



Έγγραφο συνόδου

A8-0167/2017

21.4.2017

*****I**

ΕΚΘΕΣΗ

σχετικά με την πρόταση οδηγίας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την τροποποίηση της οδηγίας 2009/45/ΕΚ για τους κανόνες και τα πρότυπα ασφαλείας για τα επιβατηγά πλοία (COM(2016)0369 – C8-0208/2016 – 2016/0170(COD))

Επιτροπή Μεταφορών και Τουρισμού

Εισηγήτρια: Daniela Aiuto

Υπόμνημα για τα χρησιμοποιούμενα σύμβολα

- * Διαδικασία διαβούλευσης
- *** Διαδικασία έγκρισης
- ***I Συνήθης νομοθετική διαδικασία (πρώτη ανάγνωση)
- ***II Συνήθης νομοθετική διαδικασία (δεύτερη ανάγνωση)
- ***III Συνήθης νομοθετική διαδικασία (τρίτη ανάγνωση)

(Η ενδεικνυόμενη διαδικασία στηρίζεται στη νομική βάση που προτείνεται στο σχέδιο πράξης.)

Τροπολογίες σε σχέδιο πράξης

Τροπολογίες του Κοινοβουλίου σε δύο στήλες

Η διαγραφή κειμένου σημαίνεται με **πλάγιους έντονους χαρακτήρες** στην αριστερή στήλη. Η αντικατάσταση κειμένου σημαίνεται με **πλάγιους έντονους χαρακτήρες** και στις δύο στήλες. Το νέο κείμενο σημαίνεται με **πλάγιους έντονους χαρακτήρες** στη δεξιά στήλη.

Η πρώτη και η δεύτερη γραμμή της επικεφαλίδας κάθε τροπολογίας προσδιορίζουν το σχετικό τμήμα του εξεταζόμενου σχεδίου πράξης. Εάν μία τροπολογία αναφέρεται σε ήδη υφιστάμενη πράξη την οποία το σχέδιο πράξης αποσκοπεί να τροποποιήσει, η επικεφαλίδα περιέχει επιπλέον και μία τρίτη και μία τέταρτη γραμμή που προσδιορίζουν αντίστοιχα την υφιστάμενη πράξη και τη διάταξή της στην οποία αναφέρεται η τροπολογία.

Τροπολογίες του Κοινοβουλίου με μορφή ενοποιημένου κειμένου

Τα νέα τμήματα του κειμένου σημαίνονται με **πλάγιους έντονους χαρακτήρες**. Τα τμήματα του κειμένου που απαλείφονται σημαίνονται με το σύμβολο **■** ή με διαγραφή. Η αντικατάσταση κειμένου σημαίνεται με **πλάγιους έντονους χαρακτήρες** που υποδηλώνουν το νέο κείμενο και με διαγραφή του κειμένου που αντικαθίσταται.

Κατ' εξαίρεση, δεν σημαίνονται οι τροποποιήσεις αυστηρά τεχνικής φύσης που επιφέρουν οι υπηρεσίες κατά την επεξεργασία του τελικού κειμένου.

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

Σελίδα

ΣΧΕΔΙΟ ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΟΥ ΨΗΦΙΣΜΑΤΟΣ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ	5
ΑΙΤΙΟΛΟΓΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ	21
ΓΝΩΜΟΔΟΤΗΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΝΟΜΙΚΩΝ ΘΕΜΑΤΩΝ	24
ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΤΗΣ ΑΡΜΟΔΙΑΣ ΕΠΙ ΤΗΣ ΟΥΣΙΑΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ	28
ΤΕΛΙΚΗ ΨΗΦΟΦΟΡΙΑ ΜΕ ΟΝΟΜΑΣΤΙΚΗ ΚΛΗΣΗ ΣΤΗΝ ΑΡΜΟΔΙΑ ΕΠΙ ΤΗΣ ΟΥΣΙΑΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗ	29

ΣΧΕΔΙΟ ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΟΥ ΨΗΦΙΣΜΑΤΟΣ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ

σχετικά με την πρόταση οδηγίας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την τροποποίηση της οδηγίας 2009/45/ΕΚ για τους κανόνες και τα πρότυπα ασφαλείας για τα επιβατηγά πλοία
(COM(2016)0369 – C8 0208/2016 – 2016/0170(COD))

(Συνήθης νομοθετική διαδικασία: πρώτη ανάγνωση)

Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο,

- έχοντας υπόψη την πρόταση της Επιτροπής προς το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο (COM(2016)0369),
 - έχοντας υπόψη το άρθρο 294 παράγραφος 2 και το άρθρο 100 παράγραφος 2 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, σύμφωνα με τα οποία του υποβλήθηκε η πρόταση από την Επιτροπή (C8-0208/2016),
 - έχοντας υπόψη το άρθρο 294 παράγραφος 3 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης,
 - έχοντας υπόψη τη γνώμη της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής της 19ης Οκτωβρίου 2016¹,
 - έχοντας υπόψη το άρθρο 59 του Κανονισμού του,
 - έχοντας υπόψη την έκθεση της Επιτροπής Μεταφορών και Τουρισμού και τη γνωμοδότηση της Επιτροπής Νομικών Θεμάτων (A8-0167/2017),
1. εγκρίνει τη θέση του σε πρώτη ανάγνωση όπως παρατίθεται κατωτέρω·
 2. ζητεί από την Επιτροπή να του υποβάλει εκ νέου την πρόταση, αν την αντικαταστήσει με νέο κείμενο, αν της επιφέρει σημαντικές τροποποιήσεις ή αν προτίθεται να της επιφέρει σημαντικές τροποποιήσεις·
 3. αναθέτει στον Πρόεδρό του να διαβιβάσει τη θέση του Κοινοβουλίου στο Συμβούλιο, στην Επιτροπή και στα εθνικά κοινοβούλια.

¹ Δεν έχει δημοσιευθεί ακόμη στην Επίσημη Εφημερίδα.

Τροπολογία 1

Πρόταση οδηγίας Αιτιολογική σκέψη 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(1) Προκειμένου να διατηρηθεί το υψηλό επίπεδο ασφάλειας που προβλέπεται από τα κοινά πρότυπα ασφάλειας όπως καθορίζονται στην οδηγία 2009/45/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου¹⁶, καθώς και ισότιμοι όροι ανταγωνισμού, πρέπει να βελτιωθεί η εφαρμογή της εν λόγω οδηγίας. Η οδηγία 2009/45/EK πρέπει να ισχύει μόνο για τα επιβατηγά πλοία και τα σκάφη για τα οποία προορίζονται τα οικεία πρότυπα ασφάλειας. Συνεπώς, είναι απαραίτητο να εξαιρεθούν από το πεδίο εφαρμογής της εν λόγω οδηγίας ορισμένοι τύποι πλοίων, όπως τα βοηθητικά σκάφη, τα ιστιοφόρα πλοία ή τα πλοία που μεταφέρουν εκπαιδευμένο προσωπικό το οποίο έχει προσληφθεί για τις ανάγκες του πλοίου ή απασχολείται σε υπεράκτιες εγκαταστάσεις.

¹⁶ Οδηγία 2009/45/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 6ης Μαΐου 2009, για τους κανόνες και τα πρότυπα ασφαλείας για τα επιβατηγά πλοία (EE L 163 της 25.6.2009, σ. 1).

Τροπολογία 2

Πρόταση οδηγίας Αιτιολογική σκέψη 1 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(1) Προκειμένου να διατηρηθεί το υψηλό επίπεδο ασφάλειας **και εμπιστοσύνης των επιβατών** που προβλέπεται από τα κοινά πρότυπα ασφάλειας όπως καθορίζονται στην οδηγία 2009/45/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, καθώς και ισότιμοι όροι ανταγωνισμού, πρέπει να βελτιωθεί η εφαρμογή της εν λόγω οδηγίας. Η οδηγία 2009/45/EK πρέπει να ισχύει μόνο για τα επιβατηγά πλοία και τα σκάφη για τα οποία προορίζονται τα οικεία πρότυπα ασφάλειας. Συνεπώς, είναι απαραίτητο να εξαιρεθούν από το πεδίο εφαρμογής της εν λόγω οδηγίας ορισμένοι τύποι πλοίων, όπως τα βοηθητικά σκάφη, τα ιστιοφόρα πλοία ή τα πλοία που μεταφέρουν εκπαιδευμένο προσωπικό το οποίο έχει προσληφθεί για τις ανάγκες του πλοίου ή απασχολείται σε υπεράκτιες εγκαταστάσεις.

¹⁶ Οδηγία 2009/45/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 6ης Μαΐου 2009, για τους κανόνες και τα πρότυπα ασφαλείας για τα επιβατηγά πλοία (EE L 163 της 25.6.2009, σ. 1).

(1α) Τα βοηθητικά σκάφη χρησιμοποιούνται για να μεταφέρουν τους επιβάτες από επιβατηγά πλοία απευθείας

προς την ακτή και αντιστρόφως, χρησιμοποιώντας τη συντομότερη διαδρομή. Δεν είναι κατάλληλα και δεν θα πρέπει να χρησιμοποιούνται, για άλλα είδη υπηρεσιών, όπως οι παράκτιες εκδρομές σε αξιοθέατα. Οι εκδρομές αυτές θα πρέπει να αναλαμβάνονται από πλοία που πληρούν τις απαιτήσεις για επιβατηγά πλοία του παράκτιου κράτους, όπως σημειώνεται, μεταξύ άλλων, στις κατευθυντήριες γραμμές του IMO (MSC.1/Circ. 1417 σχετικά με τις κατευθυντήριες γραμμές για τους επιβάτες βοηθητικών σκαφών). Η Επιτροπή πρέπει να αξιολογήσει την ανάγκη να εκπονηθούν κοινές ευρωπαϊκές απαιτήσεις, συμπεριλαμβανομένων υποχρεωτικών διατάξεων, για τα βοηθητικά σκάφη και να εκδώσει ειδικές κατευθυντήριες γραμμές πριν από το 2020, προκειμένου, μεταξύ άλλων, να διευκολύνει την εναρμόνιση των κανόνων και των προτύπων μεταξύ των κρατών μελών.

Τροπολογία 3

Πρόταση οδηγίας Αιτιολογική σκέψη 1 β (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(1β) Η οδηγία 2009/45/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου εξαιρεί από το πεδίο εφαρμογής της τα μη μηχανοκίνητα επιβατηγά πλοία. Τα ιστιοφόρα πλοία δεν πρέπει να πιστοποιούνται σύμφωνα με την εν λόγω οδηγία, εφόσον η μηχανική πρόωση προορίζεται μόνο για βοηθητική χρήση και χρήση σε καταστάσεις εκτάκτου ανάγκης. Η Επιτροπή θα πρέπει, ως εκ τούτου, να αξιολογήσει την ανάγκη για κοινές ευρωπαϊκές απαιτήσεις για την κατηγορία αυτή των επιβατηγών πλοίων και, εν πάση περιπτώσει, θα πρέπει να δημοσιεύσει συγκεκριμένες κατευθυντήριες γραμμές έως το 2020.

Σκοπός αυτών των κατευθυντηρίων γραμμών θα πρέπει επίσης να είναι η διευκόλυνση της εναρμόνισης των κανόνων και προτύπων που χρησιμοποιούνται στα κράτη μέλη, χωρίς να προσθέτουν απαιτήσεις πέραν εκείνων που ορίζονται στους κανόνες του ΙΜΟ.

Τροπολογία 4

Πρόταση οδηγίας Αιτιολογική σκέψη 1 γ (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(1γ) Οι υπεράκτιες εγκαταστάσεις εξυπηρετούνται από σκάφη που μεταφέρουν εργαζομένους. Αυτοί οι εργαζόμενοι απαιτείται να ολοκληρώνουν επιτυχώς κύκλο μαθημάτων υποχρεωτικής κατάρτισης σε θέματα ασφάλειας και να πληρούν ορισμένα υποχρεωτικά κριτήρια φυσικής κατάστασης. Θα πρέπει συνεπώς να θεωρούνται «ειδικοί» επιβάτες, οι οποίοι πρέπει να καλύπτονται από διαφορετικούς και ειδικούς κανόνες ασφάλειας που δεν εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της παρούσας οδηγίας. Τα κράτη μέλη καλούνται να στηρίξουν ενεργά το έργο του ΙΜΟ στον τομέα των προτύπων ασφαλείας για τα σκάφη που εξυπηρετούν υπεράκτιες εγκαταστάσεις, με βάση το ψήφισμά του MSC.418(97).

Τροπολογία 5

Πρόταση οδηγίας Αιτιολογική σκέψη 2

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(2) Το πρόγραμμα βελτίωσης της καταλληλότητας του κανονιστικού πλαισίου (REFIT)¹⁷ έχει δείξει ότι τα πλοία από αλουμίνιο δεν πιστοποιούνται σε όλα τα κράτη μέλη βάσει της οδηγίας

(2) Το πρόγραμμα βελτίωσης της καταλληλότητας του κανονιστικού πλαισίου (REFIT)¹⁷ έχει δείξει ότι τα πλοία από αλουμίνιο δεν πιστοποιούνται σε όλα τα κράτη μέλη βάσει της οδηγίας

2009/45/EK. Τούτο δημιουργεί μια άνιση κατάσταση η οποία υπονομεύει τον απώτερο σκοπό της επίτευξης κοινού και υψηλού επιπέδου ασφάλειας για τους επιβάτες που ταξιδεύουν σε εσωτερικά δρομολόγια στα κράτη μέλη της Ένωσης. Για να αποφευχθεί ο κίνδυνος της ανομοιογενούς εφαρμογής που ενέχει η ερμηνεία του πεδίου εφαρμογής της οδηγίας όσον αφορά τον ορισμό του αλουμινίου ως ισοδύναμου υλικού και την ισχύ των αντίστοιχων προτύπων πυρασφάλειας, πρέπει να αποσαφηνιστεί ο ορισμός του ισοδύναμου υλικού.

2009/45/EK. Τούτο δημιουργεί μια άνιση κατάσταση η οποία υπονομεύει τον απώτερο σκοπό της επίτευξης κοινού και υψηλού επιπέδου ασφάλειας για τους επιβάτες που ταξιδεύουν σε εσωτερικά δρομολόγια στα κράτη μέλη της Ένωσης. Για να αποφευχθεί ο κίνδυνος της ανομοιογενούς εφαρμογής που ενέχει η ερμηνεία του πεδίου εφαρμογής της οδηγίας όσον αφορά τον ορισμό του αλουμινίου ως ισοδύναμου υλικού και την ισχύ των αντίστοιχων προτύπων πυρασφάλειας, πρέπει να αποσαφηνιστεί ο ορισμός του ισοδύναμου υλικού. **Κατά συνέπεια, το αλουμίνιο θα πρέπει να θεωρηθεί ως υλικό ισοδύναμο του χάλυβα σε όλα τα κράτη μέλη. Ωστόσο, διαπιστώθηκε ότι οι εθνικοί κανόνες για τα πλοία από αλουμίνιο εγγυώνται υψηλό επίπεδο ασφάλειας για τους επιβάτες που ταξιδεύουν σε εσωτερικά δρομολόγια. Συνεπώς, θα πρέπει να δοθεί στα κράτη μέλη η δυνατότητα να διατηρήσουν τα υφιστάμενα αυστηρότερα συστήματά τους για την πρόληψη των πυρκαγιών.**

¹⁷ COM(2015)508.

¹⁷ COM(2015)508.

Τροπολογία 6

Πρόταση οδηγίας Αιτιολογική σκέψη 3

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(3) Με σκοπό την ενίσχυση της νομικής σαφήνειας και συνοχής, πρέπει να επικαιροποιηθούν μερικοί ορισμοί και ορισμένες παραπομπές και να εναρμονιστούν περαιτέρω με τους σχετικούς διεθνείς ή ενωσιακούς κανόνες. Κατά την επιδίωξη των ανωτέρω, πρέπει να ληφθεί ειδική μέριμνα, ώστε να μην μεταβληθεί το υφιστάμενο πεδίο εφαρμογής και επίπεδο ασφάλειας που προβλέπεται από την οδηγία 2009/45/EK. Ειδικότερα, ο ορισμός του παραδοσιακού

Τροπολογία

(3) Με σκοπό την ενίσχυση της νομικής σαφήνειας και συνοχής, πρέπει να επικαιροποιηθούν μερικοί ορισμοί και ορισμένες παραπομπές και να εναρμονιστούν περαιτέρω με τους σχετικούς διεθνείς ή ενωσιακούς κανόνες. Κατά την επιδίωξη των ανωτέρω, πρέπει να ληφθεί ειδική μέριμνα, ώστε να μην μεταβληθεί το υφιστάμενο πεδίο εφαρμογής και **να αυξηθεί το** επίπεδο ασφάλειας που προβλέπεται από την οδηγία 2009/45/EK. Ειδικότερα, ο ορισμός

πλοίου πρέπει να ευθυγραμμιστεί καλύτερα με την οδηγία 2002/59/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου¹⁸ και, ταυτόχρονα, να διατηρηθούν ως έχουν τα ισχύοντα κριτήρια σχετικά με το έτος κατασκευής και τον τύπο του υλικού. Ο ορισμός των θαλαμηγών και των σκαφών αναψυχής πρέπει να ευθυγραμμιστεί περαιτέρω με τη διεθνή σύμβαση για την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα (σύμβαση SOLAS).

¹⁸ Οδηγία 2002/59/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 27ης Ιουνίου 2002, για τη δημιουργία κοινοτικού συστήματος παρακολούθησης της κυκλοφορίας των πλοίων και ενημέρωσης και την κατάργηση της οδηγίας 93/75/ΕΟΚ του Συμβουλίου (ΕΕ L 208 της 5.8.2002, σ. 10).

του παραδοσιακού πλοίου πρέπει να ευθυγραμμιστεί καλύτερα με την οδηγία 2002/59/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου¹⁸ και, ταυτόχρονα, να διατηρηθούν ως έχουν τα ισχύοντα κριτήρια σχετικά με το έτος κατασκευής και τον τύπο του υλικού. Ο ορισμός των θαλαμηγών και των σκαφών αναψυχής πρέπει να ευθυγραμμιστεί περαιτέρω με τη διεθνή σύμβαση για την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα (σύμβαση SOLAS).

¹⁸ Οδηγία 2002/59/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 27ης Ιουνίου 2002, για τη δημιουργία κοινοτικού συστήματος παρακολούθησης της κυκλοφορίας των πλοίων και ενημέρωσης και την κατάργηση της οδηγίας 93/75/ΕΟΚ του Συμβουλίου (ΕΕ L 208 της 5.8.2002, σ. 10).

Τροπολογία 7

Πρόταση οδηγίας Αιτιολογική σκέψη 4

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(4) Σύμφωνα με την αρχή της αναλογικότητας, αποδείχθηκε ότι οι ισχύουσες δεσμευτικές απαιτήσεις που απορρέουν από τη Σύμβαση SOLAS είναι δύσκολο να προσαρμοστούν στα μικρά επιβατηγά πλοία μήκους κάτω των 24 μέτρων. Επιπλέον, τα μικρά σκάφη κατασκευάζονται κυρίως από υλικά εκτός του χάλυβα και, ως εκ τούτου, ο αριθμός των εν λόγω πλοίων που έχουν πιστοποιηθεί βάσει της οδηγίας 2009/45/EK είναι πολύ περιορισμένος. Ελλείπει ιδιαίτερων προβλημάτων ασφαλείας και εφόσον στην οδηγία δεν προβλέπονται κατάλληλα πρότυπα, τα πλοία μήκους κάτω των 24 μέτρων πρέπει, συνεπώς, να εξαιρούνται από το οικείο πεδίο εφαρμογής και να υπόκεινται σε

Τροπολογία

(4) Σύμφωνα με την αρχή της αναλογικότητας, αποδείχθηκε ότι οι ισχύουσες δεσμευτικές απαιτήσεις που απορρέουν από τη Σύμβαση SOLAS είναι δύσκολο να προσαρμοστούν στα μικρά επιβατηγά πλοία μήκους κάτω των 24 μέτρων. Επιπλέον, τα μικρά σκάφη κατασκευάζονται κυρίως από υλικά εκτός του χάλυβα και, ως εκ τούτου, ο αριθμός των εν λόγω πλοίων που έχουν πιστοποιηθεί βάσει της οδηγίας 2009/45/EK είναι πολύ περιορισμένος. Ελλείπει ιδιαίτερων προβλημάτων ασφαλείας και εφόσον στην οδηγία δεν προβλέπονται κατάλληλα πρότυπα, τα πλοία μήκους κάτω των 24 μέτρων πρέπει, συνεπώς, να εξαιρούνται από το οικείο πεδίο εφαρμογής και να υπόκεινται σε

ειδικά πρότυπα ασφάλειας καθοριζόμενα από τα κράτη μέλη, τα οποία είναι τα πλέον κατάλληλα να εκτιμήσουν τους τοπικούς περιορισμούς της ναυσιπλοΐας για τα εν λόγω πλοία όσον αφορά την απόσταση από την ακτή ή τον λιμένα και τις καιρικές συνθήκες.

ειδικά πρότυπα ασφάλειας καθοριζόμενα από τα κράτη μέλη, τα οποία είναι τα πλέον κατάλληλα να εκτιμήσουν τους τοπικούς περιορισμούς της ναυσιπλοΐας για τα εν λόγω πλοία όσον αφορά την απόσταση από την ακτή ή τον λιμένα και τις καιρικές συνθήκες. **Στον καθορισμό των προτύπων αυτών, τα κράτη μέλη πρέπει να ενεργούν σύμφωνα με τις κατευθυντήριες γραμμές που εκδίδει η Επιτροπή. Ενεργώντας με τον τρόπο αυτό, πρέπει να λαμβάνουν υπόψη άλλες διεθνείς συμφωνίες και συμβάσεις του ΙΜΟ, και θα πρέπει να αποφεύγουν να θεσπίζουν επιπρόσθετες απαιτήσεις πέραν των υφιστάμενων διεθνών κανόνων. Η Επιτροπή πρέπει να επιταχύνει την κατάρτιση των κατευθυντηρίων γραμμών για αυτά τα πλοία, όπως προβλέπεται από το πρόγραμμα εργασίας της Επιτροπής για το 2017.**

Τροπολογία 8

Πρόταση οδηγίας Αιτιολογική σκέψη 5 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(5α) Λόγω των συγκεκριμένων γεωγραφικών και καιρικών χαρακτηριστικών και του μεγάλου αριθμού νησιών στην Ελλάδα που πρέπει να εξυπηρετούνται τακτικά και συχνά, τόσο από την ηπειρωτική χώρα όσο και από άλλα ελληνικά νησιά, και του επακόλουθου μεγάλου αριθμού πιθανών θαλάσσιων συνδέσεων, θα πρέπει να επιτραπεί στην Ελλάδα να παρεκκλίνει από την υποχρέωση καθορισμού θαλάσσιων περιοχών. Ειδικότερα, θα πρέπει να επιτραπεί στην Ελλάδα να ταξινομεί τα επιβατηγά πλοία σύμφωνα με τη συγκεκριμένη θαλάσσια διαδρομή στην οποία εκτελούν δρομολόγια, διατηρώντας παράλληλα τα ίδια κριτήρια για τις κατηγορίες επιβατηγών πλοίων και

Τροπολογία 9

Πρόταση οδηγίας Αιτιολογική σκέψη 7

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(7) Για να ενισχυθεί η διαφάνεια και να διευκολυνθεί η κοινοποίηση των εξαιρέσεων, των ισοδύναμων απαιτήσεων και των πρόσθετων μέτρων ασφαλείας από τα κράτη μέλη, η Επιτροπή πρέπει να **συστήσσει και να τηρεί βάση δεδομένων για τον σκοπό αυτό**. Αυτή πρέπει να περιλαμβάνει τα κοινοποιηθέντα μέτρα τόσο υπό τη μορφή σχεδίου όσο και υπό την εγκριθείσα μορφή τους.

Τροπολογία

(7) Για να ενισχυθεί η διαφάνεια και να διευκολυνθεί η κοινοποίηση των εξαιρέσεων, των ισοδύναμων απαιτήσεων και των πρόσθετων μέτρων ασφαλείας από τα κράτη μέλη, η Επιτροπή, **σε συνεργασία με τα κράτη μέλη, θα πρέπει να δημιουργήσει μια βάση δεδομένων για τον σκοπό αυτό, την οποία θα πρέπει να διατηρεί και να καθιστά διαθέσιμη σε δημόσιο ιστότοπο**. Η εν λόγω βάση δεδομένων πρέπει να περιλαμβάνει τα κοινοποιηθέντα μέτρα τόσο υπό τη μορφή σχεδίου όσο και υπό την εγκριθείσα μορφή τους.

Τροπολογία 10

Πρόταση οδηγίας Αιτιολογική σκέψη 9

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(9) Προκειμένου να ληφθούν υπόψη οι εξελίξεις σε διεθνές επίπεδο και η σχετική εμπειρία, καθώς και για την ενίσχυση της διαφάνειας, θα 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, για την επικαιροποίηση των τεχνικών απαιτήσεων και για τη θέσπιση **των όρων χρήσης** της βάσης δεδομένων που τηρεί η Επιτροπή για την καταχώριση των κοινοποιήσεων απαλλαγών που υποβάλλουν τα κράτη

Τροπολογία

(9) Προκειμένου να ληφθούν υπόψη οι εξελίξεις σε διεθνές επίπεδο και η σχετική εμπειρία, καθώς και για την ενίσχυση της διαφάνειας, θα 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, για την επικαιροποίηση των τεχνικών απαιτήσεων και για τη θέσπιση **λεπτομερών ρυθμίσεων για την πρόσβαση και χρήση** της βάσης δεδομένων που τηρεί η Επιτροπή για την καταχώριση των κοινοποιήσεων

μέλη και των αιτημάτων παρέκκλισης, σύμφωνα με την παρούσα οδηγία. 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 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.

απαλλαγών που υποβάλλουν τα κράτη μέλη και των αιτημάτων παρέκκλισης, σύμφωνα με την παρούσα οδηγία. 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 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.

Τροπολογία 11

Πρόταση οδηγίας Αιτιολογική σκέψη 10

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(10) Προκειμένου να καθιερωθούν ισότιμοι όροι ανταγωνισμού για τα επιβατηγά πλοία που εκτελούν δρομολόγια από και προς λιμένες της Ένωσης, ανεξάρτητα από τη φύση των δρομολογίων που εκτελούν, οι ενέργειες της Ένωσης που αποσκοπούν στην επίσπευση των **διεξαγόμενων** εργασιών του IMO για την αναθεώρηση των κανονισμών της σύμβασης SOLAS, πρέπει να εναρμονιστούν με τη Συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Τροπολογία

(10) Προκειμένου να καθιερωθούν ισότιμοι όροι ανταγωνισμού για τα επιβατηγά πλοία που εκτελούν δρομολόγια από και προς λιμένες της Ένωσης, ανεξάρτητα από τη φύση των δρομολογίων που εκτελούν, οι ενέργειες της Ένωσης που αποσκοπούν στην επίσπευση των εργασιών του IMO για την αναθεώρηση **και τη βελτίωση** των κανονισμών της σύμβασης SOLAS, πρέπει να εναρμονιστούν με τη Συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Τροπολογία 12

Πρόταση οδηγίας Αιτιολογική σκέψη 11 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(11α) Το ανθρώπινο στοιχείο αποτελεί θεμελιώδη συνιστώσα της ασφάλειας των πλοίων και των σχετικών διαδικασιών. Με σκοπό τη διατήρηση υψηλού επιπέδου ασφάλειας, είναι αναγκαίο να λαμβάνεται υπόψη η σύνδεση μεταξύ ασφάλειας, διαβίωσης, εργασίας και κατάρτισης, καθώς και η ανάγκη επαρκούς εκπαίδευσης για διασυνοριακές διασώσεις και δράσεις έκτακτης ανάγκης. Η Ένωση θα πρέπει, ως εκ τούτου, να διαδραματίσει ενεργό ρόλο, ακόμη και σε διεθνές επίπεδο, με στόχο την παρακολούθηση και τη βελτίωση της κοινωνικής διάστασης των εργαζομένων στα πλοία.

Τροπολογία 13

Πρόταση οδηγίας Αιτιολογική σκέψη 11 β (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(11β) Προκειμένου να διευκολυνθούν οι διαδικασίες εφαρμογής και μεταφοράς στο εθνικό δίκαιο, θα πρέπει να στηριχθούν ο ρόλος του EMSA και η χρήση της υπάρχουσας ομάδας εμπειρογνομόνων σε θέματα ασφάλειας των επιβατηγών πλοίων στο πλαίσιο της Ομάδας Θαλάσσιας Ασφάλειας.

Τροπολογία 14

Πρόταση οδηγίας Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 1 – στοιχείο δ α (νέο) Οδηγία 2009/45/EK Άρθρο 2 – παράγραφος 1 – στοιχείο ιζ – εδάφιο 1

«θαλάσσια περιοχή»: περιοχή που καθορίζεται σύμφωνα με το άρθρο 4 παράγραφος 2·

δ α) το στοιχείο ιζ) πρώτο εδάφιο αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«θαλάσσια περιοχή ή θαλάσσια διαδρομή»: περιοχή ή - όταν, για γεωγραφικούς λόγους, δεν είναι δυνατόν να καθοριστεί μια θαλάσσια περιοχή - διαδρομή που καθορίζεται σύμφωνα με το άρθρο 4 παράγραφος 2·»

Τροπολογία 15

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 1 – στοιχείο ι

Οδηγία 2009/45/EK

Άρθρο 2 – παράγραφος 1 – στοιχείο κστ α

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

κστ α) «ισοδύναμο υλικό»: κράμα αλουμινίου ή άλλο άκαυστο υλικό το οποίο, λόγω της **μονώσεώς του**, παρουσιάζει ιδιότητες δομής και ακεραιότητας ισοδύναμες με εκείνες του χάλυβα στο τέλος της εφαρμοζόμενης έκθεσης στην πρότυπη δοκιμή πυρός·

Τροπολογία

κστ α) «ισοδύναμο υλικό»: κράμα αλουμινίου ή άλλο άκαυστο υλικό το οποίο, **μόνο του ή** λόγω της **παρεχόμενης μονώσεως**, παρουσιάζει ιδιότητες δομής και ακεραιότητας ισοδύναμες με εκείνες του χάλυβα στο τέλος της εφαρμοζόμενης έκθεσης στην πρότυπη δοκιμή πυρός

Τροπολογία 16

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 1 – στοιχείο ι

Οδηγία 2009/45/EK

Άρθρο 2 – παράγραφος 1 – στοιχείο κστ γ

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

κστ γ) «παραδοσιακά πλοία»: ιστορικά **επιβατηγά** πλοία κάθε είδους και τα αντίγραφά τους, **σχεδιασμένα πριν από το 1965 και κατασκευασμένα κατά το μεγαλύτερο μέρος από τα αρχικά υλικά**, περιλαμβανομένων εκείνων που σχεδιάζονται προκειμένου να ενθαρρυνθούν και να προωθηθούν παραδοσιακές ικανότητες και στοιχεία της ναυτικής τέχνης, τα οποία χρησιμεύουν ως

Τροπολογία

κστ γ) «παραδοσιακά πλοία»: ιστορικά πλοία κάθε είδους και τα αντίγραφά τους, περιλαμβανομένων εκείνων που σχεδιάζονται προκειμένου να ενθαρρυνθούν και να προωθηθούν παραδοσιακές ικανότητες και στοιχεία της ναυτικής τέχνης, τα οποία χρησιμεύουν ως ζωντανά πολιτιστικά μνημεία, λειτουργούν δε σύμφωνα με τις πατροπαράδοτες

ζωντανά πολιτιστικά μνημεία, λειτουργούν
δε σύμφωνα με τις πατροπαράδοτες
ναυτικές αρχές και τεχνικές·

ναυτικές αρχές και τεχνικές·

Τροπολογία 17

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 1 – στοιχείο ι

Οδηγία 2009/45/EK

Άρθρο 2 – παράγραφος 1 – στοιχείο κστ ε

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

«κστ ε) «βοηθητικό σκάφος»: λέμβος που μεταφέρεται σε πλοίο και χρησιμοποιείται για τη μεταφορά άνω των 12 επιβατών από στάσιμο επιβατηγό πλοίο προς την ακτή και αντιστρόφως·

Τροπολογία

«κστ ε) «βοηθητικό σκάφος»: λέμβος που μεταφέρεται σε πλοίο και χρησιμοποιείται για την *απευθείας* μεταφορά άνω των 12 επιβατών από στάσιμο επιβατηγό πλοίο προς την ακτή και αντιστρόφως, *μέσω της συντομότερας διαδρομής, υπό την έννοια των κατευθυντήριων γραμμών του IMO MSC.1/Circ.1417·*

Τροπολογία 18

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 3 – στοιχείο β α (νέο)

Οδηγία 2009/45/EK

Άρθρο 4 – παράγραφος 2 – εδάφιο 1 α (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

β α) προστίθεται η ακόλουθη παράγραφος:

Κατά παρέκκλιση από το στοιχείο α) του πρώτου εδαφίου, για γεωγραφικούς λόγους, η Ελλάδα μπορεί να καταρτίζει και να επικαιροποιεί, όταν απαιτείται, κατάλογο των θαλασσιών διαδρομών που καλύπτει όλα τα δρομολόγια στο εσωτερικό της Ελλάδας, αντί για την κατάρτιση ή επικαιροποίηση καταλόγου θαλασσιών περιοχών. Στο πλαίσιο αυτό, η Ελλάδα χρησιμοποιεί τα αντίστοιχα κριτήρια για τις κατηγορίες των επιβατηγών πλοίων που ορίζονται στην παράγραφο 1.

Τροπολογία 19

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 4 – στοιχείο β

Οδηγία 2009/45/EK

Άρθρο 5 – παράγραφος 3

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

3. Το κράτος λιμένα μπορεί να επιθεωρεί ένα επιβατηγό πλοίο, ή αντιστοίχως ένα επιβατηγό ταχύπλοο σκάφος, που εκτελεί εσωτερικά δρομολόγια και να ελέγχει τα έγγραφά του, σύμφωνα με τις διατάξεις της οδηγίας 2009/16/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου*.

Τροπολογία

3. Το κράτος λιμένα μπορεί να επιθεωρεί ένα επιβατηγό πλοίο, **ένα οχηματαγωγό ro-ro** ή ένα επιβατηγό ταχύπλοο σκάφος, που εκτελεί εσωτερικά δρομολόγια και να ελέγχει τα έγγραφά του, σύμφωνα με τις διατάξεις της οδηγίας 2009/16/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου*.

Τροπολογία 20

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 5 – στοιχείο ε

Οδηγία 2009/45/EK

Άρθρο 6 – παράγραφος 6

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

6. Πλοία που έχουν κατασκευαστεί με ισοδύναμο υλικό πριν από **την έναρξη ισχύος της παρούσας οδηγίας** πρέπει να συμμορφωθούν προς τις απαιτήσεις της εντός **[5 ετών από την ημερομηνία που αναφέρεται στο άρθρο 2 παράγραφος 1 δεύτερο εδάφιο]**.

Τροπολογία

6. Πλοία που έχουν κατασκευαστεί με ισοδύναμο υλικό πριν από **[την ημερομηνία μεταφοράς που αναφέρεται στο δεύτερο εδάφιο του άρθρου 2 παράγραφος 1]** πρέπει να συμμορφωθούν προς τις απαιτήσεις της εντός **[να εισαχθεί η ημερομηνία που αντιστοιχεί σε πέντε έτη μετά την ημερομηνία που αναφέρεται στο άρθρο 2 παράγραφος 1 δεύτερο εδάφιο]**.

Τροπολογία 21

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 5 – στοιχείο ε α (νέο)

Οδηγία 2009/45/EK

Άρθρο 6 – παράγραφος 6 α (νέα)

ε α) προστίθεται η ακόλουθη παράγραφος 6α:

6α. Κατά παρέκκλιση από την παράγραφο 6, ένα κράτος μέλος που έχει περισσότερα από 60 επιβατηγά πλοία που είναι κατασκευασμένα από κράμα αλουμινίου και φέρουν τη σημαία του στις [ημερομηνία έναρξης ισχύος] μπορεί να εξαιρέσει, έως τις [να εισαχθεί η ημερομηνία που αντιστοιχεί σε 8 έτη μετά την ημερομηνία μεταφοράς που αναφέρεται στο άρθρο 2 παράγραφος 1, δεύτερο εδάφιο] τα επιβατηγά πλοία των κατηγοριών B, C και D που είναι κατασκευασμένα από κράμα αλουμινίου από τις διατάξεις της παρούσας οδηγίας, υπό τον όρο ότι δεν υφίσταται μείωση του επιπέδου ασφαλείας και ότι κάθε επιβατηγό πλοίο που εξαιρείται κατασκευάστηκε πριν από τις [ημερομηνία μεταφοράς που αναφέρεται στο άρθρο 2 παράγραφος 1, δεύτερο εδάφιο] και δραστηριοποιείται αποκλειστικά μεταξύ των λιμένων του εν λόγω κράτους μέλους.

Τροπολογία 22

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 8 – στοιχείο β

Οδηγία 2009/45/EK

Άρθρο 9 – παράγραφος 4 – εδάφιο 4 α (νέο)

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

Τροπολογία 23

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 8 – στοιχείο β

Οδηγία 2009/45/EK

Άρθρο 9 – παράγραφος 4 – εδάφιο 4 β (νέο)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

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

Τροπολογία 24

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 8 – στοιχείο β

Οδηγία 2009/45/EK

Άρθρο 9 – παράγραφος 4 – εδάφιο 5

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

Τα μέτρα που αναφέρονται στο δεύτερο και τέταρτο εδάφιο κοινοποιούνται μέσω βάσης δεδομένων που έχει συστήσει και τηρεί η Επιτροπή για τον σκοπό αυτό. Η Επιτροπή εξουσιοδοτείται να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 10α σχετικά με τους όρους πρόσβασης σε αυτή τη βάση δεδομένων.»

«Τα μέτρα που αναφέρονται στο δεύτερο και τέταρτο εδάφιο κοινοποιούνται μέσω βάσης δεδομένων που έχει συστήσει, τηρεί και καθιστά διαθέσιμη σε δημόσια προσβάσιμο δικτυακό τόπο η Επιτροπή για τον σκοπό αυτό. Η Επιτροπή εξουσιοδοτείται να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 10α σχετικά με τις λεπτομερείς ρυθμίσεις για την πρόσβαση σε αυτή τη βάση δεδομένων.»

Τροπολογία 25

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 14

Οδηγία 2009/45/EK

Άρθρο 14 – παράγραφος 1

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

«1. Για τα επιβατηγά πλοία που εκτελούν διεθνή δρομολόγια η Ένωση υποβάλλει προτάσεις στον ΙΜΟ ζητώντας

«1. Για τα επιβατηγά πλοία που εκτελούν διεθνή δρομολόγια η Ένωση υποβάλλει προτάσεις στον ΙΜΟ ζητώντας

να επιταχυνθούν οι *διεξαγόμενες* εργασίες του IMO για την αναθεώρηση των κανονισμών της σύμβασης SOLAS του 1974, στην επικαιροποιημένη της έκδοση, που αφορούν ζητήματα τα οποία επαφίενται στη διακριτική ευχέρεια της αρχής, με σκοπό τη διατύπωση εναρμονισμένης ερμηνείας των εν λόγω κανονισμών και την έγκριση αντίστοιχης τροποποίησής τους.

να επιταχυνθούν οι εργασίες του IMO για την αναθεώρηση *και τη βελτίωση* των κανονισμών της σύμβασης SOLAS του 1974, στην επικαιροποιημένη της έκδοση, που αφορούν ζητήματα τα οποία επαφίενται στη διακριτική ευχέρεια της αρχής, με σκοπό τη διατύπωση εναρμονισμένης ερμηνείας των εν λόγω κανονισμών και την έγκριση αντίστοιχης τροποποίησής τους.»

Τροπολογία 26

Πρόταση οδηγίας

Άρθρο 1 – παράγραφος 1 – σημείο 14 α (νέο)

Οδηγία 2009/45/EK

Άρθρο 15 – παράγραφος 1 α (νέα)

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

Τροπολογία

(14α) Στο άρθρο 15, προστίθεται η εξής παράγραφος:

Πιο συγκεκριμένα, για τον καθορισμό των κυρώσεων συνυπολογίζονται η σοβαρότητα, η διάρκεια και ο εσκεμμένος χαρακτήρας της παράβασης, και οι κυρώσεις είναι σημαντικότερες όταν υπάρχουν επιβαρυντικοί παράγοντες.

ΑΙΤΙΟΛΟΓΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

Πρόταση της Επιτροπής

Η οδηγία 2009/45/EK θεσπίζει κανόνες και πρότυπα ασφαλείας για τα νέα και τα υπάρχοντα επιβατηγά πλοία που είναι κατασκευασμένα από χάλυβα και ισοδύναμα υλικά, και για τα ταχύπλοα σκάφη που εκτελούν εσωτερικά δρομολόγια στα κράτη μέλη της ΕΕ. Εφαρμόζει σε επίπεδο ΕΕ τις διατάξεις της σύμβασης SOLAS του ΙΜΟ, η οποία θεσπίζει τις τεχνικές απαιτήσεις για την κατασκευή, την ευστάθεια, τις μηχανολογικές και ηλεκτρολογικές εγκαταστάσεις, την πυρασφάλεια και τα σωστικά μέσα των επιβατηγών πλοίων, δηλαδή των πλοίων που μεταφέρουν πάνω από 12 επιβάτες. Ο στόλος επιβατηγών πλοίων της ΕΕ που εκτελούν εσωτερικά δρομολόγια περιλαμβάνει περίπου 3 175 σκάφη, τα οποία ταξιδεύουν σε διαφορετικές θαλάσσιες περιοχές που ταξινομούνται σύμφωνα με την οδηγία, και περίπου 900 πλοία που εκτελούν δρομολόγια μόνο σε καθορισμένες λιμενικές περιοχές.

Η αναθεώρηση των ισχυόντων κανόνων έρχεται μετά από έναν έλεγχο που διενήργησε η Επιτροπή σχετικά με την καταλληλότητα της ισχύουσας νομοθεσίας για την ασφάλεια των επιβατηγών πλοίων, συμπεριλαμβανομένων διαβουλεύσεων με τα κράτη μέλη και τους ενδιαφερόμενους φορείς. Αυτός ο έλεγχος κατέδειξε ότι ορισμένες αμφισημίες στις νομικές διατάξεις έχουν οδηγήσει σε διαφορετικές ερμηνείες από τις εθνικές αρχές, ιδίως σε σχέση με το αν τα μικρότερα πλοία και ορισμένα άλλα είδη πλοίων καλύπτονται από την οδηγία ή όχι. Η πρόταση της Επιτροπής αποσκοπεί στην απλούστευση και την αποσαφήνιση των αντίστοιχων απαιτήσεων. Πιο συγκεκριμένα, η αναθεωρημένη οδηγία:

- θα εξαιρέσει όλα τα επιβατηγά πλοία μήκους κάτω των 24 μέτρων, είτε υπάρχοντα είτε νέα, από το πεδίο εφαρμογής, αφήνοντας τον καθορισμό των σχετικών προτύπων ασφαλείας στη διακριτική ευχέρεια των κρατών μελών (άρθρο 3),
- θα εξαιρέσει τα σκάφη που μεταφέρουν εργαζομένους σε υπεράκτιες εγκαταστάσεις, όπως αιολικά πάρκα, καθώς και τα βοηθητικά σκάφη που μεταφέρονται από πλοία και χρησιμοποιούνται για τη μεταφορά επιβατών από στάσιμο επιβατηγό πλοίο, όπως κρουαζιερόπλοιο, στην ακτή και αντιστρόφως (άρθρο 2),
- θα εξαιρέσει τα ιστιοφόρα πλοία, όταν είναι εξοπλισμένα με βοηθητική μηχανή πρόωσης, καθώς και τα σκάφη αναψυχής και τα παραδοσιακά πλοία, ορίζοντάς τα με μεγαλύτερη ακρίβεια (άρθρο 2),
- θα συμπεριλάβει ρητώς στο πεδίο εφαρμογής τα επιβατηγά πλοία που είναι κατασκευασμένα από αλουμίνιο, αναγνωρίζοντας το αλουμίνιο ως υλικό ισοδύναμο με τον χάλυβα (άρθρο 2).

Επιπροσθέτως, απλουστεύεται η ταξινόμηση των θαλάσσιων περιοχών ανάλογα με τον κίνδυνο για τα πλοία που εκτελούν δρομολόγια σε συγκεκριμένο μέρος της θάλασσας. Τα κριτήρια για τα καταφύγια όπου μπορούν να αποβιβαστούν ναυαγοί, αντικαθίστανται από σαφέστερη αναφορά στην απόσταση από την ακτογραμμή. Επιπλέον, η Επιτροπή θα δημιουργήσει βάση δεδομένων που θα συγκεντρώνει και θα καθιστά διαθέσιμες τις απαιτούμενες ειδοποιήσεις από τα κράτη μέλη σχετικά με εξαιρέσεις, ισοδύναμα ή πρόσθετα μέτρα ασφαλείας που μπορεί να υιοθετούν σε σχέση με τις απαιτήσεις της οδηγίας (άρθρο 14). Τέλος, πραγματοποιείται επικαιροποίηση μιας σειράς τεχνικών ορισμών.

Θέση της εισηγήτριας

Η εισηγήτρια υπογραμμίζει ότι κύριος σκοπός του κανονισμού για την ασφάλεια των επιβατηγών πλοίων πρέπει να είναι η διασφάλιση του ασφαλούς ταξιδιού επιβατών και πληρώματος με επιβατηγά πλοία και λέμβους στην ΕΕ. Η προτεινόμενη απλούστευση αναμένεται να βοηθήσει πραγματικά στην πλήρη εφαρμογή, παρακολούθηση και επιβολή των κανόνων στα κράτη μέλη και, κατ' αυτόν τον τρόπο, να συμβάλει στη διατήρηση ενός υψηλού γενικού επιπέδου ασφαλείας.

Η εισηγήτρια υποστηρίζει γενικά την πρόταση της Επιτροπής και αναγνωρίζει τα πορίσματα της αξιολόγησης REFIT που προηγήθηκε, αλλά θεωρεί ότι η πρόταση χρειάζεται να ενισχυθεί και να τροποποιηθεί σε ορισμένα σημεία. Όπως προβλέπει η πρόταση, οι περαιτέρω τεχνικές εργασίες για την αποσαφήνιση του ορισμού των ισοδύναμων υλικών θα πρέπει επίσης να διευκολύνουν την εφαρμογή των επικαιροποιημένων κανόνων στα κράτη μέλη όπου επιβατηγά πλοία κατασκευασμένα από αλουμίνιο εκτελούν εσωτερικά δρομολόγια.

Καθοδήγηση για τα πρότυπα ασφαλείας που αφορούν τα μικρότερα και τα εξαιρούμενα σκάφη

Σκάφη μικρότερα των 24 μέτρων χρησιμοποιούνται ευρέως στη μεταφορά επιβατών. Εν προκειμένω μπορεί να νοούνται και σημαντικά σκάφη που μεταφέρουν ως και 250 επιβάτες, όπως σημείωσε επίσης η ΕΟΚΕ. Παρότι μπορεί να είναι δυσανάλογη η επιβολή των ίδιων απαιτήσεων όπως για τα μεγαλύτερα επιβατηγά πλοία, είναι σημαντικό να διατηρηθούν αυστηροί κανόνες ασφαλείας και πρότυπα, όταν επαφίεται στο κράτος μέλος ο καθορισμός των κανόνων για τέτοιου είδους πλοία που πλέουν στα ύδατά τους. Η εισηγήτρια προτείνει, συνεπώς, να παράσχει η Επιτροπή καθοδήγηση στα κράτη μέλη, στη βιομηχανία και στους φορείς εκμετάλλευσης. Ένας τέτοιος «κώδικας μικρών σκαφών» θα διευκολύνει τη σύγκλιση στους κανόνες και τους ελέγχους ασφαλείας που εφαρμόζονται στα κράτη μέλη.

Τα βοηθητικά σκάφη που μεταφέρονται σε πλοία χρησιμοποιούνται μόνο για τη μεταφορά επιβατών από επιβατηγά πλοία (κυρίως κρουαζιερόπλοια) στην ακτή και αντιστρόφως. Η εισηγήτρια επισημαίνει ότι αυτά τα σκάφη δεν πρέπει να χρησιμοποιούνται για άλλου είδους υπηρεσίες, όπως παράκτιες εκδρομές και περιηγήσεις. Αυτές θα πρέπει να τις αναλαμβάνουν μόνο σκάφη που πληρούν τις απαιτήσεις του παράκτιου κράτους για τα επιβατηγά πλοία. Η Επιτροπή καλείται επομένως να αξιολογήσει την ανάγκη για κοινές ευρωπαϊκές απαιτήσεις, συμπεριλαμβανομένων υποχρεωτικών διατάξεων, και να εκδώσει ειδικές κατευθυντήριες γραμμές για αυτή την κατηγορία, με σκοπό να διευκολυνθεί η εναρμόνιση των κανόνων και των προτύπων μεταξύ των κρατών μελών.

Τα σκάφη που εξυπηρετούν υπεράκτιες εγκαταστάσεις εξαιρούνται από το πεδίο εφαρμογής διότι μεταφέρουν βιομηχανικό προσωπικό, και όχι επιβάτες, προς τις υπεράκτιες εγκαταστάσεις. Επί του παρόντος υπάρχει έλλειψη διεθνώς συμφωνημένων προτύπων όσον αφορά τον ορισμό και τη μεταφορά του βιομηχανικού προσωπικού, η οποία πρέπει να αντιμετωπιστεί σε επίπεδο IMO. Η εισηγήτρια καλεί ως εκ τούτου τα κράτη μέλη να υποστηρίξουν ενεργά το έργο του IMO για τον καθορισμό κατάλληλων προτύπων ασφαλείας για τα σκάφη εξυπηρέτησης υπεράκτιων εγκαταστάσεων.

Τα ιστιοφόρα πλοία εξαιρούνται ήδη από την οδηγία ως μη μηχανοκίνητα επιβατηγά πλοία. Σύμφωνα με τους νέους κανόνες, διευκρινίζεται τώρα ότι πρέπει να εξαιρούνται ακόμη και τα πλοία που διαθέτουν μηχανή πρόωσης για σκοπούς βοηθητικούς και έκτακτης ανάγκης.

Προκειμένου να διατηρηθούν εναρμονισμένα επίπεδα ασφαλείας για τα ιστιοφόρα πλοία στην Ευρώπη, η εισηγήτρια συνιστά στην Επιτροπή να αξιολογήσει και να εκδώσει κοινές απαιτήσεις για αυτή την κατηγορία, δημοσιεύοντας ειδικές κατευθυντήριες γραμμές ως το 2020.

Διαφάνεια

Η οδηγία επιτρέπει στα κράτη μέλη να λαμβάνουν μέτρα για τη βελτίωση των προτύπων ασφαλείας με σκοπό την αντιμετώπιση των ειδικών τοπικών περιστάσεων, να θέτουν σε ισχύ εθνικούς κανόνες που ισοδυναμούν με απαίτηση της οδηγίας ή να εξαιρούν πλοία από ορισμένες απαιτήσεις υπό ορισμένους όρους λειτουργίας (εποχή, ώρα της ημέρας, θαλάσσιες συνθήκες, κ.λπ.). Αυτά τα μέτρα πρέπει να κοινοποιούνται στην Επιτροπή και, μόλις εγκριθούν, να ανακοινώνονται επίσης στα άλλα κράτη μέλη. Προκειμένου να εξασφαλιστεί πλήρης διαφάνεια, μεταξύ άλλων και για το κοινό, κάθε εξαίρεση, ισοδύναμη απαίτηση ή πρόσθετο μέτρο ασφαλείας πρέπει να δημοσιεύεται σε δημόσια προσβάσιμο δικτυακό τόπο. Οι γενικοί όροι πρόσβασης και χρήσης της αντίστοιχης βάσης δεδομένων πρέπει να διευκρινίζονται εγκαίρως από την Επιτροπή, μέσω κατάλληλης κατ' εξουσιοδότηση πράξης.

Πρότυπα ασφαλείας και πλήρωμα πλοίου

Για τη διατήρηση υψηλού επιπέδου ασφαλείας καθ' όλη τη διάρκεια του ταξιδιού ενός επιβατηγού πλοίου, είναι σημαντικό να λαμβάνονται υπόψη όχι μόνο η κατασκευή και ο εξοπλισμός των σκαφών, αλλά και η σχέση μεταξύ ασφαλείας, συνθηκών διαβίωσης στο πλοίο, συνθηκών εργασίας και εκπαίδευσης του πληρώματος. Οπωσδήποτε, το ανθρώπινο στοιχείο αποτελεί θεμελιώδες μέρος της όλης διαδικασίας. Η εισηγήτρια πιστεύει ότι στην οδηγία πρέπει να επισημαίνεται η ανάγκη να υιοθετήσει η ΕΕ μια προδραστική προσέγγιση αυτού του ρόλου, μεταξύ άλλων και στο διεθνές πλαίσιο, προκειμένου να παρακολουθεί και να βελτιώνει την κοινωνική διάσταση των εργαζομένων στα πλοία.

18.1.2017

ΓΝΩΜΟΔΟΤΗΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΝΟΜΙΚΩΝ ΘΕΜΑΤΩΝ

προς την Επιτροπή Μεταφορών και Τουρισμού

σχετικά με την πρόταση οδηγίας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την τροποποίηση της οδηγίας 2009/45/ΕΚ για τους κανόνες και τα πρότυπα ασφαλείας για τα επιβατηγά πλοία
(COM(2016)0369 – C8-0208/2016 – 2016/0170(COD))

Συντάκτρια γνωμοδότησης: Joëlle Bergeron

ΣΥΝΟΠΤΙΚΗ ΑΙΤΙΟΛΟΓΗΣΗ

Εισαγωγή

Η πρόταση της Επιτροπής αφορά την τροποποίηση της οδηγίας 2009/45/ΕΚ για τους κανόνες και τα πρότυπα ασφαλείας για τα επιβατηγά πλοία. Η εν λόγω οδηγία δεν είναι πολύ παλαιά, αλλά χρήζει παρόλα αυτά μερικής επικαιροποίησης. Η οδηγία αφορά τη διατήρηση υψηλών προτύπων ασφαλείας για τα επιβατηγά πλοία εντός της Ένωσης. Επειδή το επίπεδο ασφαλείας διασφαλίζεται με εναρμονισμένο τρόπο, η οδηγία προβλέπει, αρκετά λογικά, την αμοιβαία αναγνώριση των πιστοποιητικών ασφαλείας των πλοίων. Οι διάφορες προτεινόμενες τροποποιήσεις περιγράφονται κατωτέρω λεπτομερώς ανά τομέα.

Η απλούστευση της νομοθεσίας

Η πρόταση της Επιτροπής εγγράφεται στο πλαίσιο του προγράμματος REFIT, το οποίο αποσκοπεί στην απλούστευση του δικαίου της Ένωσης στο μέτρο του δυνατού. Αυτό περιλαμβάνει επίσης, σε ορισμένο βαθμό, τη μείωση του ρυθμιστικού παρεμβατισμού για ορισμένες δραστηριότητες. Εάν είναι, ως εκ τούτου, λογικό τα επιβατηγά πλοία να υπόκεινται σε αυστηρούς κανόνες ασφαλείας, κατέστη προφανές ότι δεν είναι απαραίτητο να υποβάλλονται τα μικρά πλοία, δηλαδή κάτω των 24 μέτρων, σε εναρμονισμένους κανόνες ασφαλείας επειδή αυτοί είναι ή υπερβολικά δεσμευτικοί ή μη εφαρμόσιμοι. Η παρούσα πρόταση καταργεί ως εκ τούτου την ευρωπαϊκή νομοθεσία για αυτά τα μικρά σκάφη, εκτός από εκείνα τα οποία πλέον με μεγάλη ταχύτητα, αφήνοντας στα κράτη μέλη κάθε ελευθερία όσον αφορά τις σχετικές ρυθμίσεις. Τα σκάφη αναψυχής εξαιρούνται επίσης από το πεδίο εφαρμογής της οδηγίας.

Η εισηγήτρια επισημαίνει ότι, στο πλαίσιο της διαδικασίας απλούστευσης, αρκετοί ορισμοί που περιέχονται στην οδηγία προσαρμόστηκαν στις σημερινές περιστάσεις. Αρχικά, η οδηγία

εφαρμοζόταν στα πλοία που ήταν κατασκευασμένα από χάλυβα ή από αντίστοιχα υλικά, αλλά δεν εφαρμόστηκε κατά τον ίδιο τρόπο σε όλα τα κράτη μέλη. Συνεπώς η πρόταση διευκρινίζει το πεδίο εφαρμογής της οδηγίας όσον αφορά τον ορισμό του αλουμινίου ως υλικού αντίστοιχου και ανθεκτικού διαφορετικού από τον χάλυβα, προκειμένου να διατυπωθούν κοινά πρότυπα ασφαλείας για τα πλοία αυτά.

Η σημερινή οδηγία διαιρεί τις θαλάσσιες περιοχές σε διάφορους τομείς ανάλογα με την επικινδυνότητα της θάλασσας, και επιτρέπει κυρίως στα πιο ελαφρά σκάφη να πλέουν σε ζώνες που είναι κοντά σε παράκτια «καταφύγια». Τα εν λόγω καταφύγια δεν είναι πάντα εύκολο να εντοπιστούν, πράγμα το οποίο περιέπλεκε τον υπολογισμό των ορίων των περιοχών ναυσιπλοΐας από τα εν λόγω ελαφρύτερα σκάφη, και ως εκ τούτου η έννοια αυτή του καταφυγίου καταργείται προκειμένου να υπάρξει πιο απλή αναφορά στην απόσταση από την ακτή.

Στο πλαίσιο του ιδίου πνεύματος απλούστευσης, η πρόταση οδηγίας προβλέπει την εναρμόνιση των κανόνων ελέγχου για τα νέα πλοία με αυτούς που εφαρμόζονται στα υπάρχοντα πλοία. Τέλος, πολυάριθμες μεταβατικές διατάξεις που έχουν καταστεί άνευ αντικειμένου καταργούνται από την οδηγία προκειμένου να είναι πιο ευανάγνωστη.

Βάση δεδομένων

Προκειμένου να βελτιωθεί η προσβασιμότητα στις εθνικές προδιαγραφές σχετικά με την ασφάλεια των πλοίων – που μπορούν ακόμα να διαφοροποιούνται σε πολυάριθμες περιπτώσεις – προς όφελος των εποπτικών αρχών και των φορέων εκμετάλλευσης των πλοίων, η πρόταση προβλέπει τη δημιουργία από την Επιτροπή μιας βάσης δεδομένων σχετικά με τις διαφορετικές εθνικές προδιαγραφές. Η εν λόγω βάση δεδομένων, την οποία θα διαχειρίζεται η Επιτροπή, θα είναι προσβάσιμη στα ενδιαφερόμενα πρόσωπα. Η πρόταση αυτή είναι ιδιαίτερα χρήσιμη στο μέτρο που καθιστά πιο εύκολη την πρόσβαση στο δίκαιο, αφήνοντας ταυτόχρονα στα κράτη μέλη το περιθώριο να διατηρήσουν τις αντίστοιχες εθνικές διατάξεις τους.

Επιτροπολογία

Άλλες τροποποιήσεις προτείνονται επίσης προκειμένου να ευθυγραμμιστούν οι διατάξεις της οδηγίας με το νέο πλαίσιο για την επιτροπολογία που θέτει η Συνθήκη της Λισαβόνας. Έτσι, οι αναφορές στις εκτελεστικές πράξεις επικαιροποιούνται, και η κανονιστική διαδικασία με έλεγχο καταργείται υπέρ των κατ' εξουσιοδότηση πράξεων.

Οι κατ' εξουσιοδότηση πράξεις θα είναι δυνατές στο μέλλον προκειμένου να τροποποιηθούν ορισμένες τεχνικές απαιτήσεις, να ρυθμιστεί η βάση δεδομένων που προαναφέρεται, αλλά επίσης για να επιτραπεί στην Επιτροπή να μετριάσει την εφαρμογή στην Ευρώπη ορισμένων διεθνών συμφωνιών σχετικά με την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας κατά την μελλοντική τροποποίησή τους. Η εισηγήτρια εξέτασε αυτές τις πτυχές της πρότασης με ιδιαίτερη προσοχή και δεν διατυπώνει καμία επιφύλαξη σε ότι αφορά αυτή τη νέα κατ' εξουσιοδότηση εξουσία.

Συμπέρασμα

Εν κατακλείδι, η εισηγήτρια σημειώνει ότι προέβη σε εξέταση της πρότασης οδηγίας, η οποία είναι εξαιρετικά τεχνικής φύσεως, και δεν διατυπώνει καμία σχετική αντίρρηση. Οι

προσαρμογές στο σημερινό νομικό πλαίσιο, κυρίως όσον αφορά την επιτροπολογία, είναι ορθές, και οι διοικητικές απλουστεύσεις είναι ευπρόσδεκτες.

ΤΡΟΠΟΛΟΓΙΑ

Η Επιτροπή Νομικών Θεμάτων καλεί την Επιτροπή Μεταφορών και Τουρισμού, που είναι αρμόδια επί της ουσίας, να λάβει υπόψη την ακόλουθη τροπολογία:

Τροπολογία 1

Πρόταση οδηγίας Αιτιολογική σκέψη 7

Κείμενο που προτείνει η Επιτροπή

(7) Για να ενισχυθεί η διαφάνεια και να διευκολυνθεί η κοινοποίηση των εξαιρέσεων, των ισοδύναμων απαιτήσεων και των πρόσθετων μέτρων ασφαλείας από τα κράτη μέλη, η Επιτροπή πρέπει να συστήσει και να τηρεί βάση δεδομένων για τον σκοπό αυτό. Αυτή πρέπει να περιλαμβάνει τα κοινοποιηθέντα μέτρα τόσο υπό τη μορφή σχεδίου όσο και υπό την εγκριθείσα μορφή τους.

Τροπολογία

(7) Για να ενισχυθεί η διαφάνεια και να διευκολυνθεί η κοινοποίηση των εξαιρέσεων, των ισοδύναμων απαιτήσεων και των πρόσθετων μέτρων ασφαλείας από τα κράτη μέλη, η Επιτροπή πρέπει να συστήσει και να τηρεί βάση δεδομένων για τον σκοπό αυτό. Αυτή πρέπει να περιλαμβάνει τα κοινοποιηθέντα μέτρα τόσο υπό τη μορφή σχεδίου όσο και υπό την εγκριθείσα μορφή τους. ***Τα δεδομένα αυτά πρέπει να τίθενται στη διάθεση του κοινού.***

ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΤΗΣ ΓΝΩΜΟΔΟΤΙΚΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

Τίτλος	Κανόνες και πρότυπα ασφαλείας για τα επιβατηγά πλοία
Έγγραφο αναφοράς	COM(2016)0369 – C8-0208/2016 – 2016/0170(COD)
Επιτροπή αρμόδια επί της ουσίας Ημερομ. αναγγελίας στην ολομέλεια	TRAN 9.6.2016
Γνωμοδότηση της Ημερομ. αναγγελίας στην ολομέλεια	JURI 9.6.2016
Συντάκτης(τρια) γνωμοδότησης Ημερομηνία ορισμού	Joëlle Bergeron 11.7.2016
Εξέταση στην επιτροπή	29.11.2016
Ημερομηνία έγκρισης	12.1.2017
Αποτέλεσμα της τελικής ψηφοφορίας	+: 17 –: 0 0: 2
Βουλευτές παρόντες κατά την τελική ψηφοφορία	Max Andersson, Joëlle Bergeron, Marie-Christine Boutonnet, Jean-Marie Cavada, Therese Comodini Cachia, Mady Delvaux, Lidia Joanna Geringer de Oedenberg, Mary Honeyball, Gilles Lebreton, Julia Reda, Evelyn Regner, József Szájer, Tadeusz Zwiefka
Αναπληρωτές παρόντες κατά την τελική ψηφοφορία	Daniel Buda, Sergio Gaetano Cofferati, Angel Dzhabazki, Heidi Hautala, Constance Le Grip, Victor Negrescu
Αναπληρωτές (άρθρο 200, παρ. 2) παρόντες κατά την τελική ψηφοφορία	Eleonora Evi, Andrey Novakov

ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΤΗΣ ΑΡΜΟΔΙΑΣ ΕΠΙ ΤΗΣ ΟΥΣΙΑΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

Τίτλος	Κανόνες και πρότυπα ασφαλείας για τα επιβατηγά πλοία	
Έγγραφο αναφοράς	COM(2016)0369 – C8-0208/2016 – 2016/0170(COD)	
Ημερομηνία υποβολής στο ΕΚ	6.6.2016	
Επιτροπή αρμόδια επί της ουσίας Ημερομ. αναγγελίας στην ολομέλεια	TRAN 9.6.2016	
Γνωμοδοτικές επιτροπές Ημερομ. αναγγελίας στην ολομέλεια	ENVI 9.6.2016	JURI 9.6.2016
Αποφάσισε να μη γνωμοδοτήσει Ημερομηνία της απόφασης	ENVI 15.6.2016	
Εισηγητές Ημερομηνία ορισμού	Daniela Aiuto 15.6.2016	
Εξέταση στην επιτροπή	27.2.2017	10.4.2017
Ημερομηνία έγκρισης	11.4.2017	
Αποτέλεσμα της τελικής ψηφοφορίας	+: –: 0:	45 1 0
Βουλευτές παρόντες κατά την τελική ψηφοφορία	Daniela Aiuto, Lucy Anderson, Inés Ayala Sender, Georges Bach, Izaskun Bilbao Barandica, Deirdre Clune, Michael Cramer, Luis de Grandes Pascual, Andor Deli, Isabella De Monte, Ismail Ertug, Jacqueline Foster, Dieter-Lebrecht Koch, Merja Kyllönen, Bogusław Liberadzki, Peter Lundgren, Marian-Jean Marinescu, Cláudia Monteiro de Aguiar, Jens Nilsson, Markus Pieper, Salvatore Domenico Pogliese, Tomasz Piotr Poręba, Gabriele Preuß, Christine Revault D'Allonnes Bonnefoy, Dominique Riquet, Massimiliano Salini, David-Maria Sassoli, Claudia Schmidt, Claudia Ţapardel, Keith Taylor, Pavel Telička, István Ujhelyi, Peter van Dalen, Wim van de Camp, Janusz Zemke, Roberts Zīle, Kosma Złotowski, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Ελισσάβεν Βόζεμπεργκ-Βρυωνίδη, Μιλτιάδης Κύρκος	
Αναπληρωτές παρόντες κατά την τελική ψηφοφορία	Jakop Dalunde, Kateřina Konečná, Matthijs van Miltenburg, Henna Virkkunen	
Αναπληρωτές (άρθρο 200, παρ. 2) παρόντες κατά την τελική ψηφοφορία	John Stuart Agnew, Jiří Maštálka	
Ημερομηνία κατάθεσης	21.4.2017	

**ΤΕΛΙΚΗ ΨΗΦΟΦΟΡΙΑ ΜΕ ΟΝΟΜΑΣΤΙΚΗ ΚΛΗΣΗ
ΣΤΗΝ ΑΡΜΟΔΙΑ ΕΠΙ ΤΗΣ ΟΥΣΙΑΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗ**

45	+
ALDE	Izaskun Bilbao Barandica, Dominique Riquet, Pavel Telička, Matthijs van Miltenburg
ECR	Jacqueline Foster, Tomasz Piotr Poręba, Roberts Zīle, Kosma Złotowski, Peter van Dalen
EFDD	Daniela Aiuto, Peter Lundgren
GUE/NGL	Kateřina Konečná, Merja Kyllönen, Jiří Maštálka
PPE	Georges Bach, Deirdre Clune, Andor Deli, Dieter-Lebrecht Koch, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Marian-Jean Marinescu, Cláudia Monteiro de Aguiar, Markus Pieper, Salvatore Domenico Pogliese, Massimiliano Salini, Claudia Schmidt, Henna Virkkunen, Ελισσάβετ Βόζεμπεργκ-Βρυωνίδη, Luis de Grandes Pascual, Wim van de Camp
S&D	Lucy Anderson, Inés Ayala Sender, Isabella De Monte, Ismail Ertug, Μιλτιάδης Κόρκος, Bogusław Liberadzki, Jens Nilsson, Gabriele Preuß, Christine Revault D'Allonnes Bonnefoy, David-Maria Sassoli, Claudia Țapardel, István Ujhelyi, Janusz Zemke
Verts/ALE	Michael Cramer, Jakob Dalunde, Keith Taylor

1	-
EFDD	John Stuart Agnew

0	0

Υπόμνημα των χρησιμοποιούμενων συμβόλων:

+ : υπέρ

- : κατά

0 : αποχή