όπως τροποποιήθηκε με την απόφαση MSC.117(74)·

(3) «SOLAS 2009», η διεθνής σύμβαση για την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα του 1974 , όπως τροποποιήθηκε με την απόφαση MSC.216(82)·

(4) «SOLAS 2020», η διεθνής σύμβαση για την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα του 1974 , όπως τροποποιήθηκε με την απόφαση MSC.421(98)·

↓ 2003/25/ΕΚ (προσαρμοσμένο)

(5 «συμφωνία της Στοκχόλμης», η συμφωνία που συνήφθη στη Στοκχόλμη, στις 28 Φεβρουαρίου 1996, κατ' εφαρμογή ⌦ της απόφασης ⌫ 14 «Περιφερειακές συμφωνίες σχετικά με ειδικές απαιτήσεις ευστάθειας για επιβατηγά οχηματαγωγά πλοία» , που εγκρίθηκε ⌦ από τη Διάσκεψη των συμβαλλομένων κυβερνήσεων στη Διεθνή Σύμβαση για την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα του 1974, ⌫ στις 29 Νοεμβρίου 1995 ⌦ (απόφαση 14 της διάσκεψης της SOLAS του 1995) ⌫·

(6) «επιβατηγό οχηματαγωγό πλοίο (ro-ro)», το πλοίο το οποίο μεταφέρει περισσότερους από δώδεκα επιβάτες και διαθέτει χώρους στους οποίους εισέρχονται και εξέρχονται απ' ευθείας τα μεταφερόμενα οχήματα, ή χώρους ειδικής κατηγορίας, όπως ορίζονται από τον κανονισμό II-2/3 της σύμβασης SOLAS·

↓ 2023/946 Αρθ.1.1(α) (προσαρμοσμένο)

(7) «υπάρχον επιβατηγό οχηματαγωγό πλοίο (ro-ro)», το επιβατηγό οχηματαγωγό πλοίο του οποίου έχει τοποθετηθεί η τρόπιδα ή το οποίο ⌦ βρισκόταν ⌫ σε ανάλογο στάδιο κατασκευής πριν από τις 5 Δεκεμβρίου 2024· ως ανάλογο στάδιο κατασκευής νοείται το στάδιο κατά το οποίο:

α) αρχίζει η ναυπήγηση που προσδιορίζει ένα συγκεκριμένο πλοίο· και

β) 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·

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

↓ 2003/25/ΕΚ

(9) «επιβάτης», κάθε άτομο εκτός από τον πλοίαρχο και τα μέλη του πληρώματος ή άλλα άτομα που απασχολούνται ή έχουν προσληφθεί υπό οποιαδήποτε ιδιότητα στο πλοίο για τις ανάγκες του εν λόγω πλοίου, και εκτός από τα παιδιά που δεν έχουν συμπληρώσει ηλικία ενός έτους·

↓ 2023/946 Αρθ.1.1(δ) (προσαρμοσμένο)

(10) «τακτικό δρομολόγιο», σειρά διαπλεύσεων επιβατηγού οχηματαγωγού πλοίου (ro-ro), οι οποίες εκτελούνται κατά τρόπο ώστε να εξυπηρετείται η συγκοινωνία μεταξύ των ίδιων δύο ή περισσοτέρων λιμένων, ή σειρά δρομολογίων από και προς τον ίδιο λιμένα χωρίς ενδιάμεσες προσεγγίσεις, :

i) σύμφωνα με δημοσιευμένο πρόγραμμα· ⌦ ή ⌫

ii) με διαδρομές τόσο τακτικές ή συχνές, ώστε να αποτελούν εμφανώς συστηματική σειρά·

↓ 2003/25/ΕΚ

(11) «αρχή του κράτους της σημαίας», οι αρμόδιες αρχές του κράτους του οποίου τη σημαία δικαιούται να φέρει το επιβατηγό οχηματαγωγό πλοίο·

↓ 2023/946 Αρθ.1.1(ε)

(12) «κράτος λιμένα», το κράτος μέλος προς ή από τους λιμένες του οποίου εκτελεί τακτικό δρομολόγιο ένα επιβατηγό οχηματαγωγό πλοίο (ro-ro)·

↓ 2003/25/ΕΚ

(13) «διεθνής πλους», ο θαλάσσιος πλους από λιμένα κράτους μέλους προς λιμένα εκτός αυτού του κράτους μέλους, ή αντιστρόφως·

↓ 2023/946 Αρθ.1.1(στ) (προσαρμοσμένο)

(14) «ειδικές απαιτήσεις ευστάθειας», οι απαιτήσεις ευστάθειας που αναφέρονται στο άρθρο 6 ⌦ της παρούσας οδηγίας ⌫·

↓ 2003/25/ΕΚ

(15) «σημαντικό ύψος κύματος» («$_s H_S$»), ο μέσος όρος του υψηλότερου ενός τρίτου των υψών κύματος που παρατηρούνται σε μια δεδομένη χρονική περίοδο·

(16) «απομένον ύψος εξάλων» («f_r»), η ελάχιστη απόσταση μεταξύ του καταστρώματος οχημάτων που έχει υποστεί ζημία και της τελικής ισάλου γραμμής στο σημείο της ζημίας, χωρίς να λαμβάνεται υπόψη η επιπρόσθετη επίδραση των θαλάσσιων υδάτων που έχουν συσσωρευθεί στο κατάστρωμα οχημάτων που έχει υποστεί ζημία·

↓ 2023/946 Αρθ.1.1(ζ)

(17) «εταιρεία», ο πλοιοκτήτης του επιβατηγού οχηματαγωγού πλοίου (ro-ro) ή κάθε άλλος οργανισμός ή πρόσωπο, όπως ο διαχειριστής ή ο ναυλωτής πλοίου άνευ μόνιμου πληρώματος, που έχει αναλάβει από τον πλοιοκτήτη την ευθύνη για την εκτέλεση δρομολογίων από το επιβατηγό πλοίο.

↓ 2003/25/ΕΚ

Άρθρο 3

Πεδίο εφαρμογής

1. Η παρούσα οδηγία εφαρμόζεται σε όλα τα επιβατηγά οχηματαγωγά πλοία που εκτελούν τακτικό δρομολόγιο από και προς λιμένα κράτους μέλους, ανεξαρτήτως της σημαίας τους, όταν εκτελούν διεθνείς πλόες.

↓ 2023/946 Αρθ. 1.2

2. Κάθε κράτος μέλος, υπό την ιδιότητά του ως κράτους λιμένα, εξασφαλίζει ότι τα επιβατηγά οχηματαγωγά πλοία (ro-ro) που φέρουν τη σημαία κράτους που δεν είναι κράτος μέλος, πληρούν στο ακέραιο τις απαιτήσεις της παρούσας οδηγίας, πριν αρχίσουν να εκτελούν πλόες σε τακτικό δρομολόγιο από ή προς λιμένες του εν λόγω κράτους μέλους, σύμφωνα με την οδηγία (ΕΕ) 2017/2110 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου[13].

[13] 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

↓ 2023/946 Αρθ. 1.3 (προσαρμοσμένο)

3. Τα κράτη μέλη που δεν διαθέτουν θαλάσσιους λιμένες ούτε επιβατηγά οχηματαγωγά πλοία (ro-ro) που φέρουν τη σημαία τους και τα οποία εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της παρούσας οδηγίας, δύνανται να παρεκκλίνουν από τις διατάξεις της παρούσας οδηγίας, με εξαίρεση την υποχρέωση που ορίζεται στο δεύτερο εδάφιο.

Όσα κράτη μέλη προτίθενται να επωφεληθούν από μια τέτοια παρέκκλιση κοινοποιούν στην Επιτροπή έως τις 5 Δεκεμβρίου 2024 εάν πληρούνται οι συνθήκες, και ενημερώνουν την Επιτροπή για τυχόν μεταγενέστερες αλλαγές. Τα εν λόγω κράτη μέλη δύνανται να μην επιτρέπουν σε επιβατηγά οχηματαγωγά πλοία (ro-ro) που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της παρούσας οδηγίας να φέρουν τη σημαία τους έως ότου μεταφέρουν στο εθνικό δίκαιο και εφαρμόσουν την οδηγία ⌦ 2003/25/ΕΚ ⌫.

↓ 2023/946 Αρθ. 1.4 (προσαρμοσμένο)

Άρθρο 4

Σημαντικά ύψη κύματος

Για την εφαρμογή των ειδικών απαιτήσεων ευστάθειας που ⌦ ορίζονται ⌫ στο παράρτημα Ι, τμήμα Α, χρησιμοποιούνται τα σημαντικά ύψη κύματος , 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.

↓ 2003/25/ΕΚ

Άρθρο 5

Θαλάσσιες περιοχές

↓ 2023/946 Αρθ. 1.5(α)

1. Τα κράτη λιμένα καταρτίζουν και τηρούν ενημερωμένο κατάλογο των θαλασσίων περιοχών όπου τα επιβατηγά οχηματαγωγά πλοία (ro-ro) εκτελούν τακτικά δρομολόγια από και προς τους λιμένες τους, με τις αντίστοιχες τιμές σημαντικών υψών κύματος σε αυτές τις περιοχές.

οδηγίας 2009/16/ΕΚ και την κατάργηση της οδηγίας 1999/35/ΕΚ του Συμβουλίου (ΕΕ L 315 της 30.11.2017, σ. 61, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2017/2110/oj).

↓ 2003/25/ΕΚ (προσαρμοσμένο)

2. Οι θαλάσσιες περιοχές και οι τιμές σημαντικού ύψους κύματος που πρόκειται να εφαρμόζονται στις περιοχές αυτές ⌦, όπως αναφέρονται στην παράγραφο 1, ⌫ καθορίζονται με συμφωνία μεταξύ των κρατών μελών ή, όποτε αυτό είναι πρόσφορο και δυνατόν, μεταξύ των κρατών μελών και των τρίτων χωρών και στα δύο άκρα της διαδρομής. Σε περίπτωση που η διαδρομή του πλοίου διασχίζει περισσότερες της μιας θαλάσσιες περιοχές, το πλοίο πρέπει να πληροί τις ειδικές απαιτήσεις ευστάθειας για την υψηλότερη τιμή σημαντικού ύψους κύματος που έχει επισημανθεί για τις περιοχές αυτές.

↓ 2023/946 Αρθ. 1.5(β) (προσαρμοσμένο)

3. Ο κατάλογος ⌦ που αναφέρεται στην παράγραφο 1 ⌫ 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.

↓ 2023/946 Αρθ. 1.6 (προσαρμοσμένο)

Άρθρο 6

Ειδικές απαιτήσεις ευστάθειας

1. Με την επιφύλαξη της εφαρμογής της οδηγίας 2009/45/ΕΚ α νέα επιβατηγά οχηματαγωγά πλοία (ro-ro) που έχουν πιστοποιηθεί για τη μεταφορά περισσότερων από 1350 επιβαινόντων πρέπει να πληρούν τις ειδικές απαιτήσεις ευστάθειας που ορίζονται στο κεφάλαιο II-1, μέρος Β της SOLAS 2020.

2. Κατ' επιλογή της εταιρείας, τα νέα επιβατηγά οχηματαγωγά πλοία (ro-ro) που έχουν πιστοποιηθεί για τη μεταφορά 1350 ή λιγότερων επιβαινόντων συμμορφώνονται με:

α) τις ειδικές απαιτήσεις ευστάθειας που καθορίζονται στο παράρτημα Ι, τμήμα Α της παρούσας οδηγίας, ή με

β) τις ειδικές απαιτήσεις ευστάθειας που καθορίζονται στο παράρτημα Ι, τμήμα Β 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 7, την επιλογή της δυνατότητας που αναφέρεται στο πρώτο εδάφιο και περιλαμβάνει στην κοινοποίηση αυτή τα στοιχεία που αναφέρονται στο παράρτημα ΙΙΙ.

3. Κατά την εφαρμογή των απαιτήσεων που καθορίζονται στο παράρτημα Ι, τμήμα Α, τα κράτη μέλη χρησιμοποιούν τις κατευθυντήριες γραμμές που καθορίζονται στο παράρτημα ΙΙ εφόσον αυτό είναι εφικτό και συμβατό με τον σχεδιασμό του εξεταζόμενου πλοίου.

4. Κατ' επιλογή της εταιρείας, τα υπάρχοντα επιβατηγά οχηματαγωγά πλοία (ro-ro) που έχουν πιστοποιηθεί για τη μεταφορά περισσότερων από 1350 επιβαινόντων και που δρομολογούνται από την εταιρεία σε τακτικά δρομολόγια προς ή από λιμένα κράτους μέλους

μετά τις 5 Δεκεμβρίου 2024, και τα οποία δεν είχαν πιστοποιηθεί ποτέ σύμφωνα με την παρούσα οδηγία, συμμορφώνονται με:

α) τις ειδικές απαιτήσεις ευστάθειας που καθορίζονται στο κεφάλαιο II-1, μέρος B της SOLAS 2020· ή

β) τις ειδικές απαιτήσεις ευστάθειας που καθορίζονται στο παράρτημα I, τμήμα A της παρούσας οδηγίας, επιπλέον εκείνων που έχουν θεσπιστεί στο κεφάλαιο II-1, μέρος B της SOLAS 2009.

Οι εφαρμοζόμενες απαιτήσεις ευστάθειας σημειώνονται στο πιστοποιητικό του πλοίου που ⌦ αναφέρεται στο άρθρο 7 ⌫.

5. Κατ' επιλογή της εταιρείας, τα υπάρχοντα επιβατηγά οχηματαγωγά πλοία (ro-ro) που έχουν πιστοποιηθεί για τη μεταφορά 1350 ή λιγότερων επιβαινόντων και που δρομολογούνται από την εταιρεία σε τακτικά δρομολόγια προς ή από λιμένα κράτους μέλους μετά τις 5 Δεκεμβρίου 2024, και τα οποία δεν είχαν πιστοποιηθεί ποτέ σύμφωνα με την παρούσα οδηγία, συμμορφώνονται με:

α) τις ειδικές απαιτήσεις ευστάθειας που καθορίζονται στο παράρτημα I, τμήμα A της παρούσας οδηγίας· ή

β) τις ειδικές απαιτήσεις ευστάθειας που καθορίζονται στο παράρτημα I, τμήμα B της παρούσας οδηγίας.

Οι εφαρμοζόμενες απαιτήσεις ευστάθειας σημειώνονται στο πιστοποιητικό του πλοίου που αναφέρεται στο άρθρο 7.

6. Τα υπάρχοντα επιβατηγά οχηματαγωγά πλοία (ro-ro) τα οποία εκτελούσαν τακτικά δρομολόγια προς ή από λιμένα κράτους μέλους έως τις 5 Δεκεμβρίου 2024 συνεχίζουν να συμμορφώνονται με τις ειδικές απαιτήσεις ευστάθειας που καθορίζονται στην έκδοση του παραρτήματος I που ίσχυε πριν από την έναρξη ισχύος της οδηγίας (ΕΕ) 2023/946

🡻 2023/946 Αρθ. 1.8

Άρθρο 7

Πιστοποιητικά

1. Όλα τα νέα και τα υπάρχοντα επιβατηγά οχηματαγωγά πλοία (ro-ro) που φέρουν τη σημαία κράτους μέλους απαιτείται 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 (ro-ro) που πληρούν τις ειδικές απαιτήσεις ευστάθειας που καθορίζονται στο παράρτημα I, τμήμα A, 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 (ro-ro) 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 (ro-ro) πληροί τις ειδικές απαιτήσεις ευστάθειας που θεσπίζονται στην παρούσα οδηγία.

↓ 2023/946 Αρθ. 1.9 (προσαρμοσμένο)

Άρθρο 8

Εποχική και άλλη βραχείας διάρκειας δρομολόγηση

1. Εάν μια εταιρεία που εκτελεί τακτικό δρομολόγιο επί ετησίας βάσεως, επιθυμεί να εισαγάγει επιπρόσθετα επιβατηγά οχηματαγωγά πλοία (ro-ro) 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 (ro-ro) σε αντικατάσταση άλλου προκειμένου να συνεχισθεί η εξυπηρέτηση της γραμμής, εφαρμόζονται το άρθρο 4, παράγραφος 4 της οδηγίας (ΕΕ) 2017/2110 και το σημείο 1.3 του παραρτήματος XVII της οδηγίας 2009/16/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου[14], αντί της απαίτησης κοινοποίησης ⌦ που προβλέπεται στην ⌫ παράγραφο 1.

3. Αν μια εταιρεία επιθυμεί να εκτελεί εποχικό τακτικό δρομολόγιο για βραχύτερη χρονική περίοδο που δεν υπερβαίνει τους έξι μήνες τον 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 (ro-ro) που συμμορφώνονται με τις ειδικές απαιτήσεις ⌦ ευστάθειας που καθορίζονται στο ⌫ παράρτημα I, τμήμα Α, όταν η δρομολόγηση κατά την έννοια των παραγράφων 1, 2 και 3 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 ⌦ καθορίζονται ⌫ στο παράρτημα I, τμήμα Α, να χρησιμοποιήσει την τιμή του σημαντικού ύψους κύματος που εφαρμόζεται για τη βραχύτερη περίοδο. Η τιμή του σημαντικού ύψους κύματος που εφαρμόζεται για τη 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 δρομολόγηση κατά την έννοια των παραγράφων 1, 2 και 3 ⌦ του παρόντος άρθρου ⌫, το επιβατηγό οχηματαγωγό πλοίο (ro-ro) που εκτελεί τα εν λόγω δρομολόγια απαιτείται να φέρει πιστοποιητικό το οποίο να επιβεβαιώνει τη συμμόρφωσή του προς τις διατάξεις της παρούσας οδηγίας, όπως προβλέπεται στο άρθρο7 παράγραφος 1.

---

[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 ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2009/16/oj).

↓ 2019/1243 Αρθ.1 και Παράρτημα, σημ.IX(4) (προσαρμοσμένο)

Άρθρο 9

Τροποποίηση των παραρτημάτων

Ανατίθεται στην Επιτροπή η εξουσία να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 10, για την τροποποίηση των παραρτημάτων, προκειμένου να λαμβάνονται υπόψη οι εξελίξεις σε διεθνές επίπεδο, ιδίως στον ⌦ Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό ⌫ (ΔΝΟ), και να βελτιώνεται η αποτελεσματικότητα της παρούσας οδηγίας, υπό το πρίσμα της εμπειρίας και της τεχνολογικής προόδου·»

↓ 2019/1243 Αρθ. 1 και Παράτημα .IX(4)

Άρθρο 10

Άσκηση της εξουσιοδότησης

1. Η εξουσία έκδοσης των κατ' εξουσιοδότηση πράξεων ανατίθεται στην Επιτροπή σύμφωνα με τις προϋποθέσεις που καθορίζονται στο παρόν άρθρο.

2. Η προβλεπόμενη στο άρθρο 9 εξουσία έκδοσης των κατ' εξουσιοδότηση πράξεων ανατίθεται στην Επιτροπή για περίοδο πέντε ετών από τις 26 Ιουλίου 2019. Η Επιτροπή υποβάλλει έκθεση σχετικά με τις εξουσίες που της έχουν ανατεθεί το αργότερο εννέα μήνες πριν από τη λήξη της πενταετούς περιόδου. Η εξουσιοδότηση ανανεώνεται σιωπηρά για περιόδους ίδιας διάρκειας, εκτός αν το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ή το Συμβούλιο προβάλουν αντιρρήσεις το αργότερο εντός τριών μηνών πριν από τη λήξη κάθε περιόδου.

3. Η εξουσιοδότηση που προβλέπεται στο άρθρο 9 μπορεί να ανακληθεί ανά πάσα στιγμή από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ή το Συμβούλιο. Η απόφαση ανάκλησης περατώνει την εξουσιοδότηση που προσδιορίζεται στην εν λόγω απόφαση. Αρχίζει να ισχύει την επομένη της δημοσίευσης της απόφασης στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης* ή σε μεταγενέστερη ημερομηνία που ορίζεται σε αυτήν. Δεν θίγει το κύρος των κατ' εξουσιοδότηση πράξεων που ισχύουν ήδη.

4. Πριν από την έκδοση κατ' εξουσιοδότηση πράξης, η Επιτροπή διεξάγει διαβουλεύσεις με εμπειρογνώμονες που ορίζουν τα κράτη μέλη σύμφωνα με τις αρχές της διοργανικής συμφωνίας της 13ης Απριλίου 2016 για τη βελτίωση του νομοθετικού έργου

5. Μόλις εκδώσει κατ' εξουσιοδότηση πράξη, η Επιτροπή την κοινοποιεί ταυτόχρονα στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο.

6. Η κατ' εξουσιοδότηση πράξη που εκδίδεται σύμφωνα με το άρθρο 9 τίθεται σε ισχύ εφόσον δεν έχει διατυπωθεί αντίρρηση από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο είτε από το Συμβούλιο εντός προθεσμίας δύο μηνών από την ημέρα που η πράξη κοινοποιείται στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο ή εάν, πριν λήξει αυτή η προθεσμία, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο ενημερώσουν αμφότερα την Επιτροπή ότι δεν θα προβάλλουν αντιρρήσεις. Η προθεσμία αυτή παρατείνεται κατά δύο μήνες κατόπιν πρωτοβουλίας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου ή του Συμβουλίου.

↓ 2003/25/ΕΚ (προσαρμοσμένο)

Άρθρο 11

Κυρώσεις

Τα κράτη μέλη θεσπίζουν κανόνες σχετικά με τις κυρώσεις που επιβάλλονται για την παράβαση εθνικών διατάξεων που θεσπίζονται δυνάμει της παρούσας οδηγίας και λαμβάνουν όλα τα απαιτούμενα μέτρα, ώστε να εξασφαλίζεται η εφαρμογή των κυρώσεων αυτών. Οι προβλεπόμενες κυρώσεις πρέπει να είναι αποτελεσματικές, ανάλογες και αποτρεπτικές.

↓ 2023/946 Αρθ. 1.10

Άρθρο 12

Επανεξέταση

Η Επιτροπή αξιολογεί την εφαρμογή της παρούσας οδηγίας και υποβάλλει τα αποτελέσματα της αξιολόγησης στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο έως τις 5 Ιουνίου 2033. Οι πληροφορίες που βασίζονται στις κοινοποιήσεις που αναφέρονται στο άρθρο 6, παράγραφος 2 καθίστανται διαθέσιμες σε ανώνυμη μορφή.

↓

Άρθρο 13

Κατάργηση

Η οδηγία 2003/25/ΕΚ, όπως τροποποιήθηκε με τις οδηγίες που παρατίθενται στο παράρτημα IV, μέρος Α, καταργείται, με την επιφύλαξη των υποχρεώσεων των κρατών μελών όσον αφορά στις προθεσμίες μεταφοράς στο εσωτερικό δίκαιο και τις ημερομηνίες εφαρμογής των οδηγιών που παρατίθενται στο παράρτημα IV, μέρος Β.

Οι παραπομπές στην καταργούμενη οδηγία νοούνται ως παραπομπές στην παρούσα οδηγία και διαβάζονται σύμφωνα με τον πίνακα αντιστοιχίας του παραρτήματος V.

↓ 2003/25/ΕΚ (προσαρμοσμένο)

Άρθρο 14

Έναρξη ισχύος

Η παρούσα οδηγία αρχίζει να ισχύει την ⌦ εικοστή ⌫ ημέρα δημοσίευσής της στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.

Άρθρο 15

Αποδέκτες

Η παρούσα οδηγία απευθύνεται στα κράτη μέλη.

Βρυξέλλες,

Για το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο	*Για το Συμβούλιο*
Ο Πρόεδρος	*Ο Πρόεδρος*