

Το παρόν έγγραφο αποτελεί απλώς βοήθημα τεκμηρίωσης και τα θεσμικά όργανα δεν αναλαμβάνουν καμία ευθύνη για το περιεχόμενό του

► **B** ΟΔΗΓΙΑ 2009/16/ΕΚ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ
της 23ης Απριλίου 2009

σχετικά με τον έλεγχο των πλοίων από το κράτος λιμένα
(αναδιατύπωση)

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

(ΕΕ L 131 της 28.5.2009, σ. 57)

Τροποποιείται από:

		Επίσημη Εφημερίδα		
		αριθ.	σελίδα	ημερομηνία
► <u>M1</u>	Οδηγία 2013/38/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 12ης Αυγούστου 2013	L 218	1	14.8.2013
► <u>M2</u>	Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 1257/2013 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 20ής Νοεμβρίου 2013	L 330	1	10.12.2013
► <u>M3</u>	Κανονισμός (ΕΕ) 2015/757 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 29ης Απριλίου 2015	L 123	55	19.5.2015

Διορθώνεται από:

- **C1** Διορθωτικό ΕΕ L 32 της 1.2.2013, σ. 23 (2009/16/ΕΚ)



**ΟΔΗΓΙΑ 2009/16/ΕΚ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ
ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ**

της 23ης Απριλίου 2009

σχετικά με τον έλεγχο των πλοίων από το κράτος λιμένα

(αναδιατύπωση)

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ
ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ,

Έχοντας υπόψη:

τη Συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, και ιδίως το άρθρο 80 παράγραφος 2,

την πρόταση της Επιτροπής,

τη γνώμη της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής ⁽¹⁾,

τη γνώμη της Επιτροπής των Περιφερειών ⁽²⁾,

Αποφασίζοντας σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 251 της Συνθήκης, έχοντας υπόψη το κοινό σχέδιο που εγκρίθηκε από την επιτροπή συνδιαλλαγής στις 3 Φεβρουαρίου 2009 ⁽³⁾,

Εκτιμώντας τα εξής:

- (1) Η οδηγία 95/21/ΕΚ του Συμβουλίου, της 19ης Ιουνίου 1995, για τον έλεγχο των πλοίων από το κράτος του λιμένα ⁽⁴⁾ έχει τροποποιηθεί επανειλημμένα και ουσιαδώς. Με την ευκαιρία νέων τροποποιήσεων, είναι σκόπιμη, για λόγους σαφήνειας, η αναδιατύπωσή της.
- (2) Η Κοινότητα ανησυχεί σοβαρά για τις απώλειες που οφείλονται σε ναυτικά ατυχήματα και για τη ρύπανση της θάλασσας και των ακτών των κρατών μελών.
- (3) Η Κοινότητα ανησυχεί επίσης για τις συνθήκες διαβίωσης και εργασίας επί των πλοίων.
- (4) Η ασφάλεια, η πρόληψη της ρύπανσης και οι συνθήκες διαβίωσης και εργασίας επί των πλοίων μπορούν να βελτιωθούν αισθητά με τη δραστική μείωση του αριθμού των πλοίων τα οποία πλέουν στα κοινοτικά ύδατα και τα οποία δεν ανταποκρίνονται στους σχετικούς κανόνες, αν εφαρμοστούν αυστηρά οι συμβάσεις, οι διεθνείς κώδικες και τα ψηφίσματα.
- (5) Προς τον σκοπό αυτόν, σύμφωνα με την απόφαση 2007/431/ΕΚ του Συμβουλίου της 7ης Ιουνίου 2007, για την εξουσιοδότηση των κρατών μελών να επικυρώσουν, προς το συμφέρον της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, τη σύμβαση ναυτικής εργασίας του 2006 της Διεθνούς Οργάνωσης Εργασίας ⁽⁵⁾, τα κράτη μέλη θα πρέπει να επιδιώξουν να λάβουν τα αναγκαία μέτρα για την κύρωση της Σύμβασης αυτής το ταχύτερο δυνατόν, και κατά προτίμηση πριν από τις 31 Δεκεμβρίου 2010.

⁽¹⁾ ΕΕ C 318 της 23.12.2006, σ. 195.

⁽²⁾ ΕΕ C 229 της 22.9.2006, σ. 38.

⁽³⁾ Γνώμη του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 25ης Απριλίου 2007 (ΕΕ C 74 E της 20.3.2008, σ. 584), κοινή θέση του Συμβουλίου της 6ης Ιουνίου 2008 (ΕΕ C 198 E της 5.8.2008, σ. 1), θέση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 24ης Σεπτεμβρίου 2008 (δεν έχει δημοσιευθεί ακόμη στην Επίσημη Εφημερίδα), απόφαση του Συμβουλίου της 26ης Φεβρουαρίου 2009 και νομοθετικό ψήφισμα του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 11ης Μαρτίου 2009 (δεν έχει δημοσιευθεί ακόμη στην Επίσημη Εφημερίδα).

⁽⁴⁾ ΕΕ L 157 της 7.7.1995, σ. 1.

⁽⁵⁾ ΕΕ L 161 της 22.6.2007, σ. 63.

▼B

- (6) Η ευθύνη για τον έλεγχο της συμμόρφωσης των πλοίων με τα διεθνή πρότυπα για την ασφάλεια, την πρόληψη της ρύπανσης και τις συνθήκες διαβίωσης και εργασίας επί του πλοίου, αποτελεί αρμοδιότητα πρωτίστως του κράτους σημαίας. Το κράτος σημαίας, βασιζόμενο, ανάλογα με την περίπτωση, σε αναγνωρισμένους οργανισμούς, εγγυάται πλήρως την πληρότητα και αποτελεσματικότητα των επιθεωρήσεων κάθε τύπου που αναλαμβάνονται προκειμένου να εκδοθούν τα σχετικά πιστοποιητικά. Η ευθύνη για τη διατήρηση της κατάστασης του πλοίου και του πληρώματος μετά την επιθεώρηση, ώστε να συμμορφώνεται με τις απαιτήσεις των συμβάσεων που εφαρμόζονται στο πλοίο, υπάγεται στην αρμοδιότητα της πλοιοκτήτριας εταιρείας. Έχει παρατηρηθεί, ωστόσο, σοβαρό κενό όσον αφορά την εφαρμογή και την επιβολή των διεθνών αυτών προτύπων από ορισμένα κράτη σημαίας. Εφεξής, ως δεύτερη γραμμή άμυνας κατά της μη ανταποκρινόμενης στα σχετικά πρότυπα ναυτιλίας, πρέπει επίσης να διασφαλίζονται από το κράτος λιμένα ο έλεγχος της συμμόρφωσης με τα διεθνή πρότυπα για την ασφάλεια, η πρόληψη της ρύπανσης και οι συνθήκες διαβίωσης και εργασίας επί του πλοίου, μολονότι αναγνωρίζεται ότι η επιθεώρηση ελέγχου του κράτους λιμένα δεν αποτελεί επιθεώρηση («survey») και ότι τα αντίστοιχα έντυπα επιθεώρησης δεν αποτελούν πιστοποιητικά αξιοπλοΐας.
- (7) Μια εναρμονισμένη προσέγγιση της αποτελεσματικής επιβολής αυτών των διεθνών προτύπων από τα κράτη μέλη στα πλοία που πλέουν στα ύδατα, τα οποία υπάγονται στη δικαιοδοσία τους, και χρησιμοποιούν τους λιμένες τους, θα επιτρέψει να αποφευχθούν στρεβλώσεις του ανταγωνισμού.
- (8) Ο κλάδος της ναυτιλίας απειλείται από τρομοκρατικές ενέργειες. Ενδείκνυται η αποτελεσματική εφαρμογή μέτρων ασφάλειας των μεταφορών, τα δε κράτη μέλη πρέπει να παρακολουθούν αυστηρά τη συμμόρφωση με τους κανόνες ασφάλειας πραγματοποιώντας ελέγχους ασφάλειας.
- (9) Ενδείκνυται να αξιοποιηθεί η πείρα που έχει αποκτηθεί στα πλαίσια του μνημονίου συνεννόησης για τον έλεγχο των πλοίων από το κράτος λιμένα (ΜΣ των Παρισίων), το οποίο υπεγράφη στο Παρίσι στις 26 Ιανουαρίου 1982.
- (10) Ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός για την Ασφάλεια στην Θάλασσα που δημιουργήθηκε με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1406/2002 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου⁽¹⁾, πρέπει να παράσχει την αναγκαία υποστήριξη για να εξασφαλιστεί η συγκλίνουσα και αποτελεσματική εφαρμογή του συστήματος ελέγχου από το κράτος λιμένα. Ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός για την Ασφάλεια στη Θάλασσα θα πρέπει να συμβάλει ιδιαίτερα στην ανάπτυξη και εφαρμογή της βάσης δεδομένων των επιθεωρήσεων που δημιουργείται σύμφωνα με την παρούσα οδηγία εναρμονισμένου κοινοτικού προγράμματος για την κατάρτιση και την εκτίμηση προσόντων των επιθεωρητών που πραγματοποιούν τον έλεγχο του κράτους λιμένα από τα κράτη μέλη.
- (11) Για να είναι αποτελεσματικό, το σύστημα ελέγχου από το κράτος λιμένα θα πρέπει να έχει ως στόχο να εξασφαλίσει ότι όλα τα πλοία που καταπλέουν στους λιμένες και στα αγκυροβόλια της Κοινότητας επιθεωρούνται τακτικά. Η επιθεώρηση θα πρέπει να επικεντρώνεται στα πλοία που δεν ανταποκρίνονται στα πρότυπα. Αντίθετα, τα ποιοτικά πλοία, δηλαδή όσα επιδεικνύουν ικανοποιητικό ιστορικό επιθεωρήσεων ή φέρουν σημαία κράτους που συμμορφώνεται με το εθελοντικό πρόγραμμα ελέγχων των κρατών μελών του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (ΙΜΟ), θα

(¹) ΕΕ L 208 της 5.8.2002, σ. 1.

▼ B

πρέπει να ανταμείβονται μέσω της διεξαγωγής λιγότερο συχνών επιθεωρήσεων. Προς τον σκοπό αυτόν, τα κράτη μέλη θα πρέπει να δίνουν ιδίως προτεραιότητα στην επιθεώρηση πλοίων που υπάγονται στην κατηγορία υψηλού κινδύνου.

- (12) Οι νέες αυτές ρυθμίσεις επιθεώρησης θα πρέπει να ενσωματωθούν στο κοινοτικό σύστημα ελέγχου από το κράτος λιμένα ευθύς ως οριστούν οι διάφορες πτυχές τους και με βάση πρόγραμμα κατανομής των επιθεωρήσεων σύμφωνα με το οποίο κάθε κράτος μέλος συμβάλλει δίκαια στην επίτευξη του στόχου της Κοινότητας για πρόγραμμα πλήρους επιθεώρησης και ο όγκος επιθεωρήσεων κατανέμεται ισότιμα μεταξύ των κρατών μελών. Το εν λόγω πρόγραμμα κατανομής των επιθεωρήσεων θα πρέπει να αναθεωρείται λαμβάνοντας υπόψη την κτηθείσα εμπειρία από το νέο σύστημα ελέγχου από το κράτος λιμένα, με στόχο τη βελτίωση της αποτελεσματικότητάς του. Επιπλέον, τα κράτη μέλη θα πρέπει να προσλαμβάνουν και να διατηρούν τον απαιτούμενο αριθμό προσωπικού, περιλαμβανομένων έμπειρων επιθεωρητών, λαμβάνοντας υπόψη τον όγκο και τα χαρακτηριστικά της κίνησης των πλοίων σε κάθε λιμένα.
- (13) Το σύστημα επιθεωρήσεων που δημιουργείται με την παρούσα οδηγία λαμβάνει υπόψη τις εργασίες που πραγματοποιήθηκαν στο πλαίσιο του ΜΣ των Παρισίων. Δεδομένου ότι οι τυχόν εξελίξεις που θα προκύψουν από το ΜΣ των Παρισίων θα πρέπει να συμφωνηθούν σε κοινοτικό επίπεδο προτού ισχύσουν εντός της ΕΕ, θα πρέπει να καθιερωθεί και να διατηρηθεί στενός συντονισμός μεταξύ της Κοινότητας και του ΜΣ προκειμένου να διευκολυνθεί η όσο το δυνατόν μεγαλύτερη σύγκλιση.
- (14) Η Επιτροπή θα πρέπει να διαχειρίζεται και να ενημερώνει τη βάση δεδομένων, σε στενή συνεργασία με το ΜΣ των Παρισίων. Η βάση δεδομένων των επιθεωρήσεων θα πρέπει να ενσωματώνει τα δεδομένα των επιθεωρήσεων των κρατών μελών και όλων των υπογραφόντων του ΜΣ των Παρισίων. Μέχρις ότου το κοινοτικό σύστημα θαλάσσιων πληροφοριών, το SafeSeaNet, καταστεί πλήρως επιχειρησιακό και επιτρέπει την αυτόματη καταχώριση των δεδομένων όσον αφορά τις προσεγγίσεις πλοίων στη βάση δεδομένων των επιθεωρήσεων, τα κράτη μέλη θα πρέπει να παρέχουν στην Επιτροπή τις απαιτούμενες πληροφορίες για την εξασφάλιση της κατάλληλης παρακολούθησης της εφαρμογής της παρούσας οδηγίας, ιδίως ως προς τις κινήσεις των πλοίων. Βάσει των δεδομένων των επιθεωρήσεων που παρέχουν τα κράτη μέλη, η Επιτροπή θα πρέπει να εξάγει, από τη βάση δεδομένων των επιθεωρήσεων, δεδομένα σχετικά με την κατηγορία κινδύνου των πλοίων, σχετικά με τα πλοία που πρέπει να υποβληθούν σε επιθεώρηση και σχετικά με τις κινήσεις των πλοίων, θα πρέπει δε να υπολογίζει τις υποχρεώσεις επιθεωρήσεων κάθε κράτους μέλους. Η βάση δεδομένων των επιθεωρήσεων θα πρέπει επίσης να μπορεί να διασυνδέεται με άλλες κοινοτικές βάσεις δεδομένων στον τομέα της ασφάλειας στη θάλασσα.
- (15) Τα κράτη μέλη θα πρέπει να προσπαθήσουν να επανεξετάσουν τη μέθοδο υπολογισμού του λευκού/γκρίζου/μαύρου καταλόγου των κρατών της σημαίας στα πλαίσια του ΜΣ των Παρισίων, προκειμένου να εξασφαλίζεται ότι η μέθοδος είναι δίκαιη, ειδικότερα σε σχέση με τον τρόπο αντιμετώπισης των κρατών σημαίας με μικρούς στόλους.
- (16) Οι κανόνες και οι διαδικασίες σχετικά με τις επιθεωρήσεις από το κράτος λιμένα, συμπεριλαμβανομένων των κριτηρίων σχετικά με την κράτηση πλοίου, θα πρέπει να εναρμονιστούν, για να διασφαλιστεί σταθερό επίπεδο αποτελεσματικότητας στο σύνολο των λιμένων, έτσι ώστε να μειωθεί δραστικά η επιλεκτική χρησιμοποίηση ορισμένων λιμένων προορισμού, με στόχο να αποφευχθεί η διενέργεια κατάλληλου ελέγχου.

▼ B

- (17) Οι περιοδικές και πρόσθετες επιθεωρήσεις θα πρέπει να περιλαμβάνουν εξέταση προκαθορισμένων χώρων κάθε πλοίου οι οποίοι ποικίλλουν ανάλογα με τον τύπο του πλοίου, τον τύπο της επιθεώρησης και τα ευρήματα των προηγούμενων επιθεωρήσεων στο πλαίσιο του ελέγχου από το κράτος λιμένα. Η βάση δεδομένων των επιθεωρήσεων αναφέρει τα στοιχεία για τον προσδιορισμό των επικίνδυνων χώρων που πρέπει να ελέγχονται σε κάθε επιθεώρηση.
- (18) Ορισμένες κατηγορίες πλοίων παρουσιάζουν μείζονα κίνδυνο ή ρύπανσης όταν φθάσουν σε ορισμένη ηλικία και, κατά συνέπεια, θα πρέπει να υπόκεινται σε εκτεταμένη επιθεώρηση. Θα πρέπει μάλιστα να απαιτείται ο καθορισμός των λεπτομερειών αυτών των εκτεταμένων επιθεωρήσεων.
- (19) Στο πλαίσιο του συστήματος επιθεωρήσεων που θεσπίζει η παρούσα οδηγία τα διαστήματα μεταξύ των περιοδικών επιθεωρήσεων των πλοίων εξαρτώνται από την κατηγορία κινδύνου κάθε πλοίου η οποία καθορίζεται βάσει ορισμένων γενικών και ιστορικών παραμέτρων. Για τα πλοία υψηλού κινδύνου το διάστημα αυτό δεν θα πρέπει να υπερβαίνει τους έξι μήνες.
- (20) Προκειμένου να παρασχεθούν στις αρμόδιες αρχές ελέγχου του κράτους λιμένα πληροφορίες σχετικά με τα πλοία στους λιμένες ή στα αγκυροβόλια, οι λιμενικές αρχές ή οι φορείς που έχουν οριστεί για το σκοπό αυτό θα πρέπει να τους διαβιβάζουν τις αναγγελίες των αφίξεων των πλοίων, ει δυνατόν άμα τη παραλαβή τους.
- (21) Ορισμένα πλοία, λόγω της κακής κατάστασής τους, των επιδόσεων του κράτους της σημαίας τους και του ιστορικού τους, συνιστούν σαφή κίνδυνο για την ασφάλεια στη θάλασσα και το θαλάσσιο περιβάλλον. Είναι συνεπώς θεμιτό για την Κοινότητα να αποθαρρύνει τα πλοία αυτά από την προσέγγιση στους λιμένες και στα αγκυροβόλια των κρατών μελών. Η απαγόρευση πρόσβασης θα πρέπει να είναι αναλογική και θα μπορεί να συνεπάγεται μόνιμη απαγόρευση πρόσβασης εφόσον ο έχων την εκμετάλλευση του πλοίου παραλείπει συστηματικά να λάβει μέτρα αποκατάστασης παρά τις επανειλημμένες απαγορεύσεις πρόσβασης και κρατήσεις πλοίων σε λιμένες και αγκυροβόλια που ευρίσκονται εντός της Κοινότητας. Οιαδήποτε τρίτη απαγόρευση πρόσβασης μπορεί να αρθεί μόνον εάν τηρηθεί σειρά προϋποθέσεων με τις οποίες επιδιώκεται να εξασφαλισθεί ότι είναι δυνατή η ασφαλής εκμετάλλευση του συγκεκριμένου πλοίου στα ύδατα της Κοινότητας, ιδίως όσον αφορά το κράτος της σημαίας του πλοίου και τη διαχειρίστρια εταιρεία. Σε ενάντια περίπτωση θα πρέπει να απαγορευθεί μόνιμα η πρόσβαση του πλοίου σε λιμένες και αγκυροβόλια των κρατών μελών. Για λόγους διαφάνειας, ο κατάλογος των πλοίων στα οποία έχει απαγορευθεί η πρόσβαση σε λιμένες και αγκυροβόλια που ευρίσκονται εντός της Κοινότητας θα πρέπει να δημοσιοποιείται.
- (22) Για να μειωθεί ο φόρτος που επιβάλλεται σε ορισμένες αρχές και εταιρείες λόγω επαναλαμβανόμενων επιθεωρήσεων, οι επιθεωρήσεις με βάση την 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⁽¹⁾, οι οποίες πραγματοποιούνται σε οχηματαγωγά go-go ή σε ταχύπλοα επιβατηγά πλοία από κράτος υποδοχής το οποίο δεν είναι το κράτος της σημαίας του σκάφους και οι οποίες περιλαμβάνουν τουλάχιστον όλα τα σημεία εκτεταμένης επιθεώρησης, θα πρέπει να λαμβάνονται υπόψη κατά τον υπολογισμό της κατηγορίας κινδύνου του πλοίου, των διαστημάτων μεταξύ των επιθεωρήσεων και

(¹) EE L 138 της 1.6.1999, σ. 1.

▼ B

της εκπλήρωσης της υποχρέωσης επιθεωρήσεων κάθε κράτους μέλους. Επιπλέον, η Επιτροπή θα πρέπει να εξετάσει κατά πόσον είναι σκόπιμη η μελλοντική τροποποίηση της οδηγίας 1999/35/EK ώστε να αυξηθεί το απαιτούμενο επίπεδο ασφάλειας για την εκτέλεση δρομολογίων από οχηματαγωγά go-go και ταχύπλοα επιβατηγά σκάφη προς και από λιμένες κρατών μελών.

- (23) Η μη συμμόρφωση με τις διατάξεις των σχετικών συμβάσεων θα πρέπει να διορθωθεί. Στα πλοία τα οποία πρέπει να αποτελέσουν αντικείμενο μέτρων αποκατάστασης, θα πρέπει να επιβάλλεται κράτηση όταν οι παρατηρούμενες ελλείψεις συνιστούν σαφώς κίνδυνο για την ασφάλεια, την υγεία ή το περιβάλλον, μέχρις ότου οι σχετικές ελλείψεις αποκατασταθούν.
- (24) Θα πρέπει να προβλεφθεί δικαίωμα προσφυγής κατά των διαταγών των αρμοδίων αρχών περί επιβολής κράτησης, ώστε να αποφεύγεται η λήψη παράλογων αποφάσεων ικανών να προκαλέσουν αδικαιολόγητη κράτηση πλοίου και καθυστέρηση. Τα κράτη μέλη θα πρέπει να συνεργάζονται προκειμένου να διασφαλίσουν ότι οι προσφυγές διεκπεραιώνονται σε εύλογο χρονικό διάστημα σύμφωνα με την εθνική τους νομοθεσία.
- (25) Όσον αφορά τις αρχές και τους επιθεωρητές που συμμετέχουν στις δραστηριότητες ελέγχου από το κράτος λιμένα δεν πρέπει να υπάρχει σύγκρουση συμφερόντων, ούτε σε σχέση με τον λιμένα επιθεώρησης ούτε με τα επιθεωρούμενα πλοία και τα συναφή συμφέροντα. Οι επιθεωρητές πρέπει να έχουν επαρκή προσόντα και πρέπει να λαμβάνουν κατάλληλη εκπαίδευση έτσι ώστε να διατηρούν και να βελτιώνουν τις ικανότητές τους όσον αφορά την διεξαγωγή των επιθεωρήσεων. Τα κράτη μέλη πρέπει να συνεργάζονται για την ανάπτυξη και προώθηση εναρμονισμένου κοινοτικού προγράμματος για την κατάρτιση και την αξιολόγηση των προσόντων των επιθεωρητών.
- (26) Οι πλοηγοί και οι λιμενικές αρχές ή οργανισμοί θα πρέπει να έχουν την δυνατότητα να παρέχουν χρήσιμες πληροφορίες σχετικά με τις εμφανείς ανωμαλίες που εντοπίζονται επί των πλοίων.
- (27) Οι καταγγελίες από πρόσωπα που έχουν έννομο συμφέρον σχετικά με τις συνθήκες διαβίωσης και εργασίας επί των πλοίων πρέπει να ερευνώνται. Σε κάθε άτομο που υποβάλλει καταγγελία πρέπει να παρέχεται πληροφόρηση σχετικά με τις ενέργειες που αναλήφθηκαν σε συνέχεια της εν λόγω καταγγελίας.
- (28) Η συνεργασία μεταξύ των αρμόδιων αρχών των κρατών μελών και άλλων αρχών ή φορέων είναι απαραίτητη για τη διασφάλιση της αποτελεσματικής παρακολούθησης των πλοίων στα οποία επιτρέπεται να συνεχίσουν τον πλου τους με ελλείψεις, και για την ανταλλαγή πληροφοριών σχετικά με τα ελλειμνισμένα πλοία.
- (29) Δεδομένου ότι η βάση δεδομένων των επιθεωρήσεων αποτελεί ζωτικό μέρος του ελέγχου από το κράτος λιμένα, τα κράτη μέλη πρέπει να εξασφαλίσουν ότι αυτή επικαιροποιείται με βάση τις κοινοτικές απαιτήσεις.
- (30) Η δημοσίευση των πληροφοριών σχετικά με τα πλοία και τους αντίστοιχους εφοπλιστές ή εταιρείες που δεν συμμορφώνονται με τα διεθνή πρότυπα όσον αφορά την ασφάλεια, την υγεία και την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος, λαμβάνοντας υπόψη το μέγεθος του στόλου των εταιριών, μπορεί να αποθαρρύνει αποτελεσματικά τους ναυλωτές από τη χρησιμοποίηση των πλοίων αυτών και να αποτελέσει κίνητρο για τη λήψη μέτρων αποκατάστασης από τους πλοιοκτήτες τους. Όσον αφορά τις πληροφορίες που πρέπει να διατίθενται, η Επιτροπή θα πρέπει να καθιερώσει στενή συνεργασία με το ΜΣ των Παρισίων και να λαμβάνει υπόψη της οποιοσδήποτε δημοσιευόμενες πληροφορίες ώστε να αποφεύγονται οι περιττές αλληλεπικαλύψεις. Τα κράτη μέλη θα πρέπει να παρέχουν τις σχετικές πληροφορίες μόνο μία φορά.

▼B

- (31) Ολόκληρο το κόστος της επιθεώρησης πλοίων που δικαιολογούν κράτηση πλοίου, και εκείνων που συνδέονται με την άρση της απαγόρευσης πρόσβασης, πρέπει να καταλογίζεται στον πλοιοκτήτη ή τον έχοντα την εκμετάλλευση.
- (32) Τα απαιτούμενα μέτρα για την εφαρμογή της παρούσας οδηγίας θεσπίζονται σύμφωνα με την απόφαση 1999/468/EK του Συμβουλίου, της 28ης Ιουνίου 1999, για τον καθορισμό των όρων άσκησης των εκτελεστικών δραστηριοτήτων που ανατίθενται στην Επιτροπή⁽¹⁾.
- (33) Ενδείκνυται ιδίως να εξουσιοδοτηθεί η Επιτροπή να τροποποιήσει την παρούσα οδηγία προκειμένου να εφαρμόσει τυχόν μεταγενέστερες τροποποιήσεις των συμβάσεων των διεθνών κωδίκων και ψηφισμάτων, και να θεσπίσει τους κανόνες εφαρμογής των διατάξεων των άρθρων 8 και 10. Δεδομένου ότι τα μέτρα αυτά είναι γενικής εμβελείας και έχουν ως αντικείμενο την τροποποίηση μη ουσιωδών στοιχείων της παρούσας οδηγίας, μεταξύ άλλων διά συμπληρώσεώς της με νέα μη ουσιώδη στοιχεία, πρέπει να θεσπιστούν σύμφωνα με την κανονιστική διαδικασία με έλεγχο στην οποία παραπέμπει το άρθρο 5α της απόφασης 1999/468/EK.
- (34) Δεδομένου ότι οι στόχοι της παρούσας οδηγίας, δηλαδή ο περιορισμός της μη ανταποκρινόμενης στα σχετικά πρότυπα ναυτιλίας στα ύδατα τα οποία υπάγονται στη δικαιοδοσία των κρατών μελών με βελτίωση του κοινοτικού συστήματος επιθεωρήσεων για τα ποντοπόρα πλοία και ανάπτυξη των μέσων προληπτικής δράσης στον τομέα της ρύπανσης των υδάτων, είναι αδύνατον να υλοποιηθούν επαρκώς από τα κράτη μέλη και δύνανται, συνεπώς, λόγω της κλίμακας και των αποτελεσμάτων της δράσης, να επιτευχθούν καλύτερα σε κοινοτικό επίπεδο, η Κοινότητα μπορεί να λάβει μέτρα σύμφωνα με την αρχή της επικουρικότητας του άρθρου 5 της Συνθήκης. Σύμφωνα με την αρχή της αναλογικότητας του ίδιου άρθρου, η παρούσα οδηγία δεν υπερβαίνει το μέτρο που είναι αναγκαίο για την επίτευξη των στόχων αυτών.
- (35) Η υποχρέωση μεταφοράς της οδηγίας στην εθνική έννομη τάξη πρέπει να περιορισθεί στις διατάξεις που αντιπροσωπεύουν ουσιαστική αλλαγή συγκριτικά προς την οδηγία 95/21/EK. Η υποχρέωση μεταφοράς των διατάξεων που παραμένουν αμετάβλητες προκύπτει ήδη από την προηγούμενη οδηγία.
- (36) Η παρούσα οδηγία δεν θίγει τις υποχρεώσεις των κρατών μελών όσον αφορά τις προθεσμίες μεταφοράς στο εθνικό δίκαιο και εφαρμογής των οδηγιών που παρατίθενται στο παράρτημα XV μέρος Β.
- (37) Το σύστημα ελέγχου των πλοίων από το κράτος λιμένα που θεσπίζεται κατά την παρούσα οδηγία θα πρέπει να τεθεί σε εφαρμογή την ίδια ημερομηνία σε όλα τα κράτη μέλη. Στο πλαίσιο αυτό η Επιτροπή θα πρέπει να διασφαλίσει ότι λαμβάνονται κατάλληλα προπαρασκευαστικά μέτρα, συμπεριλαμβανομένων των δοκιμών της βάσης δεδομένων των επιθεωρήσεων και της διάταξης για την κατάρτιση των επιθεωρητών.
- (38) Σύμφωνα με το σημείο 34 της διοργανικής συμφωνίας για τη βελτίωση της νομοθεσίας⁽²⁾, τα κράτη μέλη παροτρύνονται να καταρτίζουν, προς ίδια χρήση, και προς όφελος της Κοινότητας, δικούς τους πίνακες, οι οποίοι αποτυπώνουν, στο μέτρο του δυνατού, την αντιστοιχία της παρούσας οδηγίας με τα μέτρα μεταφοράς στο εθνικό δίκαιο και να τους δημοσιοποιούν.

⁽¹⁾ ΕΕ L 184 της 17.7.1999, σ. 23.

⁽²⁾ ΕΕ C 321 της 31.12.2003, σ. 1.

▼B

- (39) Για να μην υποβληθούν σε δυσανάλογη διοικητική επιβάρυνση τα περίκλειστα κράτη μέλη, ένας κανόνας του ελαχίστου θα πρέπει να επιτρέπει στα κράτη αυτά να αποκλίνουν από τις διατάξεις της παρούσας οδηγίας, πράγμα που σημαίνει ότι τα εν λόγω κράτη μέλη, εφόσον πληρούν ορισμένα κριτήρια, δεν υποχρεούνται να τηρούν την παρούσα οδηγία.
- (40) Προκειμένου να ληφθεί υπόψη το γεγονός ότι τα γαλλικά υπερπόντια διαμερίσματα ανήκουν σε διαφορετική γεωγραφική ζώνη, συμμετέχουν σε μεγάλο βαθμό σε άλλα περιφερειακά μνημόνια ελέγχου από το κράτος λιμένα και έχουν πολύ περιορισμένες ροές κυκλοφορίας με την ηπειρωτική Ευρώπη, το συγκεκριμένο κράτος μέλος θα πρέπει να δικαιούται να εξαιρεί τους λιμένες αυτούς από το σύστημα ελέγχου που εφαρμόζεται στην Κοινότητα,

ΕΞΕΔΩΣΑΝ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΟΔΗΓΙΑ:

Άρθρο 1

Σκοπός

Σκοπός της παρούσας οδηγίας είναι να συμβάλει στον δραστικό περιορισμό της μη ανταποκρινόμενης στα σχετικά πρότυπα ναυτιλίας, στα ύδατα τα οποία υπάγονται στη δικαιοδοσία των κρατών μελών, με:

- α) πληρέστερη συμμόρφωση προς το διεθνές και το σχετικό κοινοτικό δίκαιο περί ασφαλούς ναυτιλίας, ασφάλειας στη θάλασσα, προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος και συνθηκών διαβίωσης και εργασίας επί των πλοίων, ανεξαρτήτως σημαίας·
- β) θέσπιση κοινών κριτηρίων για τον έλεγχο των πλοίων από το κράτος λιμένα και την εναρμόνιση των διαδικασιών επιθεώρησης και κράτησης πλοίων με βάση την εμπειρία που έχει αποκτηθεί στο πλαίσιο του ΜΣ των Παρισίων·
- γ) εφαρμογή εντός της Κοινότητας ενός συστήματος ελέγχου από το κράτος λιμένα βασιζόμενου σε επιθεωρήσεις που εκτελούνται εντός της Κοινότητας και της περιοχής του ΜΣ των Παρισίων, με στόχο την επιθεώρηση όλων των πλοίων με συχνότητα που εξαρτάται από την κατηγορία κινδύνου στην οποία ανήκουν, ώστε τα πλοία που παρουσιάζουν υψηλότερο κίνδυνο να υποβάλλονται σε ενδεδειγμένη επιθεώρηση διεξαγόμενη σε συχνότερα χρονικά διαστήματα.

Άρθρο 2

Ορισμοί

Για τους σκοπούς της παρούσας οδηγίας ισχύουν οι ακόλουθοι ορισμοί:

1. «Συμβάσεις»: οι ακόλουθες συμβάσεις μαζί με τα πρωτόκολλα και τις τροποποιήσεις τους, καθώς και τους σχετικούς υποχρεωτικούς κώδικες, στην επικαιροποιημένη τους μορφή:
- α) διεθνής σύμβαση περί γραμμών φορτώσεως πλοίων του 1966 (LL 66)·
- β) διεθνής σύμβαση περί ασφαλείας της ανθρώπινης ζωής εν θαλάσση του 1974 (SOLAS 74)·
- γ) διεθνής σύμβαση πρόληψης ρυπάνσεως της θαλάσσης από πλοία του 1973, και το σχετικό πρωτόκολλο του 1978 (MARPOL 73/78)·
- δ) διεθνής σύμβαση για πρότυπα εκπαίδευσης, έκδοσης πιστοποιητικών και τήρησης φυλακών ναυτικών του 1978 (Σύμβαση STCW 78/95)·

▼ B

- ε) σύμβαση περί διεθνών κανονισμών προς αποφυγήν συγκρούσεων εν θαλάσση του 1972 (Colreg 72)·
- στ) διεθνής σύμβαση για την καταμέτρηση της χωρητικότητας των πλοίων του 1969 (ITC 69)·

▼ M1**▼ B**

- η) διεθνής σύμβαση για την αστική ευθύνη, σε περίπτωση ζημίας από πετρελαϊκή ρύπανση 1992 (CLC 92)·

▼ M1

- θ) Σύμβαση Ναυτικής Εργασίας του 2006 (MLC 2006)·
- ι) Διεθνής σύμβαση του 2001 για τον Έλεγχο Επιβλαβών Συστημάτων Υφαλοχρωματισμού των Πλοίων (AFS 2001)·
- ια) Διεθνής σύμβαση του 2001 για την Αστική Ευθύνη για Ζημία Ρύπανσης από Πετρέλαιο Κίνησης (σύμβαση Bunkers, 2001).

▼ B

2. «ΜΣ των Παρισίων»: το μνημόνιο συνεννόησης για τον έλεγχο των πλοίων από το κράτος λιμένα, το οποίο υπογράφηκε στο Παρίσι, στις 26 Ιανουαρίου 1982, στην ενημερωμένη του έκδοση.
3. «Πλαίσιο και διαδικασίες του εθελοντικού προγράμματος ελέγχων των κρατών μελών του ΙΜΟ»: η απόφαση Α.974(24 της συνέλευσης του ΙΜΟ.
4. «Περιοχή του ΜΣ των Παρισίων»: ο γεωγραφικός χώρος στον οποίο οι υπογράφωντες του ΜΣ των Παρισίων διενεργούν επιθεωρήσεις στα πλαίσια του ΜΣ των Παρισίων.
5. «Πλοίο»: κάθε θαλασσοπλοούν σκάφος στο οποίο ισχύει μία τουλάχιστον από τις συμβάσεις και το οποίο φέρει σημαία διαφορετική από τη σημαία του κράτους λιμένα.
6. «Διασύνδεση πλοίου/λιμένα»: οι αλληλεπιδράσεις που πραγματοποιούνται όταν πλοίο επηρεάζεται κατευθείαν και άμεσα από ενέργειες που περιλαμβάνουν τη διακίνηση προσώπων ή εμπορευμάτων ή την παροχή λιμενικών υπηρεσιών προς ή από το πλοίο.
7. «Πλοίο σε αγκυροβόλιο»: πλοίο σε λιμένα ή άλλο τόπο εντός της δικαιοδοσίας λιμένα, αλλά όχι ελλιμενισμένο, το οποίο εκτελεί διασύνδεση πλοίου/ λιμένα.
8. «Επιθεωρητής»: υπάλληλος του δημόσιου τομέα ή άλλο πρόσωπο, δεόντως εξουσιοδοτημένο από την αρμόδια αρχή κράτους μέλους να διενεργεί επιθεωρήσεις ελέγχου του κράτους λιμένα, και υπεύθυνος για τις επιθεωρήσεις αυτές έναντι της αρμόδιας αρχής.
9. «Αρμόδια αρχή»: ναυτιλιακή αρχή αρμόδια για τον έλεγχο από το κράτος λιμένα σύμφωνα με την παρούσα οδηγία.
10. «Διάρκεια της νύκτας»: οιαδήποτε περίοδος τουλάχιστον επτά ωρών, όπως ορίζεται από το εθνικό δίκαιο, η οποία πρέπει να περιλαμβάνει σε κάθε περίπτωση την περίοδο από τα μεσάνυχτα έως τις 5:00 το πρωί.
11. «Αρχική επιθεώρηση»: η επί του πλοίου επίσκεψη επιθεωρητή, με σκοπό τον έλεγχο της συμμόρφωσης με τις σχετικές συμβάσεις και κανονισμούς και η οποία περιλαμβάνει τουλάχιστον τους ελέγχους που προβλέπονται στο άρθρο 13 παράγραφος 1.

▼ **B**

12. «Λεπτομερέστερη επιθεώρηση»: η επιθεώρηση κατά την οποία ολόκληρο το πλοίο, ο εξοπλισμός και το πλήρωμα του, ή μέρος αυτών, ανάλογα με την περίπτωση, υποβάλλονται σε διεξοδική εξέταση, στις περιπτώσεις του άρθρου 13, παράγραφος 3, όσον αφορά την κατασκευή του πλοίου, τον εξοπλισμό του, την επάνδρωσή του, τις συνθήκες διαβίωσης και εργασίας και τη συμμόρφωση με τις επιχειρησιακές διαδικασίες που ισχύουν στο πλοίο.
13. «Εκτεταμένη επιθεώρηση»: επιθεώρηση η οποία καλύπτει τουλάχιστον τα σημεία στα οποία αναφέρεται το παράρτημα VII. Η εκτεταμένη επιθεώρηση μπορεί να περιλαμβάνει λεπτομερέστερη επιθεώρηση σε περίπτωση που υπάρχουν σαφείς ενδείξεις σύμφωνα με το άρθρο 13 παράγραφος 3.
14. «Καταγγελία»: κάθε πληροφορία ή αναφορά που υποβάλλεται από οποιοδήποτε πρόσωπο ή οργανισμό με νόμιμο συμφέρον για την ασφάλεια του πλοίου, συμπεριλαμβανομένων του συμφέροντος για την ασφάλεια ή των κινδύνων της υγείας του πληρώματός του, των συνθηκών διαβίωσης και εργασίας επί του πλοίου και της πρόληψης της ρύπανσης.
15. «Κράτηση πλοίου»: η ρητή απαγόρευση του απόπλου ενός πλοίου λόγω διαπιστωθεισών ελλείψεων οι οποίες, μεμονωμένα ή από κοινού, καθιστούν το πλοίο αναξιόπλοο.
16. «Διαταγή απαγόρευσης πρόσβασης»: απόφαση που απευθύνεται στον πλοίαρχο ενός πλοίου, στην εταιρεία η οποία ευθύνεται για το πλοίο και στο κράτος σημαίας, με το οποίο τους κοινοποιείται ότι το πλοίο απαγορεύεται να καταπλεύσει σε όλους τους λιμένες και τα αγκυροβόλια της Κοινότητας.
17. «Παύση λειτουργίας»: η ρητή απαγόρευση της συνέχισης μιας λειτουργίας πλοίου λόγω διαπιστωθεισών ελλείψεων οι οποίες, μεμονωμένα ή από κοινού, καθιστούν τη συνέχιση της λειτουργίας επικίνδυνη.
18. «Εταιρεία»: ο πλοιοκτήτης ή οποιοσδήποτε άλλος οργανισμός ή πρόσωπο όπως ο διαχειριστής ή ο ναυλωτής κενού πλοίου, που έχει αναλάβει την ευθύνη για την λειτουργία του πλοίου 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»).
19. «Αναγνωρισμένος οργανισμός»: νηογνώμονας ή άλλος ιδιωτικός φορέας που εκτελεί νόμιμες ενέργειες για λογαριασμό της διοίκησης του κράτους σημαίας.
20. «Προβλεπόμενο από το νόμο πιστοποιητικό»: το πιστοποιητικό το οποίο έχει εκδοθεί από κράτος σημαίας ή για λογαριασμό του σύμφωνα με τις συμβάσεις.
21. «Πιστοποιητικό κλάσης»: το έγγραφο που επιβεβαιώνει τη συμμόρφωση με τη SOLAS 74, κεφάλαιο II-1, μέρος A-1, κανονισμός 3-1.
22. «Βάση δεδομένων των επιθεωρήσεων»: το σύστημα πληροφοριών που συμβάλλει στην εφαρμογή του συστήματος ελέγχου από το κράτος λιμένα εντός της Κοινότητας και αφορά τα δεδομένα που σχετίζονται με επιθεωρήσεις διενεργηθείσες στην Κοινότητα και στην περιοχή του ΜΣ των Παρισίων.

▼ **M1**

23. «πιστοποιητικό ναυτικής εργασίας»: το πιστοποιητικό που αναφέρεται στον κανονισμό 5.1.3 της MLC 2006.
24. «δήλωση συμμόρφωσης με τις συνθήκες ναυτικής εργασίας»: η δήλωση που αναφέρεται στον κανονισμό 5.1.3 της MLC 2006.

▼ M1

Όλες οι παραπομπές της παρούσας οδηγίας σε συμβάσεις, διεθνείς κώδικες και αποφάσεις, συμπεριλαμβανομένων και εκείνων που αφορούν σε πιστοποιητικά και άλλα έγγραφα, θεωρούνται ως παραπομπές στις επικαιροποιημένες εκδόσεις των εν λόγω συμβάσεων, διεθνών κωδίκων και αποφάσεων.

▼ B*Άρθρο 3***Πεδίο εφαρμογής**

1. Η παρούσα οδηγία εφαρμόζεται σε όλα τα πλοία και τα πληρώματα τους τα οποία καταπλέουν σε λιμένα ή αγκυροβόλιο κράτους μέλους προκειμένου να εκτελέσουν διασύνδεση πλοίου/λιμένα.

Η Γαλλία μπορεί να αποφασίσει ότι οι λιμένες και τα αγκυροβόλια που καλύπτονται από την παρούσα παράγραφο δεν περιλαμβάνουν τους λιμένες και τα αγκυροβόλια των υπερπόντιων διαμερισμάτων τα οποία μνημονεύει το άρθρο 299 παράγραφος 2 της Συνθήκης.

Εάν κράτος μέλος διεξαγάγει επιθεώρηση πλοίου εντός υδάτων της δικαιοδοσίας του εκτός λιμένος, η εν λόγω επιθεώρηση θεωρείται ότι διεξάγεται για τους σκοπούς της παρούσας οδηγίας.

Το παρόν άρθρο δεν θίγει τα δικαιώματα επέμβασης ενός κράτους μέλους δυνάμει των σχετικών συμβάσεων.

Τα κράτη μέλη που δεν έχουν θαλάσσιους λιμένες και μπορούν να επαληθεύσουν ότι λιγότερο από το 5 % του συνολικού αριθμού των εξατομικευμένων σκαφών τα οποία έχουν προσεγγίσει ετησίως κατά την προηγούμενη τριετία τους ποτάμιους λιμένες εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής της παρούσας οδηγίας δικαιούνται να αποκλίνουν από τις διατάξεις της παρούσας οδηγίας.

Τα κράτη μέλη που δεν έχουν θαλάσσιους λιμένες γνωστοποιούν στην Επιτροπή, το αργότερο κατά την ενσωμάτωση της οδηγίας στην εσωτερική νομοθεσία τους, το συνολικό αριθμό των σκαφών και τον αριθμό των πλοίων που έχουν καταπλεύσει στους λιμένες κατά την προαναφερθείσα τριετία και ενημερώνουν την Επιτροπή για οποιαδήποτε μεταγενέστερη μεταβολή των σχετικών αριθμητικών στοιχείων.

2. Για τα πλοία με ολική χωρητικότητα κάτω των 500 μονάδων, τα κράτη μέλη εφαρμόζουν τις απαιτήσεις οικείας σύμβασης οι οποίες έχουν εφαρμογή και, στο μέτρο που δεν ισχύει σύμβαση, λαμβάνουν τα αναγκαία μέτρα ώστε να εξασφαλιστεί ότι τα πλοία αυτά δεν θα είναι σαφώς επικίνδυνα για την ασφάλεια, την υγεία ή το περιβάλλον. Κατά την εφαρμογή της παρούσας παραγράφου, τα κράτη μέλη λαμβάνουν υπόψη το παράρτημα 1 του ΜΣ των Παρισίων.

▼ M1

3. Κατά την επιθεώρηση πλοίου το οποίο φέρει τη σημαία κράτους που δεν είναι μέρος σύμβασης, τα κράτη μέλη φροντίζουν ώστε η μεταχείριση του πλοίου και του πληρώματός του να μην είναι ευνοϊκότερη από εκείνη πλοίου που φέρει τη σημαία κράτους το οποίο είναι μέρος της σύμβασης αυτής. Το εν λόγω πλοίο υπόκειται σε λεπτομερέστερη επιθεώρηση σύμφωνα με τις διαδικασίες που προβλέπονται στο ΜΣ των Παρισίων.

▼ B

4. Εξαιρούνται από το πεδίο εφαρμογής της παρούσας οδηγίας τα αλιευτικά σκάφη, τα πολεμικά πλοία, τα βοηθητικά πλοία, τα ξύλινα πλοία πρωτόγονης κατασκευής, τα σκάφη που ανήκουν σε δημόσιες αρχές και χρησιμοποιούνται για μη εμπορικούς σκοπούς και τα σκάφη αναψυχής που δεν χρησιμοποιούνται για εμπορικούς σκοπούς.

▼ M1

5. Τα μέτρα που θεσπίζονται για την εφαρμογή της παρούσας οδηγίας δεν πρέπει να οδηγούν σε υποβάθμιση του γενικού επιπέδου προστασίας των ναυτικών δυνάμει της κοινωνικού δικαίου της Ένωσης στους τομείς στους οποίους εφαρμόζεται η παρούσα οδηγία, σε σύγκριση με την τρέχουσα κατάσταση σε κάθε κράτος μέλος. Κατά την υλοποίηση των μέτρων αυτών, εάν η αρμόδια αρχή του κράτους λιμένα διαπιστώσει σαφή παράβαση του δικαίου της Ένωσης σε πλοία που φέρουν τη σημαία κράτους μέλους, πρέπει να ενημερώσει αμέσως, σύμφωνα με την εθνική νομοθεσία και πρακτική, οποιαδήποτε άλλη σχετική αρμόδια αρχή ώστε να αναληφθούν οι κατάλληλες περαιτέρω ενέργειες.

▼ B*Άρθρο 4***Εξουσίες επιθεώρησης**

1. Τα κράτη μέλη λαμβάνουν όλα τα αναγκαία μέτρα προκειμένου να έχουν το δικαίωμα να πραγματοποιούν νομίμως επί ξένων πλοίων τις επιθεωρήσεις στις οποίες αναφέρεται η παρούσα οδηγία σύμφωνα με το διεθνές δίκαιο.

2. Τα κράτη μέλη διατηρούν τις κατάλληλες αρμόδιες αρχές στις οποίες παραχωρείται, για παράδειγμα με διαδικασία προσλήψεων, ο αναγκαίος αριθμός υπαλλήλων, ιδίως επιθεωρητών με κατάλληλα προσόντα, για την επιθεώρηση πλοίων και λαμβάνουν όλα τα κατάλληλα μέτρα για να διασφαλίσουν ότι οι επιθεωρητές ασκούν τα καθήκοντά τους, όπως ορίζεται στην παρούσα οδηγία και ιδίως ότι είναι διαθέσιμοι για τη διεξαγωγή των επιθεωρήσεων που απαιτούνται σύμφωνα με την παρούσα οδηγία.

*Άρθρο 5***Σύστημα επιθεώρησης και υποχρέωση ετήσιων επιθεωρήσεων**

1. Τα κράτη μέλη διεξάγουν επιθεωρήσεις σύμφωνα με το σύστημα επιλογής που περιγράφεται στο άρθρο 12 και τις διατάξεις του παραρτήματος I.

2. Κάθε κράτος μέλος, προκειμένου να συμμορφωθεί με την υποχρέωση ετήσιων επιθεωρήσεων που έχει αναλάβει:

α) επιθεωρεί όλα τα πλοία προτεραιότητας I, σύμφωνα με το άρθρο 12, στοιχείο α), τα οποία καταπλέουν σε λιμένες ή αγκυροβόλιά του, και

β) διεξάγει κατ' έτος συνολικό αριθμό επιθεωρήσεων πλοίων προτεραιότητας I και προτεραιότητας II, σύμφωνα με το άρθρο 12 στοιχεία α) και β), που αντιστοιχεί τουλάχιστον στο μερίδιό του επί του συνολικού αριθμού επιθεωρήσεων που πρέπει να διεξάγονται κατ' έτος εντός της Κοινότητας και της περιοχής του ΜΣ των Παρισίων. Το μερίδιο κάθε κράτους μέλους στις επιθεωρήσεις βασίζεται στον αριθμό των εξατομικευμένων πλοίων που καταπλέουν σε λιμένες του οικείου κράτους μέλους σε σχέση με το συνολικό αριθμό των εξατομικευμένων πλοίων που καταπλέουν σε λιμένες κάθε κράτους της Κοινότητας και της περιοχής του ΜΣ των Παρισίων.

3. Προκειμένου να υπολογισθεί το μερίδιο του συνολικού αριθμού επιθεωρήσεων που πρέπει να διεξάγονται κατ' έτος εντός της Κοινότητας και της περιοχής του ΜΣ των Παρισίων κατά το στοιχείο β) της παραγράφου 2, δεν λαμβάνονται υπόψη τα πλοία σε αγκυροβόλιο, εκτός εάν ορίσει άλλως το οικείο κράτος μέλος.



Άρθρο 6

Λεπτομέρειες συμμόρφωσης με την υποχρέωση επιθεωρήσεων

Το κράτος μέλος το οποίο δεν διεξάγει τις επιθεωρήσεις που απαιτούνται σύμφωνα με το άρθρο 5 παράγραφος 2 στοιχείο α) εκπληρώνει την υποχρέωση που έχει αναλάβει σύμφωνα με την εν λόγω διάταξη, εφόσον οι εν λόγω μη διεξαχθείσες επιθεωρήσεις δεν υπερβαίνουν:

- α) το 5 % του συνολικού αριθμού πλοίων προτεραιότητας I κατηγορίας υψηλού κινδύνου τα οποία καταπλέουν σε λιμένες και αγκυροβόλιά του·
- β) το 10 % του συνολικού αριθμού πλοίων προτεραιότητας I τα οποία δεν υπάγονται στην κατηγορία υψηλού κινδύνου και καταπλέουν σε λιμένες και αγκυροβόλιά του.

Ανεξάρτητα από τα ποσοστά των στοιχείων α) και β), τα κράτη μέλη δίδουν προτεραιότητα στην επιθεώρηση πλοίων τα οποία, σύμφωνα με τις πληροφορίες που περιέχονται στη βάση δεδομένων των επιθεωρήσεων, καταπλέουν μη τακτικά σε κοινοτικούς λιμένες.

Ανεξάρτητα από τα ποσοστά των στοιχείων α) και β) όσον αφορά πλοία προτεραιότητας I τα οποία καταπλέουν σε αγκυροβόλια, τα κράτη μέλη δίδουν προτεραιότητα στην επιθεώρηση πλοίων που υπάγονται στην κατηγορία υψηλού κινδύνου τα οποία, σύμφωνα με τις πληροφορίες που περιέχονται στη βάση δεδομένων των επιθεωρήσεων, καταπλέουν μη τακτικά σε κοινοτικούς λιμένες.

Άρθρο 7

Διευθέτηση για τον καθορισμό ισορρόπων μεριδίων στις επιθεωρήσεις εντός της Κοινότητας

1. Το κράτος μέλος, στο οποίο ο συνολικός αριθμός πλοίων προτεραιότητας I που καταπλέουν στους λιμένες του υπερβαίνει το μερίδιό του στις επιθεωρήσεις σύμφωνα με το άρθρο 5 παράγραφος 2 στοιχείο β), θεωρείται ότι εκπληρώνει την υποχρέωση αυτή εφόσον διεξάγει αριθμό επιθεωρήσεων επί πλοίων προτεραιότητας I ο οποίος αντιστοιχεί τουλάχιστον σε αυτό το μερίδιο στις επιθεωρήσεις και εφόσον δεν αφήνει χωρίς επιθεώρηση ποσοστό ανώτερο του 30 % του συνολικού αριθμού πλοίων προτεραιότητας I που καταπλέουν σε λιμένες και αγκυροβόλιά του.

2. Το κράτος μέλος, στο οποίο ο συνολικός αριθμός προσεγγίσεων πλοίων προτεραιότητας I και προτεραιότητας II είναι κατώτερος από το μερίδιο στο οποίο αναφέρεται το άρθρο 5 παράγραφος 2 στοιχείο β), θεωρείται ότι εκπληρώνει την υποχρέωση αυτή εφόσον διεξάγει τις επιθεωρήσεις πλοίων προτεραιότητας I που απαιτούνται σύμφωνα με το άρθρο 5 παράγραφος 2 στοιχείο α) και τις επιθεωρήσεις του 85 % τουλάχιστον του συνολικού αριθμού πλοίων προτεραιότητας II που καταπλέουν σε λιμένες και αγκυροβόλιά του.

3. Η Επιτροπή, με την επανεξέταση κατά το άρθρο 35, εξετάζει ιδίως τις επιπτώσεις του παρόντος άρθρου στις υποχρεώσεις επιθεωρήσεων, λαμβάνοντας υπόψη την εμπειρία που έχει αποκτηθεί στην Κοινότητα και στην περιοχή του ΜΣ των Παρισίων. Κατά την επανεξέταση λαμβάνεται υπόψη ο στόχος επιθεώρησης όλων των πλοίων που καταπλέουν σε λιμένες και αγκυροβόλια της Κοινότητας. Κατά περίπτωση, η Επιτροπή προτείνει συμπληρωματικά μέτρα για τη βελτίωση της αποτελεσματικότητας του συστήματος επιθεωρήσεων που εφαρμόζεται στην Κοινότητα και, εφόσον απαιτείται, μεταγενέστερη επανεξέταση των επιπτώσεων του παρόντος άρθρου.



Άρθρο 8

Αναβολή επιθεωρήσεων και εξαιρετικές περιπτώσεις

1. Ένα κράτος μέλος μπορεί να αποφασίσει να αναβάλει την επιθεώρηση πλοίου προτεραιότητας I στις ακόλουθες περιπτώσεις:

- α) εάν η επιθεώρηση είναι δυνατόν να διεξαχθεί κατά τον επόμενο κατάπλου του πλοίου στο ίδιο κράτος μέλος, με την προϋπόθεση ότι το πλοίο δεν θα καταπλεύσει σε άλλο λιμένα της Κοινότητας ή της περιοχής του ΜΣ των Παρισίων εν τω μεταξύ και ότι η αναβολή δεν υπερβαίνει τις 15 ημέρες, ή
- β) εάν η επιθεώρηση είναι δυνατόν να διεξαχθεί σε άλλο λιμένα κατάπλου ευρισκόμενο εντός της Κοινότητας ή της περιοχής του ΜΣ των Παρισίων εντός 15 ημερών, με την προϋπόθεση ότι το κράτος στο οποίο ευρίσκεται ο εν λόγω λιμένας κατάπλου έχει συμφωνήσει εκ των προτέρων να διενεργήσει την επιθεώρηση.

Εάν επιθεώρηση αναβληθεί σύμφωνα με τα στοιχεία α) ή β) και καταχωριστεί στη βάση δεδομένων των επιθεωρήσεων, η μη διεξαχθείσα επιθεώρηση δεν υπολογίζεται ως μη διεξαχθείσα επιθεώρηση των κρατών μελών που προέβησαν στην αναβολή.

Ωστόσο, εφόσον δεν πραγματοποιείται επιθεώρηση πλοίου προτεραιότητας I, το σχετικό πλοίο δεν εξαιρείται από την επιθεώρηση στον επόμενο λιμένα εντός της Κοινότητας στον οποίο θα καταπλεύσει, σύμφωνα με την παρούσα οδηγία.

2. Όταν μια επιθεώρηση δεν διενεργηθεί επί πλοίου προτεραιότητας I για λειτουργικούς λόγους, δεν υπολογίζεται ως μη διενεργηθείσα επιθεώρηση, υπό την προϋπόθεση ότι ο λόγος μη διενέργειάς της καταχωρίζεται στη βάση δεδομένων των επιθεωρήσεων και ισχύουν οι ακόλουθες εξαιρετικές περιπτώσεις:

- α) κατά την κρίση της αρμόδιας αρχής η διεξαγωγή της επιθεώρησης θα έθετε σε κίνδυνο την ασφάλεια των επιθεωρητών, του πλοίου, του πληρώματος ή του λιμένα ή το θαλάσσιο περιβάλλον, ή
- β) ο κατάπλους του πλοίου πραγματοποιείται αποκλειστικά κατά τη διάρκεια της νύκτας. Στην περίπτωση αυτή, τα κράτη μέλη λαμβάνουν τα μέτρα που είναι αναγκαία ώστε να εξασφαλίζουν ότι τα πλοία τα οποία καταπλέουν τακτικά κατά τη διάρκεια της νύκτας θα μπορούν να επιθεωρούνται καταλλήλως.

3. Εάν η επιθεώρηση δεν διεξάγεται επί πλοίου σε αγκυροβόλιο, δεν υπολογίζεται ως μη διεξαχθείσα επιθεώρηση, εφόσον:

- α) το πλοίο επιθεωρείται σε άλλο λιμένα ή αγκυροβόλιο εντός της Κοινότητας ή της περιοχής του ΜΣ των Παρισίων σύμφωνα με το παράρτημα I εντός 15 ημερών, ή
- β) ο κατάπλους του πλοίου πραγματοποιείται αποκλειστικά κατά τη διάρκεια της νύκτας ή η διάρκεια του είναι πολύ μικρή και δεν επιτρέπει τη διεξαγωγή της επιθεώρησης κατά ικανοποιητικό τρόπο και ο λόγος μη διεξαγωγής της επιθεώρησης καταχωρίζεται στη βάση δεδομένων των επιθεωρήσεων, ή
- γ) κατά την κρίση της αρμόδιας αρχής η διεξαγωγή της επιθεώρησης θα έθετε σε κίνδυνο την ασφάλεια των επιθεωρητών, του πλοίου, του πληρώματος ή του λιμένα ή το θαλάσσιο περιβάλλον και ο λόγος μη διεξαγωγής της επιθεώρησης καταχωρίζεται στη βάση δεδομένων των επιθεωρήσεων.

▼ M1▼ B*Άρθρο 9***Αναγγελία της άφιξης πλοίων**

1. Ο έχων την εκμετάλλευση, ο πράκτορας ή ο πλοίαρχος πλοίου το οποίο είναι επιλέξιμο σύμφωνα με το άρθρο 14 για εκτεταμένη επιθεώρηση και καταπλέει σε λιμένα ή αγκυροβόλιο κράτους μέλους, αναγγέλλει την άφιξή του σύμφωνα με τις διατάξεις του παραρτήματος III.
2. Με τη λήψη της αναγγελίας κατά την παράγραφο 1 του παρόντος άρθρου και το άρθρο 4 της οδηγίας 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⁽¹⁾, η λιμενική αρχή ή οργανισμός ή η αρχή ή οργανισμός που έχει οριστεί προς τον σκοπό αυτόν διαβιβάζει τις πληροφορίες αυτές στην αρμόδια αρχή.
3. Για οποιαδήποτε αναγγελία που προβλέπεται στο παρόν άρθρο χρησιμοποιούνται ηλεκτρονικά μέσα, όπου αυτό είναι δυνατόν.
4. Οι διαδικασίες και οι μορφότυποι που καταρτίζουν τα κράτη μέλη για τους σκοπούς του παραρτήματος III της παρούσας οδηγίας συμμορφώνονται με τις σχετικές διατάξεις της οδηγίας 2002/59/EK για τις αναγγελίες πλοίων.

*Άρθρο 10***Κατηγορία κινδύνου πλοίων**

1. Όλα τα πλοία που καταπλέουν σε λιμένα ή αγκυροβόλιο κράτους μέλους κατατάσσονται στη βάση δεδομένων των επιθεωρήσεων σε κατηγορία κινδύνου πλοίων η οποία καθορίζει την αντίστοιχη προτεραιότητά τους για επιθεώρηση, τα χρονικά διαστήματα μεταξύ των επιθεωρήσεων και την εμβέλεια των επιθεωρήσεων.
2. Η κατηγορία κινδύνου ενός πλοίου προσδιορίζεται από συνδυασμό γενικών και ιστορικών παραμέτρων κινδύνου, ως εξής:
 - α) Γενικές παράμετροι

Οι γενικές παράμετροι βασίζονται στον τύπο, στην ηλικία, στη σημαία, στους συμμετέχοντες αναγνωρισμένους οργανισμούς και στις επιδόσεις της εταιρείας σύμφωνα με το παράρτημα I μέρος I.1 και το παράρτημα II.
 - β) Ιστορικές παράμετροι

Οι ιστορικές παράμετροι βασίζονται στον αριθμό διαπιστωθεισών ελλείψεων και κρατήσεων πλοίων εντός δεδομένης περιόδου σύμφωνα με το παράρτημα I μέρος I.2 και το παράρτημα II.

▼ M1

3. Στην Επιτροπή ανατίθενται εκτελεστικές αρμοδιότητες για την εφαρμογή μεθοδολογίας υπολογισμού των γενικών παραμέτρων κινδύνου, ιδίως όσον αφορά τα κριτήρια του κράτους σημαίας και τα κριτήρια των επιδόσεων της εταιρείας. Οι σχετικές εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης που προβλέπεται στο άρθρο 31 παράγραφος 3.

⁽¹⁾ EE L 208 της 5.8.2002, σ. 10.



Άρθρο 11

Συχνότητα των επιθεωρήσεων

Τα πλοία που καταπλέουν σε λιμένες ή αγκυροβόλια εντός της Κοινότητας υπόκεινται σε περιοδικές επιθεωρήσεις ή σε πρόσθετες επιθεωρήσεις, ως εξής:

- α) Τα πλοία υπόκεινται σε περιοδικές επιθεωρήσεις σε προκαθορισμένα χρονικά διαστήματα ανάλογα με την κατηγορία κινδύνου στην οποία έχουν καταταγεί σύμφωνα με το παράρτημα I μέρος I. Το χρονικό διάστημα μεταξύ των περιοδικών επιθεωρήσεων των πλοίων αυξάνεται κατ' αναλογία προς τη μείωση του κινδύνου. Για πλοία που υπάγονται στην κατηγορία υψηλού κινδύνου, το εν λόγω χρονικό διάστημα δεν υπερβαίνει τους έξι μήνες.
- β) Τα πλοία υπόκεινται σε πρόσθετες επιθεωρήσεις ανεξάρτητα από το χρονικό διάστημα που έχει παρέλθει μετά την τελευταία περιοδική τους επιθεώρηση, ως εξής:
 - η αρμόδια αρχή εξασφαλίζει την επιθεώρηση των πλοίων για τα οποία ισχύουν προεξέχοντες παράγοντες που απαριθμούνται στο παράρτημα I μέρος II 2A,
 - είναι δυνατή η επιθεώρηση των πλοίων για τα οποία ισχύουν μη αναμενόμενοι παράγοντες που απαριθμούνται στο παράρτημα I μέρος II 2B. Η απόφαση διενέργειας πρόσθετης επιθεώρησης επαφίεται στην επαγγελματική κρίση της αρμόδιας αρχής.

Άρθρο 12

Επιλογή πλοίων προς επιθεώρηση

Η αρμόδια αρχή εξασφαλίζει ότι η επιλογή πλοίων προς επιθεώρηση πραγματοποιείται βάσει της κατηγορίας κινδύνου στην οποία έχουν καταταγεί, όπως περιγράφεται στο παράρτημα I μέρος I, και, σε περίπτωση προεξέχοντων ή μη αναμενόμενων παραγόντων, σύμφωνα με το παράρτημα I μέρος II 2A και 2B.

Όσον αφορά την επιθεώρηση των πλοίων, η αρμόδια αρχή:

- α) επιλέγει τα πλοία για τα οποία προβλέπεται υποχρεωτική επιθεώρηση, δηλ. τα πλοία «προτεραιότητας I», σύμφωνα με το σύστημα επιλογής που περιγράφεται στο παράρτημα I μέρος II 3A·
- β) μπορεί να επιλέξει πλοία επιλέξιμα για επιθεώρηση, δηλ. πλοία «προτεραιότητας II», σύμφωνα με το παράρτημα I μέρος II 3B.

Άρθρο 13

Αρχική και λεπτομερέστερη επιθεώρηση

Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι τα πλοία που επιλέγονται προς επιθεώρηση σύμφωνα με το άρθρο 12 υποβάλλονται σε αρχική επιθεώρηση ή λεπτομερέστερη επιθεώρηση, ως εξής:

1. Για κάθε αρχική επιθεώρηση πλοίου, η αρμόδια αρχή διασφαλίζει ότι ο επιθεωρητής, τουλάχιστον:
 - α) ελέγχει τα πιστοποιητικά και τα έγγραφα στα οποία αναφέρεται το παράρτημα IV και τα οποία απαιτείται να τηρούνται επί του πλοίου σύμφωνα με την κοινοτική ναυτιλιακή νομοθεσία και τις Συμβάσεις για την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας και την ασφάλεια·

▼B

- β) επαληθεύει, εφόσον απαιτείται, εάν έχουν αποκατασταθεί οι εκκρεμούσες ελλείψεις από προηγούμενες επιθεωρήσεις οι οποίες διεξάχθηκαν από κράτος μέλος ή από κράτος που υπογράφει το ΜΣ των Παρισίων·
- γ) βεβαιώνεται για τη γενική κατάσταση του πλοίου, συμπεριλαμβανομένων των συνθηκών υγιεινής του πλοίου, του μηχανοστασίου και των χώρων ενδίαιτησης.
2. Όταν κατόπιν επιθεωρήσεως κατά το σημείο 1 έχουν καταχωρισθεί στη βάση δεδομένων των επιθεωρήσεων ελλείψεις που πρέπει να αποκατασταθούν στον επόμενο λιμένα κατάπλου, η αρμόδια αρχή του επόμενου λιμένα μπορεί να αποφασίσει να μη διενεργήσει τις επαληθεύσεις κατά το σημείο 1 στοιχεία α) και γ).
3. Διεξάγεται λεπτομερέστερη επιθεώρηση, συμπεριλαμβανομένου του περαιτέρω ελέγχου της συμμόρφωσης με τις απαιτήσεις των λειτουργικών διαδικασιών επί του πλοίου, όταν υπάρχουν σαφείς ενδείξεις για να θεωρηθεί, έπειτα από την επιθεώρηση κατά το σημείο 1, ότι η κατάσταση ενός πλοίου ή του εξοπλισμού του, ή του πληρώματός του, δεν ανταποκρίνεται ουσιαστικά στις σχετικές απαιτήσεις μιας σύμβασης.
- Υπάρχουν «σαφείς ενδείξεις» όταν ο επιθεωρητής έχει ενδείξεις οι οποίες, κατά την επαγγελματική του κρίση, δικαιολογούν λεπτομερέστερη επιθεώρηση του πλοίου, του εξοπλισμού του ή του πληρώματός του.
- Το παράρτημα V περιλαμβάνει παραδείγματα «σαφών ενδείξεων».

*Άρθρο 14***Εκτεταμένες επιθεωρήσεις**

1. Οι ακόλουθες κατηγορίες πλοίων είναι επιλέξιμες για εκτεταμένη επιθεώρηση σύμφωνα με το παράρτημα I μέρος II 3Α και 3Β:
- πλοία που υπάγονται στην κατηγορία υψηλού κινδύνου,
 - επιβατηγά πλοία, πετρελαιοφόρα, δεξαμενόπλοια που μεταφέρουν χημικά προϊόντα ή φυσικό αέριο, ή φορτηγά χύδην φορτίου, ηλικίας άνω των 12 ετών,
 - πλοία που υπάγονται στην κατηγορία υψηλού κινδύνου ή επιβατηγά πλοία, πετρελαιοφόρα, δεξαμενόπλοια που μεταφέρουν χημικά προϊόντα ή φυσικό αέριο ή φορτηγά χύδην φορτίου, ηλικίας άνω των 12 ετών, σε περίπτωση προερχόντων ή μη αναμενόμενων παραγόντων,
 - πλοία που υπόκεινται σε νέα επιθεώρηση έπειτα από διαταγή απαγόρευσης πρόσβασης σύμφωνα με το άρθρο 16.
2. Ο έχων την εκμετάλλευση ή ο πλοίαρχος του πλοίου φροντίζει να συμπεριληφθεί στο χρονοδιάγραμμα λειτουργίας επαρκής χρόνος για να γίνει δυνατή η διεξαγωγή της εκτεταμένης επιθεώρησης.
- Χωρίς να θίγονται τα μέτρα ελέγχου που απαιτούνται για λόγους ασφαλείας, το πλοίο παραμένει στον λιμένα μέχρι την ολοκλήρωση της επιθεώρησης.
3. Η αρμόδια αρχή, μόλις λάβει προαναγγελία από πλοίο επιλέξιμο για περιοδική εκτεταμένη επιθεώρηση, ενημερώνει το πλοίο εφόσον δεν διενεργηθεί η εκτεταμένη επιθεώρηση.

▼M1

4. Το πεδίο εφαρμογής της εκτεταμένης επιθεώρησης, συμπεριλαμβανομένων των καλυπτόμενων πεδίων κινδύνου, καθορίζεται στο παράρτημα VII. Η Επιτροπή μπορεί να θεσπίζει λεπτομερή μέτρα για να εξασφαλίσει ομοιόμορφες συνθήκες εφαρμογής του παραρτήματος VII. Οι σχετικές εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης που προβλέπεται στο άρθρο 31 παράγραφος 3.

▼ **B***Άρθρο 15***Κατευθυντήριες γραμμές και διαδικασίες στον τομέα της ασφάλειας της ναυσιπλοΐας και της ασφάλειας**

1. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι οι επιθεωρητές τους ακολουθούν τις διαδικασίες και κατευθυντήριες γραμμές που καθορίζονται στο παράρτημα VI.

2. Όσον αφορά τους ελέγχους ασφαλείας, τα κράτη μέλη εφαρμόζουν τις σχετικές διαδικασίες που καθορίζονται με το παράρτημα VI της παρούσας οδηγίας σε όλα τα πλοία που εμπίπτουν στο άρθρο 3 παράγραφοι 1, 2 και 3 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 725/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ⁽¹⁾ και τα οποία καταπλέουν σε λιμένες και αγκυροβολία τους, εκτός εάν φέρουν τη σημαία του κράτους του λιμένα επιθεώρησης.

3. Οι διατάξεις του άρθρου 14 της παρούσας οδηγίας σχετικά με τις εκτεταμένες επιθεωρήσεις εφαρμόζονται στα οχηματαγωγά go-go και στα ταχύπλοα επιβατηγά πλοία που αναφέρονται στο άρθρο 2 στοιχεία α) και β) της οδηγίας 1999/35/ΕΚ.

Όταν ένα πλοίο έχει επιθεωρηθεί σύμφωνα με τα άρθρα 6 και 8 της οδηγίας 1999/35/ΕΚ, από κράτος υποδοχής που δεν είναι το κράτος της σημαίας του πλοίου, αυτή η ειδική επιθεώρηση καταχωρίζεται ως λεπτομερέστερη ή εκτεταμένη επιθεώρηση, ανάλογα με την περίπτωση, στη βάση δεδομένων των επιθεωρήσεων και λαμβάνεται υπόψη για τους σκοπούς των άρθρων 10, 11 και 12 της παρούσας οδηγίας, καθώς και για τον υπολογισμό της εκπλήρωσης της υποχρέωσης επιθεωρήσεων κάθε κράτους μέλους εφόσον καλύπτονται όλα τα σημεία που σημειώνονται στο παράρτημα VII της παρούσας οδηγίας.

Υπό την επιφύλαξη απαγόρευσης εκτέλεσης δρομολογίων οχηματαγωγού go-go ή ταχύπλοου επιβατηγού πλοίου που έχει αποφασισθεί σύμφωνα με το άρθρο 10 της οδηγίας 1999/35/ΕΚ, εφαρμόζονται οι διατάξεις της παρούσας οδηγίας σχετικά με την αποκατάσταση ελλείψεων, την κράτηση πλοίου, την απαγόρευση πρόσβασης και τη συνέχεια που δίνεται στις επιθεωρήσεις, στις κρατήσεις πλοίων και στην απαγόρευση πρόσβασης, ανάλογα με την περίπτωση.

▼ **M1**

4. Η Επιτροπή μπορεί να θεσπίζει λεπτομερή μέτρα για να εξασφαλίσει την ομοιόμορφη εφαρμογή των διαδικασιών που αναφέρονται στην παράγραφο 1 και των ελέγχων ασφαλείας που αναφέρονται στην παράγραφο 2 του παρόντος άρθρου. Οι σχετικές εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης που προβλέπεται στο άρθρο 31 παράγραφος 3.

▼ **B***Άρθρο 16***Μέτρα απαγόρευσης πρόσβασης που αφορούν ορισμένα πλοία**

1. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι 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 ή για το οποίο έχει εκδοθεί διαταγή απαγόρευσης εκτέλεσης δρομολογίων με βάση την οδηγία 1999/35/ΕΚ πάνω από δύο φορές κατά τη διάρκεια των προηγούμενων 36 μηνών σε λιμένα κράτους μέλους ή κράτους που υπογράφει το ΜΣ των Παρισίων, ή

⁽¹⁾ EE L 129 της 29.4.2004, σ. 6.

▼B

— φέρει τη σημαία κράτους για το οποίο το ποσοστό κράτησης 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 ή για το οποίο έχει εκδοθεί διαταγή απαγόρευσης εκτέλεσης δρομολογίων με βάση την οδηγία 1999/35/ΕΚ πάνω από δύο φορές κατά τη διάρκεια των προηγούμενων 24 μηνών σε λιμένα κράτους μέλους ή κράτους που υπογράφει το ΜΣ των Παρισίων,

υπόκειται σε απαγόρευση πρόσβασης στους λιμένες και στα αγκυροβόλιά τους, εκτός των περιπτώσεων που περιγράφονται 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.

2. Η διαταγή απαγόρευσης πρόσβασης αναστέλλεται μόνο μετά την πάροδο τριών μηνών από την ημερομηνία έκδοσης της διαταγής και όταν πληρούνται οι όροι των παραγράφων 3 έως 9 του παραρτήματος VIII.

Εφόσον το πλοίο αποτελέσει αντικείμενο δεύτερης απαγόρευσης πρόσβασης, η αντίστοιχη περίοδος ανέρχεται σε 12 μήνες.

3. Κάθε μεταγενέστερη κράτηση πλοίου από λιμένα ή αγκυροβόλιο ευρισκόμενο εντός της Κοινότητας έχει ως αποτέλεσμα απεριορίστη απαγόρευση πρόσβασης σε οποιοδήποτε λιμένα και αγκυροβόλιο ευρισκόμενο εντός της Κοινότητας. Η τρίτη αυτή διαταγή για απαγόρευση πρόσβασης μπορεί να αρθεί μετά την πάροδο 24 μηνών από την έκδοσή της και μόνο εφόσον:

— το πλοίο φέρει τη σημαία κράτους για το οποίο το ποσοστό κράτησης δεν εμπίπτει στη μαύρη ή τη γκριζα λίστα της παραγράφου 1,

— τα υποχρεωτικά πιστοποιητικά και τα πιστοποιητικά κλάσης του πλοίου έχουν εκδοθεί από οργανισμό ή οργανισμούς αναγνωρισμένους σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 391/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 23ης Απριλίου 2009, σχετικά με τους κοινούς κανόνες και πρότυπα για τους οργανισμούς επιθεώρησης και εξέτασης πλοίων (αναδιατύπωση) ⁽¹⁾,

— η εταιρεία διαχείρισης του πλοίου έχει υψηλές επιδόσεις σύμφωνα με το παράρτημα I μέρος I.1, και

— πληρούνται οι προϋποθέσεις των παραγράφων 3 έως 9 του παραρτήματος VIII.

Σε κάθε πλοίο που δεν πληροί τα κριτήρια της παρούσας παραγράφου, μετά την πάροδο 36 μηνών από την έκδοση της διαταγής απαγόρευσης, απαγορεύεται μονίμως η πρόσβαση σε λιμένες και αγκυροβόλια εντός της Κοινότητας.

4. Κάθε μεταγενέστερη απαγόρευση απόπλου από λιμένα ή αγκυροβόλιο της Κοινότητας μετά την τρίτη απαγόρευση πρόσβασης έχει ως αποτέλεσμα τη μόνιμη απαγόρευση πρόσβασης του πλοίου σε όλους τους λιμένες ή αγκυροβόλια εντός της Κοινότητας.

5. Για τους σκοπούς του παρόντος άρθρου, τα κράτη μέλη συμμορφώνονται με τις διαδικασίες του παραρτήματος VIII.

⁽¹⁾ Βλέπε σελίδα 11 της παρούσας Επίσημης Εφημερίδας.

▼ B*Άρθρο 17***Έκθεση επιθεώρησης προς τον πλοίαρχο**

Μετά την περάτωση επιθεώρησης, λεπτομερέστερης επιθεώρησης ή εκτεταμένης επιθεώρησης, ο επιθεωρητής συντάσσει έκθεση σύμφωνα με το παράρτημα ΙΧ. Αντίγραφο της έκθεσης επιθεώρησης παραδίδεται στον πλοίαρχο του πλοίου.

▼ M1

Όταν, έπειτα από λεπτομερέστερη επιθεώρηση, διαπιστώνεται ότι οι συνθήκες διαβίωσης και εργασίας επί του πλοίου δεν συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις της MLC 2006, ο επιθεωρητής γνωστοποιεί αμέσως τις ελλείψεις στον πλοίαρχο και καθορίζει τις απαιτούμενες προθεσμίες για την αποκατάστασή τους.

Στην περίπτωση που ο επιθεωρητής θεωρήσει ότι οι εν λόγω ελλείψεις είναι σημαντικές ή εάν σχετίζονται με πιθανή υποβολή καταγγελίας δυνάμει του παραρτήματος V μέρος A σημείο 19, ο επιθεωρητής γνωστοποιεί τις ελλείψεις στις αρμόδιες οργανώσεις ναυτικών και πλοιοκτητών στο κράτος μέλος όπου έγινε η επιθεώρηση και δύναται:

- α) να ενημερώσει εκπρόσωπο του κράτους σημαίας
- β) να διαβιβάσει τις σχετικές πληροφορίες στις αρμόδιες αρχές του επόμενου λιμένα κατάπλου.

Όσον αφορά τα θέματα που σχετίζονται με την MLC 2006, το κράτος μέλος στο οποίο διενεργείται η επιθεώρηση δικαιούται να διαβιβάσει προς τον γενικό διευθυντή του Διεθνούς Γραφείου Εργασίας αντίτυπο της έκθεσης του επιθεωρητή, η οποία συνοδεύεται από τυχόν απάντηση που έχει ληφθεί από τις αρμόδιες αρχές του κράτους σημαίας εντός της προκαθορισμένης προθεσμίας, με σκοπό τη λήψη κατάλληλων και πρόσφορων μέτρων που διασφαλίζουν ότι τηρείται αρχείο με τις εν λόγω πληροφορίες και ότι αυτό γνωστοποιείται στα ενδιαφερόμενα μέρη που επιθυμούν ενδεχομένως να κάνουν χρήση των σχετικών διαδικασιών προσφυγής.

▼ B*Άρθρο 18***Καταγγελίες**

Όλες οι καταγγελίες αποτελούν αντικείμενο ταχείας αρχικής αξιολόγησης εκ μέρους της αρμόδιας αρχής. Η αξιολόγηση αυτή καθιστά δυνατό να προσδιορισθεί εάν η καταγγελία είναι βάσιμη.

Στην περίπτωση αυτή, η αρμόδια αρχή δίνει στην καταγγελία τη δέουσα συνέχεια, διασφαλίζοντας ιδίως τη δυνατότητα για κάθε πρόσωπο άμεσα εμπλεκόμενο στην καταγγελία αυτή να γνωστοποιήσει τις απόψεις του.

Σε περίπτωση που η αρμόδια αρχή κρίνει ότι η καταγγελία είναι προφανώς αβάσιμη, πληροφορεί τον καταγγέλλοντα για την απόφασή της και τους συναφείς λόγους.

▼ M1

Η ταυτότητα του καταγγέλλοντος δεν αποκαλύπτεται στον πλοίαρχο ή τον πλοιοκτήτη του συγκεκριμένου πλοίου. Ο επιθεωρητής λαμβάνει τα απαραίτητα μέτρα με σκοπό την προστασία της εμπιστευτικότητας των καταγγελιών που υποβάλλουν οι ναυτικοί, μεταξύ άλλων μέσω της διασφάλισης της εχεμύθειας κατά τη διάρκεια τυχόν συνεντεύξεων με τους ναυτικούς.

▼B

Τα κράτη μέλη πληροφορούν την διοίκηση του κράτους σημαίας, με αντίγραφο στη Διεθνή Οργάνωση Εργασίας (ΔΟΕ), εφόσον απαιτείται, για τις καταγγελίες που δεν είναι προφανώς αβάσιμες και για τις σχετικές μεταγενέστερες ενέργειες που έγιναν.

▼M1*Άρθρο 18α***Διαδικασίες της MLC 2006 για τη διαχείριση καταγγελιών που υποβάλλονται στην ξηρά**

1. Ναυτικός που ισχυρίζεται ότι έχουν παραβιαστεί οι απαιτήσεις της MLC 2006, (συμπεριλαμβανομένων των δικαιωμάτων των ναυτικών), μπορεί να υποβάλει καταγγελία σε επιθεωρητή στον λιμένα στον οποίο έχει καταπλεύσει το πλοίο του. Στις περιπτώσεις αυτές, ο επιθεωρητής διενεργεί αρχική διερεύνηση.

2. Όπου ενδείκνυται, αναλόγως της φύσεως της καταγγελίας, η αρχική διερεύνηση πρέπει να περιλαμβάνει εξέταση του εάν έχουν τηρηθεί οι διαδικασίες υποβολής καταγγελιών επί πλοίου που προβλέπει ο κανονισμός 5.1.5 της MLC 2006. Ο επιθεωρητής δύναται επίσης να διενεργεί λεπτομερέστερη επιθεώρηση σύμφωνα με το άρθρο 13 της παρούσας οδηγίας.

3. Ο επιθεωρητής πρέπει, όπου απαιτείται, να επιδιώκει να προάγει την επίλυση καταγγελιών σε επίπεδο πλοίου.

4. Στην περίπτωση που η έρευνα ή η επιθεώρηση αποκαλύψει μη συμμόρφωση που εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής του άρθρου 19, εφαρμόζονται οι διατάξεις του άρθρου αυτού.

5. Όταν δεν εφαρμόζεται η παράγραφος 4 και καταγγελία ναυτικού που σχετίζεται με θέματα που καλύπτει η MLC 2006 δεν έχει επιλυθεί σε επίπεδο πλοίου, ο επιθεωρητής ενημερώνει αμέσως το κράτος σημαίας ζητώντας του να υποβάλει, εντός προκαθορισμένης προθεσμίας συμβουλές και διορθωτικό σχέδιο δράσης. Έκθεση των επιθεωρήσεων που διενεργήθηκαν πρέπει να διαβιβάζεται με ηλεκτρονικά μέσα στη βάση δεδομένων των επιθεωρήσεων που αναφέρεται στο άρθρο 24.

6. Όταν μια καταγγελία δεν έχει επιλυθεί κατόπιν ενεργειών που αναλήφθηκαν σύμφωνα με την παράγραφο 5, το κράτος λιμένα διαβιβάζει αντίγραφο της έκθεσης του επιθεωρητή στον γενικό διευθυντή του Διεθνούς Γραφείου Εργασίας. Η έκθεση συνοδεύεται από τυχόν απάντηση που έχει ληφθεί εντός της προκαθορισμένης προθεσμίας από την αρμόδια αρχή του κράτους σημαίας. Ομοίως ενημερώνονται και οι αρμόδιες οργανώσεις ναυτικών και πλοιοκτητών στο κράτος λιμένα. Επιπροσθέτως, στατιστικά στοιχεία και πληροφορίες σχετικά με καταγγελίες που έχουν επιλυθεί υποβάλλονται τακτικά από το κράτος λιμένα στον γενικό διευθυντή του Διεθνούς Γραφείου Εργασίας.

Αυτές οι πληροφορίες και τα στατιστικά στοιχεία υποβάλλονται, ώστε, βάσει ενεργειών που θεωρούνται κατάλληλες και σκόπιμες, να τηρείται αρχείο τέτοιου είδους πληροφοριών και να τίθεται υπόψη των μερών, μεταξύ άλλων των οργανώσεων ναυτικών και πλοιοκτητών, που ενδεχομένως ενδιαφέρονται να κάνουν χρήση σχετικών διαδικασιών προφυγής.

7. Προκειμένου να εξασφαλιστούν ομοιόμορφοι όροι εφαρμογής του παρόντος άρθρου, η Επιτροπή εξουσιοδοτείται να καθορίσει εναρμονισμένο ηλεκτρονικό μορφότυπο και διαδικασία για την αναφορά των επακόλουθων μέτρων που λαμβάνουν τα κράτη μέλη. Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης που αναφέρεται στο άρθρο 31 παράγραφος 3.

8. Το παρόν άρθρο ισχύει υπό την επιφύλαξη του άρθρου 18. Το άρθρο 18 τέταρτο εδάφιο εφαρμόζεται επίσης στις καταγγελίες για θέματα που καλύπτει η MLC 2006.

▼B*Άρθρο 19***Αποκατάσταση ελλείψεων και κράτηση πλοίου**

1. Η αρμόδια αρχή βεβαιώνεται ότι όλες οι ελλείψεις που επιβεβαιώνονται ή αποκαλύπτονται κατά την επιθεώρηση, αποκαθίστανται ή θα αποκατασταθούν σύμφωνα με τις συμβάσεις.

2. Εάν οι ελλείψεις συνιστούν σαφή κίνδυνο για την ασφάλεια, την υγεία ή το περιβάλλον, η αρμόδια αρχή του κράτους λιμένα στον οποίο επιθεωρείται το πλοίο φροντίζει να επιβληθεί κράτηση ή να παύσει η λειτουργία στο πλαίσιο της οποίας εντοπίστηκαν οι ελλείψεις. Η διαταγή κράτησης ή η παύση λειτουργίας αίρεται μόνον όταν εξαλειφθεί ο κίνδυνος ή όταν η αρμόδια αρχή 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 άλλα πλοία, ή χωρίς να υπάρχει υπερβολική απειλή βλάβης του θαλάσσιου περιβάλλοντος.

▼M1

2α. Στην περίπτωση που οι συνθήκες διαβίωσης και εργασίας επί του πλοίου είναι σαφώς επικίνδυνες για την ασφάλεια, την υγεία ή την ασφάλεια των ναυτικών από έκνομες ενέργειες ή υπάρχουν ελλείψεις που συνιστούν σοβαρή ή επανειλημμένη παραβίαση των απαιτήσεων της MLC 2006 (συμπεριλαμβανομένων των δικαιωμάτων των ναυτικών), η αρμόδια αρχή του κράτους λιμένα στον οποίο επιθεωρείται το πλοίο φροντίζει να του επιβληθεί κράτηση ή να παύσει η λειτουργία στο πλαίσιο της οποίας εντοπίστηκαν οι ελλείψεις.

Η εντολή κράτησης ή η παύση λειτουργίας δεν αίρεται μέχρι να αποκατασταθούν οι ελλείψεις ή να αποδεχθεί η αρμόδια αρχή σχέδιο αποκατάστασης των εν λόγω ελλείψεων και να ικανοποιηθεί ότι το σχέδιο θα εφαρμοσθεί ταχέως. Ο επιθεωρητής μπορεί να διαβουλευθεί με το κράτος σημαίας πριν αποδεχθεί το σχέδιο δράσης.

▼B

3. Όταν ασκεί την επαγγελματική του κρίση ως προς το εάν πρέπει ή όχι να επιβληθεί κράτηση πλοίου, ο επιθεωρητής εφαρμόζει τα κριτήρια του παραρτήματος X.

4. Αν η επιθεώρηση αποκαλύψει ότι το πλοίο δεν είναι εξοπλισμένο με κατάλληλο σύστημα καταγραφής δεδομένων πλου, εφόσον η χρησιμοποίηση αυτού του συστήματος καταγραφής επιβάλλεται σύμφωνα με την οδηγία 2002/59/EK, η αρμόδια αρχή εξασφαλίζει την κράτηση του πλοίου.

Εάν η σχετική έλλειψη δεν μπορεί να αποκατασταθεί εύκολα στον λιμένα κράτησης του πλοίου, η αρμόδια αρχή μπορεί είτε να επιτρέψει στο πλοίο να καταπλεύσει στην κατάλληλη επισκευαστική μονάδα που βρίσκεται πλησιέστερα στον λιμένα της κράτησης, όπου η έλλειψη μπορεί να αποκατασταθεί εύκολα είτε να απαιτήσει την αποκατάσταση της έλλειψης εντός προθεσμίας 30 ημερών, κατ' ανώτατο όριο, όπως προβλέπεται στις κατευθυντήριες γραμμές που έχει καταρτίσει το ΜΣ των Παρισίων. Για τον σκοπό αυτό, εφαρμόζονται οι διαδικασίες του άρθρου 21.

5. Σε εξαιρετικές περιπτώσεις, όταν η γενική κατάσταση του πλοίου σαφώς δεν ανταποκρίνεται προς τα σχετικά πρότυπα, η αρμόδια αρχή μπορεί να αναστέλλει την επιθεώρησή του, μέχρις ότου οι αρμόδιοι λάβουν τα αναγκαία μέτρα για να εξασφαλίσουν ότι το πλοίο ανταποκρίνεται στις σχετικές απαιτήσεις των συμβάσεων.

▼ M1

6. Σε περίπτωση κράτησης, η αρμόδια αρχή ενημερώνει αμέσως, γραπτώς και συμπεριλαμβάνοντας την έκθεση επιθεώρησης, τις αρχές του κράτους σημαίας ή, εάν αυτό δεν είναι εφικτό, τον πρόξενο ή, εν απουσία του, τον πλησιέστερο διπλωματικό αντιπρόσωπο του κράτους αυτού, για όλες τις περιστάσεις οι οποίες κατέστησαν αναγκαία αυτή την επέμβαση. Επιπλέον, απευθύνεται κοινοποίηση, εφόσον απαιτείται, στους οριζόμενους επιθεωρητές ή στους αναγνωρισμένους οργανισμούς που είναι υπεύθυνοι για την έκδοση των πιστοποιητικών κλάσης ή των υποχρεωτικών πιστοποιητικών σύμφωνα με τις συμβάσεις. Επιπλέον, εάν ένα πλοίο δεν επιτρέπεται να αποπλεύσει λόγω σοβαρών ή επανειλημμένων παραβιάσεων των απαιτήσεων της MLC 2006 (συμπεριλαμβανομένων των δικαιωμάτων των ναυτικών), ή διότι οι συνθήκες διαβίωσης και εργασίας επί του πλοίου συνιστούν σαφή κίνδυνο για την ασφάλεια, την υγεία ή την ασφάλεια των ναυτικών από έκνομες ενέργειες, η αρμόδια αρχή ενημερώνει αμέσως το κράτος σημαίας σχετικά και καλεί εκπρόσωπο του κράτους σημαίας να είναι παρών, στο μέτρο του δυνατού, ζητώντας από το κράτος σημαίας να απαντήσει εντός ταχθείσας προθεσμίας. Η αρμόδια αρχή ενημερώνει επίσης αμέσως τις αρμόδιες οργανώσεις ναυτικών και πλοιοκτητών στο κράτος λιμένα στο οποίο διεξήχθη η επιθεώρηση.

▼ B

7. Η παρούσα οδηγία δεν θίγει τις πρόσθετες απαιτήσεις των συμβάσεων περί των διαδικασιών κοινοποίησης και αναφοράς που αφορούν τον έλεγχο από το κράτος λιμένα.

8. Κατά την άσκηση του ελέγχου από το κράτος λιμένα σύμφωνα με την παρούσα οδηγία, πρέπει να καταβάλλεται κάθε δυνατή προσπάθεια ώστε να αποφεύγεται η αδικαιολόγητη κράτηση ή η καθυστέρηση ενός πλοίου. Σε περίπτωση αδικαιολόγητης κράτησης πλοίου ή καθυστέρησης, ο πλοιοκτήτης ή ο έχων την εκμετάλλευση δικαιούνται αποζημίωσης για τις τυχόν απώλειες ή ζημιά που υπέστησαν. Σε περίπτωση προβαλλόμενης αδικαιολόγητης κράτησης πλοίου ή καθυστέρησης, το βάρος της απόδειξης φέρει ο πλοιοκτήτης ή ο έχων την εκμετάλλευση του πλοίου.

9. Για να μειώσει την συμφόρηση του λιμένα η αρμόδια αρχή μπορεί να επιτρέψει σε πλοίο στο οποίο έχει επιβληθεί κράτηση 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 κράτησης ή την αναστολή της.

Οι λιμενικές αρχές ή οργανισμοί συνεργάζονται με την αρμόδια αρχή για να διευκολύνουν τον ελλιμενισμό των πλοίων στα οποία έχει επιβληθεί κράτηση.

10. Η αρμόδια αρχή ενημερώνει τις λιμενικές αρχές ή τα όργανα όσο το δυνατόν ενωρίτερα.

*Άρθρο 20***Δικαίωμα προσφυγής**

1. Ο πλοιοκτήτης ή ο έχων την εκμετάλλευση ενός πλοίου ή ο εκπρόσωπός του στο κράτος μέλος έχει δικαίωμα προσφυγής κατά της διαταγής της αρμόδιας αρχής για κράτηση πλοίου ή απαγόρευση πρόσβασης. Η προσφυγή δεν αναστέλλει την κράτηση πλοίου ή την απαγόρευση πρόσβασης.

2. Τα κράτη μέλη θεσπίζουν και διατηρούν κατάλληλες διαδικασίες για τον σκοπό αυτό σύμφωνα με την εθνική τους νομοθεσία.

3. Η αρμόδια αρχή ενημερώνει δεόντως για το δικαίωμα προσφυγής και τις σχετικές πρακτικές ρυθμίσεις τον πλοίαρχο του πλοίου περί του οποίου η παράγραφος 1.

▼ B

4. Σε περίπτωση ανάκλησης ή τροποποίησης διαταγής επιβολής κράτησης ή απαγόρευσης πρόσβασης έπειτα από προσφυγή ή αίτημα του πλοιοκτήτη ή του έχοντος την εκμετάλλευση ενός πλοίου ή του εκπροσώπου του:

- α) τα κράτη μέλη διασφαλίζουν ότι τροποποιείται αναλόγως, χωρίς καθυστέρηση, η βάση δεδομένων των επιθεωρήσεων·
- β) το κράτος μέλος στο οποίο εκδόθηκε η διαταγή επιβολής κράτησης ή απαγόρευσης πρόσβασης, διασφαλίζει ότι, εντός 24 ωρών από τη λήψη τέτοιας απόφασης, διορθώνονται οι πληροφορίες που δημοσιεύονται σύμφωνα με το άρθρο 26.

*Άρθρο 21***Συνέχεια που δίνεται σε επιθεωρήσεις και κρατήσεις πλοίων**

1. Όταν οι ελλείψεις κατά το άρθρο 19 παράγραφος 2 δεν είναι δυνατόν να αποκατασταθούν στον λιμένα επιθεώρησης, η αρμόδια αρχή του οικείου κράτους μέλους μπορεί να επιτρέψει στο εκάστοτε πλοίο να πλεύσει χωρίς αδικαιολόγητη καθυστέρηση στην κατάλληλη επισκευαστική μονάδα που βρίσκεται πλησιέστερα στον λιμένα κράτησης πλοίου, στον οποίο είναι δυνατόν να ληφθούν σχετικά μέτρα και, το οποίο επιλέγεται από τον πλοίαρχο και τις οικείες αρχές, εφόσον τηρούνται οι προϋποθέσεις τις οποίες καθορίζει η αρμόδια αρχή του κράτους σημαίας και για τις οποίες συμφωνεί το οικείο κράτος μέλος. Οι προϋποθέσεις αυτές εξασφαλίζουν ότι το πλοίο μπορεί να πλεύσει χωρίς κίνδυνο για την ασφάλεια και την υγεία των επιβατών ή του πληρώματος, ή κίνδυνο για άλλα πλοία, ή χωρίς να υπάρχει αδικαιολόγητη απειλή βλάβης του θαλασσίου περιβάλλοντος.

2. Σε περίπτωση που η απόφαση να αποσταλεί το πλοίο σε επισκευαστική μονάδα οφείλεται σε έλλειψη συμμόρφωσης με το ψήφισμα A.744(18) του IMO, είτε όσον αφορά τα έγγραφα του πλοίου είτε όσον αφορά κατασκευαστικές αστοχίες και ελλείψεις του πλοίου, η αρμόδια αρχή μπορεί να απαιτήσει την πραγματοποίηση των απαραίτητων παχυμετρήσεων στον λιμένα κράτησης πλοίου προτού επιτραπεί ο απόπλους του πλοίου.

3. Στις περιπτώσεις της παραγράφου 1, η αρμόδια αρχή του κράτους μέλους στο λιμένα επιθεώρησης κοινοποιεί όλες τις προϋποθέσεις του ταξιδιού στην αρμόδια αρχή του κράτους στο οποίο ευρίσκεται η επισκευαστική μονάδα, στα κατά το άρθρο 19 παράγραφος 6 μέρη και σε κάθε άλλη αρχή, κατά περίπτωση.

Η αρμόδια αρχή του κράτους μέλους, στην οποία απευθύνεται η κοινοποίηση αυτή, γνωστοποιεί στην κοινοποιούσα αρχή τα λαμβανόμενα μέτρα.

4. Τα κράτη μέλη λαμβάνουν μέτρα για να εξασφαλίσουν ότι η πρόσβαση σε όλους τους λιμένες ή αγκυροβόλια εντός της Κοινότητας απαγορεύεται στα πλοία περί των οποίων η παράγραφος 1 και τα οποία αποπλέουν:

- α) χωρίς να πληρούν τις προϋποθέσεις που καθορίζει η αρμόδια αρχή οποιουδήποτε κράτους μέλους στο λιμένα επιθεώρησης, ή
- β) έχοντας αρνηθεί να συμμορφωθούν προς τις εφαρμοστέες απαιτήσεις των συμβάσεων, μη μεταβαίνοντας στην οριζόμενη επισκευαστική μονάδα.

▼B

Η εν λόγω απαγόρευση ισχύει μέχρις ότου ο πλοιοκτήτης ή ο έχων την εκμετάλλευση υποβάλει στην αρμόδια αρχή του κράτους μέλους στο οποίο το πλοίο ευρέθη με ελαττώματα στοιχεία τα οποία να αποδεικνύουν ότι το πλοίο συμμορφώνεται πλήρως με όλες τις εφαρμοστέες απαιτήσεις των συμβάσεων.

5. Στις περιπτώσεις της παραγράφου 4 στοιχείο α), η αρμόδια αρχή του κράτους μέλους στο οποίο ένα πλοίο ευρέθη με ελλείψεις ενημερώνει αμέσως τις αρμόδιες αρχές όλων των άλλων κρατών μελών.

Στις περιπτώσεις της παραγράφου 4 στοιχείο β), η αρμόδια αρχή του κράτους μέλους στο οποίο ευρίσκεται το επισκευαστικό ναυπηγείο ενημερώνει αμέσως τις αρμόδιες αρχές όλων των άλλων κρατών μελών.

Προτού απαγορεύσει την είσοδο, το κράτος μέλος μπορεί να διαβουλευθεί με τη διοίκηση σημαίας του συγκεκριμένου πλοίου.

6. Κατά παρέκκλιση των διατάξεων της παραγράφου 4, η αρμόδια αρχή ενός κράτους μπορεί να επιτρέπει την πρόσβαση σε συγκεκριμένο λιμένα ή αγκυροβόλιο αυτού του κράτους σε περίπτωση ανωτέρας βίας ή για σημαντικούς λόγους ασφαλείας ή για να μειωθεί ή να ελαχιστοποιηθεί ο κίνδυνος ρύπανσης, ή για την αποκατάσταση ελλείψεων, υπό την προϋπόθεση όμως ότι ο πλοιοκτήτης, ο έχων την εκμετάλλευση ή ο πλοίαρχος του συγκεκριμένου πλοίου έχουν λάβει τα κατάλληλα μέτρα, για την ασφαλή είσοδο, μέτρα τα οποία να ικανοποιούν την αρμόδια αρχή του κράτους μέλους.

*Άρθρο 22***Επαγγελματικά προσόντα των επιθεωρητών**

1. Οι επιθεωρήσεις διεξάγονται μόνον από επιθεωρητές οι οποίοι πληρούν τα κριτήρια για τα προσόντα που προβλέπει το παράρτημα XI και έχουν άδεια να πραγματοποιούν τους ελέγχους από το κράτος λιμένα της αρμόδιας αρχής.

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.

3. Η αρμόδια αρχή, οι επιθεωρητές που πραγματοποιούν ελέγχους του κράτους λιμένα και τα άτομα που τους επικουρούν δεν έχουν εμπορικά συμφέροντα ούτε στο λιμένα επιθεώρησης, ούτε στα επιθεωρούμενα πλοία, οι δε επιθεωρητές δεν απασχολούνται ούτε αναλαμβάνουν εργασίες για λογαριασμό μη κυβερνητικών οργανισμών οι οποίοι εκδίδουν τα υποχρεωτικά πιστοποιητικά ή πιστοποιητικά κλάσης ή οι οποίοι διενεργούν τις επιθεωρήσεις που απαιτούνται για τη χορήγηση των πιστοποιητικών αυτών σε πλοία.

4. Κάθε επιθεωρητής φέρει προσωπικό έγγραφο, υπό τη μορφή δελτίου ταυτότητας, το οποίο εκδίδεται από την αρμόδια αρχή του σύμφωνα με την οδηγία 96/40/ΕΚ της Επιτροπής, της 25ης Ιουνίου 1996, για τη δημιουργία κοινού υποδείγματος για το δελτίο ταυτότητας των επιθεωρητών που διεξάγουν επιθεωρήσεις στα πλαίσια του ελέγχου του κράτους του λιμένα ⁽¹⁾.

5. Τα κράτη μέλη διασφαλίζουν ότι τα προσόντα των επιθεωρητών και η συμμόρφωσή τους προς τα ελάχιστα κριτήρια που προβλέπει το παράρτημα XI επαληθεύονται, πριν τους επιτρέψουν να διεξάγουν επιθεωρήσεις, ακολούθως δε περιοδικά, λαμβανομένου υπόψη του προγράμματος κατάρτισης της παραγράφου 7.

⁽¹⁾ ΕΕ L 196 της 7.8.1996, σ. 8.

▼ B

6. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι οι επιθεωρητές λαμβάνουν κατάλληλη κατάρτιση όσον αφορά τις αλλαγές του συστήματος ελέγχου του κράτους λιμένα που εφαρμόζεται στην Κοινότητα, με βάση τα καθοριζόμενα στην παρούσα οδηγία και τις τροποποιήσεις των συμβάσεων.

7. Η Επιτροπή, σε συνεργασία με τα κράτη μέλη, καταρτίζει και προωθεί εναρμονισμένο κοινοτικό πρόγραμμα για την κατάρτιση και την αξιολόγηση των προσόντων των επιθεωρητών που διεξάγουν τον έλεγχο του κράτους λιμένα από τα κράτη μέλη.

*Άρθρο 23***Αναφορές πλοηγών και λιμενικών αρχών**

1. Τα κράτη μέλη λαμβάνουν τα ενδεικνυόμενα μέτρα για να εξασφαλίσουν ότι οι πλοηγοί τους, οι οποίοι προσορμίζουν και αποπροσορμίζουν πλοία ή οι οποίοι αναλαμβάνουν να οδηγήσουν πλοία που καταπλέουν σε ένα λιμένα ή που διέρχονται από ένα κράτος μέλος, ενημερώνουν αμέσως την αρμόδια αρχή του κράτους λιμένα ή το παράκτιο κράτος, ανάλογα με την περίπτωση, κάθε φορά που πληροφορούνται, κατά την άσκηση των κανονικών καθηκόντων τους, ότι υπάρχουν καταφανείς ανωμαλίες οι οποίες ενδεχομένως μειώνουν την ασφάλεια ναυσιπλοΐας του πλοίου, ή οι οποίες ενδέχεται να συνιστούν απειλή βλάβης του θαλάσσιου περιβάλλοντος.

2. Εάν οι λιμενικές αρχές, ή οργανισμοί κατά την άσκηση των κανονικών τους καθηκόντων, πληροφορηθούν ότι ένα πλοίο που ευρίσκεται στο λιμένα τους παρουσιάζει καταφανείς ανωμαλίες οι οποίες θίγουν την ασφάλεια του πλοίου ή συνιστούν αδικαιολόγητη απειλή βλάβης του θαλάσσιου περιβάλλοντος, ενημερώνουν αμέσως την αρμόδια αρχή του οικείου κράτους λιμένα.

3. Τα κράτη μέλη απαιτούν από τους πλοηγούς και τις λιμενικές αρχές ή οργανισμούς να υποβάλλουν τουλάχιστον τις εξής πληροφορίες υπό ηλεκτρονική μορφή όταν αυτό είναι δυνατόν:

- πληροφορίες σχετικά με το πλοίο (όνομα, κωδικό αριθμό IMO, διακριτικό σήμα και σημαία),
- πληροφορίες σχετικά με τον πλου (τελευταίο λιμένα κατάπλου, λιμένα προορισμού),
- περιγραφή των καταφανών ανωμαλιών που διαπιστώθηκαν στο πλοίο.

4. Τα κράτη μέλη φροντίζουν για τη λήψη των κατάλληλων μέτρων αντιμετώπισης των καταφανών ανωμαλιών οι οποίες γνωστοποιούνται από τους πλοηγούς και τις λιμενικές αρχές ή οργανισμούς και καταγράφουν τις λεπτομέρειες των λαμβανομένων μέτρων.

▼ M1

5. Στην Επιτροπή ανατίθενται εκτελεστικές αρμοδιότητες για τη θέσπιση μέτρων για την εφαρμογή του παρόντος άρθρου, μεταξύ άλλων σχετικά με εναρμονισμένες διαδικασίες για τη γνωστοποίηση των εμφανών ανωμαλιών από τους πλοηγούς και τις λιμενικές αρχές ή οργανισμούς καθώς και των επακόλουθων ενεργειών που αναλήφθηκαν από τα κράτη μέλη. Οι σχετικές εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης που προβλέπεται στο άρθρο 31 παράγραφος 3.



Άρθρο 24

Βάση δεδομένων των επιθεωρήσεων

1. Η Επιτροπή αναπτύσσει, τηρεί και ενημερώνει τη βάση δεδομένων των επιθεωρήσεων, βασιζόμενη στην εμπειρία που έχει αποκτηθεί στο πλαίσιο του ΜΣ των Παρισίων.

Η βάση δεδομένων των επιθεωρήσεων περιέχει όλες τις πληροφορίες που απαιτούνται για την εφαρμογή του συστήματος επιθεωρήσεων το οποίο θεσπίζεται με την παρούσα οδηγία και περιλαμβάνει τις λειτουργίες που ορίζονται στο παράρτημα XII.

2. Τα κράτη μέλη λαμβάνουν τα κατάλληλα μέτρα για να διασφαλίσουν ότι οι πληροφορίες σχετικά με τον πραγματικό χρόνο κατάπλου και απόπλου κάθε πλοίου που καταπλέει στους λιμένες και στα αγκυροβόλια του, μαζί με τον κωδικό αναγνώρισης του οικείου λιμένα, διαβιβάζεται σε εύλογο χρονικό διάστημα στη βάση δεδομένων των επιθεωρήσεων μέσω του Κοινοτικού συστήματος ανταλλαγής ναυτικών πληροφοριών «SafeSeaNet», περί του οποίου το άρθρο 3 (στοιχείο ιθ) της οδηγίας 2002/59/ΕΚ. Εφόσον τα κράτη μέλη έχουν διαβιβάσει τις εν λόγω πληροφορίες στη βάση δεδομένων των επιθεωρήσεων διά του SafeSeaNet, απαλλάσσονται από την παροχή δεδομένων κατά τα σημεία 1.2 και 2, (στοιχεία α) και β) του παραρτήματος XIV της παρούσας οδηγίας.

3. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι οι πληροφορίες σχετικά με τις επιθεωρήσεις που διεξάγονται σύμφωνα με την παρούσα οδηγία εισάγονται στη βάση δεδομένων των επιθεωρήσεων μόλις ολοκληρωθεί η επιθεώρηση ή αρθεί η κράτηση πλοίου.

Εντός 72 ωρών, τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι οι πληροφορίες που εισάγονται στη βάση δεδομένων των επιθεωρήσεων επικυρώνονται για λόγους δημοσίευσης.

4. Βάσει των δεδομένων των επιθεωρήσεων που παρέχουν τα κράτη μέλη, η Επιτροπή είναι σε θέση να εξάγει από τη βάση δεδομένων των επιθεωρήσεων οποιαδήποτε σχετικά στοιχεία για την εφαρμογή της παρούσας οδηγίας, ιδίως όσον αφορά την κατηγορία κινδύνου του πλοίου, τα πλοία πρέπει να επιθεωρηθούν, τα δεδομένα κίνησης των πλοίων και τις υποχρεώσεις επιθεωρήσεων κάθε κράτους μέλους.

Τα κράτη μέλη έχουν πρόσβαση σε όλες τις πληροφορίες της βάσης δεδομένων των επιθεωρήσεων οι οποίες συνδέονται με την εφαρμογή των διαδικασιών επιθεώρησης της παρούσας οδηγίας.

Τα κράτη μέλη και οι τρίτοι υπογράφωντες του ΜΣ των Παρισίων έχουν πρόσβαση σε οιαδήποτε δεδομένα έχουν καταχωριστεί στη βάση δεδομένων των επιθεωρήσεων και στα δεδομένα σχετικά με πλοία που φέρουν τη σημαία τους.

Άρθρο 25

Ανταλλαγή πληροφοριών και συνεργασία

Κάθε κράτος μέλος φροντίζει όπως οι λιμενικές αρχές ή οργανισμοί και οι άλλες σχετικές αρχές ή φορείς παρέχουν στην αρμόδια αρχή ελέγχου στο κράτος λιμένα τις εξής πληροφορίες που βρίσκονται στην κατοχή τους:

— πληροφορίες που κοινοποιούνται σύμφωνα με το άρθρο 9 και το παράρτημα III,

▼ B

- πληροφορίες σχετικά με τα πλοία που δεν κοινοποίησαν πληροφορίες σύμφωνα με τις απαιτήσεις της παρούσας οδηγίας, της οδηγίας 2000/59/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 27ης Νοεμβρίου 2000, σχετικά με τις λιμενικές εγκαταστάσεις παραλαβής αποβλήτων πλοίου και καταλοίπων φορτίου ⁽¹⁾, και της οδηγίας 2002/59/EK, καθώς και, όπου απαιτείται, με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 725/2004,
- πληροφορίες σχετικά με πλοία που απέπλευσαν χωρίς να συμμορφώνονται με τα άρθρα 7 ή 10 της οδηγίας 2000/59/EK,
- πληροφορίες σχετικά με πλοία στα οποία απαγορεύτηκε η είσοδος ή εκδιώχθηκαν από λιμένες για λόγους ασφαλείας,
- πληροφορίες σχετικά με καταφανείς ανωμαλίες σύμφωνα με το άρθρο 23.

*Άρθρο 26***Δημοσίευση πληροφοριών**

Η Επιτροπή καθιστά διαθέσιμες και διατηρεί σε δημόσιο ιστότοπο τις πληροφορίες που αφορούν τις επιθεωρήσεις, τις κρατήσεις πλοίων και τις απαγορεύσεις πρόσβασης σύμφωνα με το παράρτημα XIII, αξιοποιώντας την εμπειρία που έχει αποκτηθεί στο πλαίσιο του ΜΣ των Παρισίων.

*Άρθρο 27***Δημοσίευση καταλόγου εταιρειών με χαμηλές και πολύ χαμηλές επιδόσεις**

Η Επιτροπή καταρτίζει και δημοσιεύει τακτικά σε δημόσιο ιστότοπο πληροφορίες σχετικά με τις εταιρείες των οποίων οι επιδόσεις, για τον καθορισμό της κατηγορίας κινδύνου του πλοίου κατά το παράρτημα I, μέρος I, έχουν κριθεί χαμηλές και πολύ χαμηλές επί περίοδο τριών μηνών τουλάχιστον.

▼ M1

Στην Επιτροπή ανατίθενται εκτελεστικές αρμοδιότητες για τη θέσπιση των λεπτομερών διακανονισμών για δημοσίευση των πληροφοριών που αναφέρονται στο πρώτο εδάφιο, τα κριτήρια ομαδοποίησης των σχετικών δεδομένων και τη συχνότητα των επικαιροποιήσεων. Οι σχετικές εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης που προβλέπεται στο άρθρο 31 παράγραφος 3.

▼ B*Άρθρο 28***Επιστροφή δαπανών**

1. Όταν κατά τις επιθεωρήσεις στις οποίες αναφέρονται τα άρθρα 13 και 14 επιβεβαιώνονται ή αποκαλύπτονται ελλείψεις σε σχέση με τις απαιτήσεις μιας σύμβασης, τα οποία δικαιολογούν την κράτηση πλοίου, όλες οι δαπάνες, σε μια κανονική λογιστική περίοδο, οι οποίες σχετίζονται με τις επιθεωρήσεις, καλύπτονται από τον πλοιοκτήτη ή τον έχοντα την εκμετάλλευση ή τον εκπρόσωπό του στο κράτος λιμένα.

2. Όλες οι δαπάνες, οι οποίες σχετίζονται με τις επιθεωρήσεις που διεξάγει η αρμόδια αρχή κράτους μέλους, σύμφωνα με τα άρθρα 16 και 21 παράγραφος 4, επιβαρύνουν τον πλοιοκτήτη ή τον έχοντα την εκμετάλλευση του πλοίου.

⁽¹⁾ EE L 332 της 28.12.2000, σ. 81.

▼ B

3. Σε περίπτωση κράτησης πλοίου, όλες οι δαπάνες κράτησης στο λιμένα βαρύνουν τον πλοιοκτήτη ή τον έχοντα την εκμετάλλευση του πλοίου.

4. Η κράτηση πλοίου αίρεται μόνον όταν καταβληθεί όλο το ποσό ή δοθεί επαρκής εγγύηση για την απόδοση των δαπανών.

*Άρθρο 29***Στοιχεία για την παρακολούθηση της εφαρμογής**

Τα κράτη μέλη παρέχουν στην Επιτροπή τις πληροφορίες κατά το παράρτημα XIV με τη συχνότητα που προβλέπει το εν λόγω παράρτημα.

*Άρθρο 30***Παρακολούθηση συμμόρφωσης και επιδόσεων των κρατών μελών**

Για να εξασφαλίσει την αποτελεσματική εφαρμογή της παρούσας οδηγίας και για να παρακολουθήσει την λειτουργία του κοινοτικού καθεστώτος ελέγχου από το κράτος λιμένα σύμφωνα με το άρθρο 2 στοιχείο β) σημείο i) του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1406/2002, η Επιτροπή συλλέγει τις αναγκαίες πληροφορίες και πραγματοποιεί επισκέψεις στα κράτη μέλη.

▼ M1*Άρθρο 30α***Κατ' εξουσιοδότηση πράξεις**

Η Επιτροπή εξουσιοδοτείται να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 30β σχετικά με τροποποιήσεις του παραρτήματος VI, προκειμένου να προσθέτει στον κατάλογο που περιέχει το εν λόγω παράρτημα περαιτέρω οδηγίες σχετικά με τον έλεγχο από το κράτος λιμένα που εκδίδει ο Οργανισμός του ΜΣ των Παρισίων.

*Άρθρο 30β***Άσκηση των αρμοδιοτήτων κατ' εξουσιοδότηση**

1. Η αρμοδιότητα έκδοσης κατ' εξουσιοδότηση πράξεων ανατίθεται στην Επιτροπή υπό τους όρους του παρόντος άρθρου.

2. Η προβλεπόμενη στο άρθρο 30α αρμοδιότητα έκδοσης κατ' εξουσιοδότηση πράξεων ανατίθεται στην Επιτροπή για περίοδο πέντε ετών από τις 20 Αυγούστου 2013. Η Επιτροπή συντάσσει έκθεση σχετικά με την ανάθεση των κατ' εξουσιοδότηση αρμοδιοτήτων το αργότερο εννέα μήνες πριν από τη λήξη της περιόδου των πέντε ετών. Η ανάθεση των κατ' εξουσιοδότηση αρμοδιοτήτων παρατείνεται σιωπηρώς για περιόδους ίσης διάρκειας, εκτός εάν το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ή το Συμβούλιο εκφράσει αντιρρήσεις όσον αφορά την παράταση το αργότερο τρεις μήνες πριν από τη λήξη κάθε περιόδου.

3. Η εξουσιοδότηση κατά το άρθρο 30α είναι ανακλητή 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 βρίσκονται ήδη σε ισχύ.

▼ M1

4. Η Επιτροπή, μόλις εκδώσει κατ' εξουσιοδότηση πράξη, την κοινοποιεί ταυτόχρονα στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο.

5. Η κατ' εξουσιοδότηση πράξη που εκδίδεται σύμφωνα με το άρθρο 30α τίθεται σε ισχύ μόνον εάν δεν έχουν εκφρασθεί αντιρρήσεις από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ή από το Συμβούλιο εντός δύο μηνών από την κοινοποίησή της στα εν λόγω όργανα ή εάν, πριν από τη λήξη της προθεσμίας αυτής, τόσο το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο όσο και το Συμβούλιο ενημερώσουν την Επιτροπή ότι δεν θα εκφράσουν αντίρρηση. Η περίοδος αυτή παρατείνεται κατά δύο μήνες με πρωτοβουλία του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου ή του Συμβουλίου.

*Άρθρο 31***Ειδική επιτροπή**

1. Η Επιτροπή επικουρείται από την Επιτροπή Ασφάλειας στη Ναυτιλία και Πρόληψης της Ρύπανσης από τα Πλοία (COSS) που συστάθηκε με το άρθρο 3 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2099/2002 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ⁽¹⁾. Αυτή η ειδική επιτροπή αποτελεί επιτροπή κατά την έννοια του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 182/2011.

2. Στις περιπτώσεις παραπομπής στην παρούσα παράγραφο, εφαρμόζεται το άρθρο 5 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 182/2011.

Εάν η ειδική επιτροπή δεν εκδώσει γνώμη επί σχεδίου εκτελεστικής πράξης που πρόκειται να εγκριθεί σύμφωνα με το άρθρο 10 παράγραφος 3, το άρθρο 23 παράγραφος 5 και το άρθρο 27 δεύτερο εδάφιο αντιστοίχως, η Επιτροπή δεν εγκρίνει το σχέδιο εκτελεστικής πράξης και εφαρμόζεται το τρίτο εδάφιο του άρθρου 5 παράγραφος 4 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 182/2011.

*Άρθρο 33***Κανόνες εφαρμογής**

Κατά τη θέσπιση των κανόνων εφαρμογής στους οποίους αναφέρονται το άρθρο 10 παράγραφος 3, το άρθρο 14 παράγραφος 4, το άρθρο 15 παράγραφος 4, το άρθρο 18α παράγραφος 7, το άρθρο 23 παράγραφος 5 και το άρθρο 27, σύμφωνα με τις διαδικασίες που προβλέπονται στο άρθρο 31 παράγραφος 3, η Επιτροπή μεριμνά ιδιαίτερω ώστε οι κανόνες αυτοί να λάβουν υπόψη τους την εμπειρογνωμοσύνη και την πείρα που έχουν αποκτηθεί στο πλαίσιο του συστήματος επιθεωρήσεων στην Ένωση και να αξιοποιήσουν την εμπειρογνωμοσύνη του ΜΣ των Παρισίων.

▼ B*Άρθρο 34***Κυρώσεις**

Τα κράτη μέλη θεσπίζουν σύστημα κυρώσεων για την παράβαση 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.

⁽¹⁾ ΕΕ L 324 της 29.11.2002, σ. 1.



Άρθρο 35

Επανεξέταση

Η Επιτροπή επανεξετάζει την εφαρμογή της παρούσας οδηγίας το αργότερο την 30ή Ιουνίου 2012. Στο πλαίσιο της επανεξέτασης ερευνώνται, μεταξύ άλλων, η εκπλήρωση της γενικής κοινοτικής υποχρέωσης επιθεωρήσεων που θεσπίζεται στο άρθρο 5, ο αριθμός των επιθεωρητών ελέγχου του κράτους λιμένα σε κάθε κράτος μέλος, ο αριθμός των επιθεωρήσεων που διεξάχθηκαν, και η συμμόρφωση προς την υποχρέωση ετήσιων επιθεωρήσεων κάθε κράτους μέλους και την εφαρμογή των άρθρων 6, 7 και 8.

Η Επιτροπή ανακοινώνει τα αποτελέσματα της επανεξέτασης στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο και καθορίζει, βάσει της επανεξέτασης, εάν είναι αναγκαίο να προτείνει τροποποιητική οδηγία ή άλλη νομοθεσία στον εν λόγω τομέα.

Άρθρο 36

Εφαρμογή και κοινοποίηση

1. Τα κράτη μέλη εγκρίνουν και δημοσιεύουν, το αργότερο στις 31 Δεκεμβρίου 2010, τις αναγκαίες νομοθετικές, κανονιστικές και διοικητικές διατάξεις για να συμμορφωθούν με την παρούσα οδηγία.

Εφαρμόζουν τις διατάξεις αυτές από την 1η Ιανουαρίου 2011.

2. Όταν τα κράτη μέλη θεσπίζουν τις εν λόγω διατάξεις, οι τελευταίες αυτές περιέχουν αναφορά στην παρούσα οδηγία ή συνοδεύονται από παρόμοια αναφορά κατά την επίσημη δημοσίευσή τους. Οι εν λόγω διατάξεις περιλαμβάνουν επίσης δήλωση που διευκρινίζει ότι οι αναφορές στην οδηγία που καταργείται από την παρούσα οδηγία, οι οποίες περιέχονται στις ισχύουσες νομοθετικές, κανονιστικές και διοικητικές διατάξεις, θεωρούνται ως αναφορές στην παρούσα οδηγία. Ο τρόπος αυτής της αναφοράς και της διατύπωσης αυτής της δήλωσης καθορίζεται από τα κράτη μέλη.

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

4. Επιπλέον, η Επιτροπή ενημερώνει τακτικά το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο σχετικά με την πρόοδο της εφαρμογής της παρούσας οδηγίας στα κράτη μέλη, ιδίως προς τον σκοπό της ενιαίας εφαρμογής του συστήματος επιθεωρήσεων στην Κοινότητα.

Άρθρο 37

Κατάργηση

Η οδηγία 95/21/EK, όπως τροποποιήθηκε από τις οδηγίες που παρατίθενται στο παράρτημα XV μέρος Α, καταργείται από την 1η Ιανουαρίου 2011, με την επιφύλαξη των υποχρεώσεων των κρατών μελών όσον αφορά τις προθεσμίες μεταφοράς στο εθνικό δίκαιο των οδηγιών που εμφανίζονται στο παράρτημα XV μέρος Β.

▼B

Οι αναφορές στην καταργούμενη οδηγία θεωρούνται ότι γίνονται στην παρούσα οδηγία και διαβάζονται σύμφωνα με τον πίνακα αντιστοιχίας που παρατίθεται στο παράρτημα XVI της παρούσας οδηγίας.

Άρθρο 38

Έναρξη ισχύος

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

Άρθρο 39

Αποδέκτες

Η παρούσα οδηγία απευθύνεται στα κράτη μέλη.



ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι

ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΤΟΥ ΚΟΙΝΟΤΙΚΟΥ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗΣ ΑΠΟ ΤΟ ΚΡΑΤΟΣ ΛΙΜΕΝΑ

(κατά το άρθρο 5)

Το κοινοτικό σύστημα επιθεώρησης από το κράτος λιμένα περιλαμβάνει τα ακόλουθα στοιχεία:

I. Κατηγορία κινδύνου του πλοίου

Η κατηγορία κινδύνου του πλοίου προσδιορίζεται ως συνδυασμός των ακόλουθων γενικών και ιστορικών παραμέτρων:

1. Γενικές παράμετροι

α) Τύπος του πλοίου

Τα επιβατηγά, τα πετρελαιοφόρα και τα πλοία μεταφοράς χημικών προϊόντων, τα πλοία μεταφοράς αερίου και τα πλοία μεταφορά φορτίου χύδην θεωρούνται ότι θέτουν μεγαλύτερο κίνδυνο.

β) Ηλικία του πλοίου

Τα πλοία άνω των 12 ετών θεωρούνται ότι θέτουν μεγαλύτερο κίνδυνο.

γ) Επιδόσεις του κράτους σημαίας

i) Τα πλοία που φέρουν τη σημαία κράτους με υψηλότερο ποσοστό κρατήσεων πλοίων στην Κοινότητα και την περιοχή του ΜΣ των Παρισίων θεωρούνται ότι θέτουν μεγαλύτερο κίνδυνο.

ii) Τα πλοία που φέρουν τη σημαία κράτους με χαμηλότερο ποσοστό κρατήσεων πλοίων στην Κοινότητα και την περιοχή του ΜΣ των Παρισίων θεωρούνται ότι θέτουν χαμηλότερο κίνδυνο.

iii) Τα πλοία που φέρουν τη σημαία κράτους για το οποίο έχει ολοκληρωθεί έλεγχος και, κατά περίπτωση έχει υποβληθεί διορθωτικό σχέδιο δράσης, και τα δύο σύμφωνα με το πλαίσιο και τις διαδικασίες του εθελοντικού προγράμματος ελέγχων των κρατών μελών του ΙΜΟ, θεωρούνται ότι θέτουν χαμηλότερο κίνδυνο. Μόλις ληφθούν τα μέτρα κατά το άρθρο 10 παράγραφος 3, το κράτος της σημαίας του πλοίου αυτού καταδεικνύει συμμόρφωση με τον κώδικα εφαρμογής των υποχρεωτικών πράξεων του ΙΜΟ.

δ) Αναγνωρισμένοι οργανισμοί

i) Τα πλοία που έχουν λάβει πιστοποιητικά από αναγνωρισμένους οργανισμούς με χαμηλό ή πολύ χαμηλό επίπεδο επιδόσεων σε σχέση με τα ποσοστά κρατήσεων πλοίων εντός της Κοινότητας και της περιοχής του ΜΣ των Παρισίων, θεωρούνται ότι θέτουν μεγαλύτερο κίνδυνο.

ii) Τα πλοία που έχουν λάβει πιστοποιητικά από αναγνωρισμένους οργανισμούς με υψηλό επίπεδο επιδόσεων σε σχέση με τα ποσοστά κρατήσεων πλοίων εντός της Κοινότητας και της περιοχής του ΜΣ των Παρισίων, θεωρούνται ότι θέτουν χαμηλότερο κίνδυνο.

iii) Τα πλοία που έχουν λάβει πιστοποιητικά από οργανισμούς αναγνωρισμένους με βάση τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 391/2009 σχετικά με τους κοινούς κανόνες και πρότυπα για τους οργανισμούς επιθεώρησης και εξέτασης πλοίων, θεωρούνται ότι θέτουν χαμηλότερο κίνδυνο.

ε) Επιδόσεις εταιρειών

i) Τα πλοία εταιρείας με χαμηλές ή πολύ χαμηλές επιδόσεις οι οποίες καθορίζονται με βάση τα ποσοστά ελλείψεων και κρατήσεων πλοίων των πλοίων της εντός της Κοινότητας και της περιοχής του ΜΣ των Παρισίων, θεωρούνται ότι θέτουν μεγαλύτερο κίνδυνο.

▼B

- ii) Τα πλοία εταιρείας με υψηλές επιδόσεις οι οποίες καθορίζονται με βάση τα ποσοστά ελλείψεων και κράτησης των πλοίων της εντός της Κοινότητας και της περιοχής του ΜΣ των Παρισίων, θεωρούνται ότι θέτουν χαμηλότερο κίνδυνο.

2. Ιστορικές παράμετροι

- i) Τα πλοία στα οποία έχει επιβληθεί κράτηση περισσότερες από μία φορές θεωρούνται ότι θέτουν μεγαλύτερο κίνδυνο.
- ii) Τα πλοία τα οποία, κατά τις επιθεωρήσεις που διενεργήθηκαν εντός της περιόδου στην οποία αναφέρεται το παράρτημα II, και παρουσίασαν τον αριθμό ελλείψεων κατά το παράρτημα II, θεωρούνται ότι θέτουν χαμηλότερο κίνδυνο.
- iii) Τα πλοία στα οποία δεν έχει επιβληθεί κράτηση εντός της περιόδου στην οποία αναφέρεται το παράρτημα II, θεωρούνται ότι θέτουν χαμηλότερο κίνδυνο.

Οι παράμετροι κινδύνου συνδυάζονται, μέσω στάθμισης που αντιστοιχεί στη σχετική επίδραση κάθε παραμέτρου στο συνολικό κίνδυνο του πλοίου, για τον καθορισμό των ακόλουθων κατηγοριών κινδύνου του πλοίου:

- υψηλού κινδύνου,
- τυπικού κινδύνου,
- χαμηλού κινδύνου.

Κατά τον προσδιορισμό αυτών των κατηγοριών κινδύνου, δίδεται έμφαση στις παραμέτρους για τον τύπο του πλοίου τις επιδόσεις του κράτους σημαίας, των αναγνωρισμένων οργανισμών και στις επιδόσεις των εταιρειών.

II. Επιθεώρηση των πλοίων

1. Περιοδικές επιθεωρήσεις

Οι περιοδικές επιθεωρήσεις διενεργούνται σε προκαθορισμένα διαστήματα. Η συχνότητά τους καθορίζεται με βάση την κατηγορία κινδύνου του πλοίου. Το διάστημα μεταξύ περιοδικών επιθεωρήσεων πλοίων υψηλού κινδύνου δεν υπερβαίνει τους έξι μήνες. Το διάστημα μεταξύ περιοδικών επιθεωρήσεων πλοίων που ανήκουν σε διαφορετικές κατηγορίες κινδύνου αυξάνεται ανάλογα με τη μείωση του κινδύνου.

Τα κράτη μέλη πραγματοποιούν περιοδική επιθεώρηση σε:

- κάθε πλοίο κατηγορίας υψηλού κινδύνου που δεν έχει υποστεί επιθεώρηση σε λιμένα ή αγκυροβόλιο εντός της Κοινότητας ή της περιοχής του ΜΣ των Παρισίων κατά τους τελευταίους έξι μήνες. Τα πλοία υψηλού κινδύνου καθίστανται επιλέξιμα για επιθεώρηση από τον πέμπτο μήνα,
- κάθε πλοίο κατηγορίας τυπικού κινδύνου που δεν έχει υποστεί επιθεώρηση σε λιμένα ή αγκυροβόλιο εντός της Κοινότητας ή της περιοχής του ΜΣ των Παρισίων κατά τους τελευταίους δώδεκα μήνες. Τα πλοία τυπικού κινδύνου καθίστανται επιλέξιμα για επιθεώρηση από τον δέκατο μήνα,
- κάθε πλοίο κατηγορίας χαμηλού κινδύνου που δεν έχει υποστεί επιθεώρηση σε λιμένα ή αγκυροβόλιο της Κοινότητας ή της περιοχής του ΜΣ των Παρισίων κατά τους τελευταίους 36 μήνες. Τα πλοία χαμηλού κινδύνου καθίστανται επιλέξιμα για επιθεώρηση από τον εικοστό τέταρτο μήνα.

2. Πρόσθετες επιθεωρήσεις

Τα πλοία για τα οποία ισχύουν οι παρακάτω προεξέχοντες ή μη αναμενόμενοι παράγοντες υπόκεινται σε επιθεώρηση ανεξάρτητα του χρόνου που έχει περάσει από την τελευταία περιοδική επιθεώρησή τους. Ωστόσο, η ανάγκη συμπληρωματικής επιθεώρησης λόγω μη αναμενόμενων παραγόντων επαφίεται στην επαγγελματική κρίση του επιθεωρητή.

▼ B

2A. Προεξέχοντες παράγοντες

Τα πλοία για τα οποία ισχύουν οι ακόλουθοι προεξέχοντες παράγοντες επιθεωρούνται ανεξάρτητα από το χρονικό διάστημα που παρήλθε από την τελευταία τους περιοδική επιθεώρηση:

- πλοία τα οποία έχουν απολέσει την κλάση τους ή αυτή έχει ανακληθεί για λόγους ασφαλείας μετά την τελευταία επιθεώρηση στην Κοινότητα ή στην περιοχή του ΜΣ των Παρισίων,
- πλοία τα οποία απετέλεσαν αντικείμενο έκθεσης ή κοινοποίησης από άλλο κράτος μέλος,
- πλοία των οποίων η ταυτότητα δεν είναι δυνατόν να προσδιοριστεί στην βάση δεδομένων των επιθεωρήσεων,
- πλοία τα οποία:
 - ενεπλάκησαν σε συμβάν σύγκρουσης, προσάραξης ή εξόκειλαν κατευθυνόμενα προς τον λιμένα,
 - κατηγορήθηκαν για ενδεχόμενη παράβαση των διατάξεων σχετικά με την απόρριψη επικίνδυνων ουσιών ή προϊόντων εκροών,
 - εκτέλεσαν ασταθείς ή επισφαλείς ελιγμούς κατά τους οποίους δεν τηρήθηκαν τα μέτρα σχετικά με την πορεία που θεσπίστηκαν από το IMO ή οι πρακτικές και οι διαδικασίες ασφαλούς ναυσιπλοΐας.

2B. Μη αναμενόμενοι παράγοντες

Τα πλοία για τα οποία ισχύουν οι ακόλουθοι μη αναμενόμενοι παράγοντες μπορούν να επιθεωρούνται ανεξάρτητα από το χρονικό διάστημα που παρήλθε από την τελευταία τους περιοδική επιθεώρηση. Η απόφαση διεξαγωγής πρόσθετης επιθεώρησης επαφίεται στην επαγγελματική κρίση της αρμόδιας αρχής:

- πλοία τα οποία δεν συμμορφώθηκαν με την εφαρμοστέα σύσταση του IMO για τη ναυσιπλοΐα μέσω των εισόδων της Βαλτικής,
- πλοία που φέρουν πιστοποιητικά τα οποία έχουν εκδοθεί από πρώην αναγνωρισμένο οργανισμό του οποίου η αναγνώριση έχει ανακληθεί μετά την τελευταία επιθεώρηση στην Κοινότητα ή στην περιοχή του ΜΣ των Παρισίων,
- πλοία για τα οποία οι πλοηγοί ή οι λιμενικές αρχές ή οργανισμοί ανέφεραν ότι έχουν καταφανείς ανωμαλίες οι οποίες ενδέχεται να θέσουν σε κίνδυνο την ασφαλή πλεύση τους ή που θέτουν σε κίνδυνο το περιβάλλον σύμφωνα με το άρθρο 23 της παρούσας οδηγίας,
- πλοία τα οποία παρέλειψαν να συμμορφωθούν με τις σχετικές απαιτήσεις κοινοποίησης του άρθρου 9 της παρούσας οδηγίας, στην οδηγία 2000/59/EK, στην οδηγία 2002/59/EK και, κατά περίπτωση, στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 725/2004,

▼ M1

- Πλοία τα οποία αποτέλεσαν αντικείμενο αναφοράς ή καταγγελίας, συμπεριλαμβανομένης καταγγελίας υποβληθείσας στον λιμένα, από τον πλοίαρχο, μέλος του πληρώματος ή οποιοδήποτε πρόσωπο ή οργανισμό που έχει έννομο συμφέρον για την ασφαλή λειτουργία του πλοίου, τις συνθήκες διαβίωσης και εργασίας επί του πλοίου ή την πρόληψη της ρύπανσης, εκτός εάν το οικείο κράτος μέλος κρίνει ότι η αναφορά ή η καταγγελία είναι προφανώς αβάσιμες,

▼ B

- πλοία στα οποία είχε επιβληθεί κράτηση πριν από περισσότερους από τρεις μήνες,
- πλοία τα οποία έχουν αναφερθεί ως παρουσιάζοντα εκκρεμούσες ελλείψεις, εκτός εκείνων για τα οποία οι ελλείψεις έπρεπε να αποκατασταθούν εντός 14 ημερών μετά τον απόπλου, και για ελλείψεις που έπρεπε να αποκατασταθούν πριν από τον απόπλου,
- πλοία για τα οποία έχει αναφερθεί ότι παρουσιάζουν προβλήματα όσον αφορά το φορτίο τους, ιδίως για τοξικά και επικίνδυνα φορτία,

▼B

- πλοία που έχουν λειτουργήσει κατά τρόπο ώστε να θέσουν σε κίνδυνο πρόσωπα, ιδιοκτησία ή το περιβάλλον,
- πλοία για τα οποία περιήλθαν πληροφορίες από αξιόπιστη πηγή σχετικά με το γεγονός ότι οι παράμετροι κινδύνου των πλοίων αυτών είναι διαφορετικές από τις καταγεγραμμένες και, κατά συνέπεια, αυξάνεται το επίπεδο κινδύνου,

▼M1

- πλοία για τα οποία έχει συμφωνηθεί σχέδιο δράσης για την αποκατάσταση των ελλείψεων σύμφωνα με τα αναφερόμενα στο άρθρο 19 παράγραφος 2α, αλλά για τα οποία δεν έχει ελεγχθεί η εφαρμογή του εν λόγω σχεδίου από επιθεωρητή.

▼B

3. Σύστημα επιλογής
- 3Α. Τα πλοία προτεραιότητας I επιθεωρούνται ως εξής:
- α) Διεξάγεται εκτεταμένη επιθεώρηση επί:
- οποιουδήποτε πλοίου που ανήκει σε κατηγορία υψηλού κινδύνου και δεν έχει επιθεωρηθεί κατά τους τελευταίους έξι μήνες,
 - οποιουδήποτε επιβατηγού πλοίου, πετρελαιοφόρου, πλοίου μεταφοράς αερίου ή χημικών προϊόντων ή πλοίου μεταφοράς φορτίου χύδην, ηλικίας άνω των 12 ετών, που ανήκει σε κατηγορία τυπικού κινδύνου και δεν έχει επιθεωρηθεί κατά τους τελευταίους 12 μήνες.
- β) Διεξάγεται αρχική ή λεπτομερέστερη επιθεώρηση ανάλογα με την περίπτωση επί:
- οποιουδήποτε πλοίου, πλην επιβατηγού πλοίου, πετρελαιοφόρου, πλοίου μεταφοράς αερίου ή χημικών προϊόντων ή πλοίου μεταφοράς φορτίου χύδην, ηλικίας άνω των 12 ετών που ανήκει σε κατηγορία τυπικού κινδύνου και δεν έχει επιθεωρηθεί κατά τους τελευταίους 12 μήνες.
- γ) Εφόσον πρόκειται για προεξέχοντα παράγοντα:
- διεξάγεται λεπτομερέστερη ή εκτεταμένη επιθεώρηση, κατά την επαγγελματική κρίση του επιθεωρητή, επί οποιουδήποτε πλοίου που ανήκει σε κατηγορία υψηλού κινδύνου και επί οποιουδήποτε επιβατηγού πλοίου, πετρελαιοφόρου πλοίου μεταφοράς αερίου ή χημικών προϊόντων ή πλοίου μεταφοράς φορτίου χύδην, ηλικίας άνω των 12 ετών,
 - διεξάγεται λεπτομερέστερη επιθεώρηση επί οποιουδήποτε άλλου πλοίου πλην επιβατηγού πλοίου, πετρελαιοφόρου, πλοίου μεταφοράς αερίου ή χημικών προϊόντων ή πλοίου μεταφοράς φορτίου χύδην, ηλικίας άνω των 12 ετών.
- 3Β. Εφόσον η αρμόδια αρχή αποφασίσει να επιθεωρήσει πλοίο προτεραιότητας II, εφαρμόζονται τα εξής:
- α) διεξάγεται εκτεταμένη επιθεώρηση επί:
- οποιουδήποτε πλοίου που ανήκει σε κατηγορία υψηλού κινδύνου και δεν έχει επιθεωρηθεί κατά τους τελευταίους πέντε μήνες,
 - οποιουδήποτε επιβατηγού πλοίου, πετρελαιοφόρου, πλοίου μεταφοράς αερίου ή χημικών προϊόντων ή πλοίου μεταφοράς φορτίου χύδην ηλικίας άνω των 12 ετών, που ανήκει σε κατηγορία τυπικού κινδύνου και δεν έχει επιθεωρηθεί κατά τους τελευταίους δέκα μήνες, ή
 - οποιουδήποτε επιβατηγού πλοίου, πετρελαιοφόρου, πλοίου μεταφοράς αερίου ή χημικών προϊόντων ή πλοίου μεταφοράς φορτίου χύδην ηλικίας άνω των δώδεκα ετών, που ανήκει σε κατηγορία χαμηλού κινδύνου και δεν έχει επιθεωρηθεί κατά τους τελευταίους 24 μήνες.
- β) Αρχική ή λεπτομερέστερη επιθεώρηση, ανάλογα με την περίπτωση, διενεργείται επί:

▼B

- οποιοδήποτε πλοίου πλην επιβατηγού πλοίου, πετρελαιοφόρου, πλοίου μεταφοράς αερίου ή χημικών προϊόντων ή πλοίου μεταφοράς φορτίου χύδην, ηλικίας άνω των 12 ετών που ανήκει σε κατηγορία τυπικού κινδύνου και δεν έχει επιθεωρηθεί κατά τους τελευταίους δέκα μήνες, ή
 - οποιοδήποτε πλοίου πλην επιβατηγού πλοίου, πετρελαιοφόρου, πλοίου μεταφοράς αερίου ή χημικών προϊόντων ή πλοίου μεταφοράς φορτίου χύδην ηλικίας άνω των δώδεκα ετών, που ανήκει σε κατηγορία χαμηλού κινδύνου και δεν έχει επιθεωρηθεί κατά τους τελευταίους 24 μήνες.
- γ) Εφόσον πρόκειται για προεξέχοντα παράγοντα:
- λεπτομερέστερη ή εκτεταμένη επιθεώρηση, κατά την επαγγελματική κρίση του επιθεωρητή, διενεργείται επί οποιοδήποτε πλοίου ανήκει σε κατηγορία υψηλού κινδύνου και επί οποιοδήποτε επιβατηγού πλοίου, πετρελαιοφόρου, πλοίου μεταφοράς αερίου ή χημικών προϊόντων ή πλοίου μεταφοράς φορτίου χύδην, ηλικίας άνω των 12 ετών,
 - λεπτομερέστερη επιθεώρηση διενεργείται επί οποιοδήποτε άλλου πλοίου πλην επιβατηγού πλοίου, πετρελαιοφόρου, πλοίου μεταφοράς αερίου ή χημικών προϊόντων ή πλοίου μεταφοράς φορτίου χύδην, ηλικίας άνω των 12 ετών.



ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ II

ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΤΩΝ ΚΑΤΗΓΟΡΙΩΝ ΚΙΝΔΥΝΟΥ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

(κατά το άρθρο 10 παράγραφος 2)

		Κατηγορία					
		Πλοίο υψηλού κινδύνου (ΠΥΚ)		Πλοίο τυπικού κινδύνου (ΠΤΚ)	Πλοίο χαμηλού κινδύνου (ΠΧΚ)		
Γενικές παράμετροι		Κριτήρια	Βαθμοί	Κριτήρια	Κριτήρια		
1	Τύπος πλοίου	Χημικό εξαμενόπλοιο Πλοίο μεταφοράς αερίου Πετρελαιοφόρο δεξαμενόπλοιο Πλοίο μεταφοράς φορτίου χύδην Επιβατηγό	2	Ούτε πλοίο υψηλού κινδύνου ούτε πλοίο χαμηλού κινδύνου	Όλοι οι τύποι		
2	Ηλικία του πλοίου	Όλοι οι τύποι > 12 έτη	1		Όλες οι ηλικίες		
3α	Σημεία	Κατάλογος μαύρος, γκριζός, λευκός	Μαύρος – ΠΥΚ, ΥΚ, Μ έως ΥΚ		2	Λευκός	
			Μαύρος – ΜΚ		1		
3β		Έλεγχος IMO	—		—	Ναι	
4α	Αναγνωρισμένος οργανισμός	Επιδόσεις	Υ		—	Υψηλές	
			Μ		—	—	
			Χ		Χαμηλές	1	—
			ΠΧ		Πολύ χαμηλές	—	—
4β		Αναγνωρισμένος από ΕΕ	—		—	Ναι	
5	Εταιρεία	Επιδόσεις	Υ	—	Υψηλές		
			Μ	—	—		
			Χ	Χαμηλές	2	—	
			ΠΧ	Πολύ χαμηλές	—	—	
Ιστορικές παράμετροι							
6	Αριθμός καταχώρισης ελλείψεων σε κάθε επιθεώρηση εντός των προηγούμενων 36 μηνών	Ελλείψεις	Μη επιλέξιμο	—	≤ 5 (και μία τουλάχιστον επιθεώρηση κατά τους προηγούμενους 36 μήνες)		
7	Αριθμός κρατήσεων πλοίων εντός των προηγούμενων 36 μηνών	Κρατήσεις πλοίων	≥ 2 Κρατήσεις πλοίων	1	Όχι κράτηση πλοίου		

Τα ΠΥΚ είναι πλοία που πληρούν κριτήρια τα οποία αντιστοιχούν συνολικά σε 5 βαθμούς τουλάχιστον.

Τα ΠΧΚ είναι πλοία που πληρούν όλα τα κριτήρια των παραμέτρων χαμηλού κινδύνου.

Τα ΠΤΚ είναι πλοία που δεν ανήκουν ούτε στην κατηγορία των ΠΥΚ ούτε στην κατηγορία των ΠΧΚ.



ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙΙ

ΑΝΑΓΓΕΛΙΑ ΤΗΣ ΑΦΙΞΗΣ ΠΛΟΙΟΥ

(κατά το άρθρο 9 παράγραφος 1)

Πληροφορίες που πρέπει να παρέχονται σύμφωνα με το άρθρο 9 παράγραφος 1:

Οι πληροφορίες που σημειώνονται παρακάτω υποβάλλονται στην λιμενική αρχή ή οργανισμό ή στην αρχή ή τον οργανισμό που έχει οριστεί για το σκοπό αυτό, τρεις τουλάχιστον ημέρες πριν από τον αναμενόμενο χρόνο κατάπλου στον λιμένα ή στο αγκυροβόλιο ή πριν από τον απόπλου από τον προηγούμενο λιμένα σε περίπτωση που το ταξίδι αναμένεται να διαρκέσει λιγότερο από τρεις ημέρες:

- α) στοιχεία του πλοίου (όνομα, σήμα κλήσης, αριθμός αναγνώρισης IMO ή αριθμός MMSI)
- β) προβλεπόμενη διάρκεια παραμονής στον λιμένα
- γ) για δεξαμενόπλοια:
 - i) δομή: μονό κύτος, μονό κύτος με δεξαμενή διαχωρισμένου έρματος, διπλό κύτος
 - ii) κατάσταση των δεξαμενών φορτίου και έρματος: γεμάτες, άδειες, αδρανείς
 - iii) όγκος και φύση του φορτίου
- δ) προβλεπόμενες εργασίες στον λιμένα ή στο αγκυροβόλιο προορισμού (φόρτωση, εκφόρτωση, άλλες)
- ε) προβλεπόμενες από το νόμο επιθεωρήσεις και εργασίες ουσιαστικής συντήρησης και επισκευής που προβλέπεται να πραγματοποιηθούν κατά την παραμονή στον λιμένα προορισμού
- στ) ημερομηνία τελευταίας εκτεταμένης επιθεώρησης στην περιοχή του ΜΣ των Παρισίων.



ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ IV

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΩΝ ΚΑΙ ΕΓΓΡΑΦΩΝ

(κατά το άρθρο 13 παράγραφος 1)

1. Διεθνές πρωτόκολλο καταμέτρησης της χωρητικότητας του πλοίου (1969)
2. — Πιστοποιητικό ασφαλείας επιβατηγού πλοίου
 - Πιστοποιητικό ασφαλείας κατασκευής φορτηγού πλοίου
 - Πιστοποιητικό ασφαλείας εξαρτυσμού φορτηγού πλοίου
 - Πιστοποιητικό ασφαλείας ραδιοεπικοινωνιών φορτηγού πλοίου
 - Πιστοποιητικό εξαίρεσης, συμπεριλαμβανομένου καταλόγου φορτίων
 - Πιστοποιητικό ασφαλείας φορτηγών πλοίων
3. Διεθνές Πιστοποιητικό Ασφάλειας Πλοίου (ISSC)
4. Αρχείο διαρκούς καταγραφής σύνοψης
5. Διεθνές πιστοποιητικό καταλληλότητας για τη μεταφορά υγροποιημένων αερίων χύδην
 - Πιστοποιητικό καταλληλότητας για τη μεταφορά υγροποιημένων αερίων χύδην
6. Διεθνές πιστοποιητικό καταλληλότητας για τη μεταφορά επικίνδυνων χημικών ουσιών χύδην
 - Πιστοποιητικό καταλληλότητας για τη μεταφορά επικίνδυνων χημικών ουσιών χύδην
7. Διεθνές πιστοποιητικό πρόληψης της ρύπανσης από πετρέλαιο
8. Διεθνές πιστοποιητικό πρόληψης της ρύπανσης για τη μεταφορά επιβλαβών υγρών ουσιών χύδην
9. Διεθνές πιστοποιητικό γραμμής φόρτωσης (1966)
 - Διεθνές πιστοποιητικό εξαίρεσης της τήρησης της γραμμής φόρτωσης
10. Βιβλίο πετρελαίου, μέρη I και II.
11. Βιβλίο καταγραφής φορτίου
12. Έγγραφο για τον ελάχιστο ασφαλή αριθμό επάνδρωσης
13. Πιστοποιητικά ή οποιαδήποτε άλλα έγγραφα που απαιτούνται σύμφωνα με τις διατάξεις της σύμβασης STCW 78/95



14. Ιατρικά πιστοποιητικά (βλέπε MLC 2006)
15. Πίνακας διευθέτησης χρόνου εργασίας επί πλοίου (βλέπε MLC 2006 και STCW 78/95)
16. Αρχείο των ωρών εργασίας και των ωρών ανάπαυσης των ναυτικών (βλέπε MLC 2006)



17. Στοιχεία ευσταθείας
18. Αντίγραφο του εγγράφου συμμόρφωσης και του πιστοποιητικού ασφαλούς διαχείρισης που εκδίδονται σύμφωνα με τον Διεθνή Κώδικα Διαχείρισης για την Ασφαλή Ναυσιπλοΐα και την Πρόληψη της Ρύπανσης (SOLAS 74, κεφάλαιο IX)
19. Πιστοποιητικά για την αντοχή του σκάφους και του μηχανολογικού εξοπλισμού του πλοίου, που εκδίδονται από τον σχετικό αναγνωρισμένο οργανισμό (απαιτείται μόνον όταν το πλοίο διατηρεί την κλάση του σε αναγνωρισμένο οργανισμό)
20. Βεβαίωση συμμόρφωσης με τις ειδικές διατάξεις για πλοία που μεταφέρουν επικίνδυνα εμπορεύματα
21. Πιστοποιητικό ασφάλειας ταχύπλοων σκαφών και άδεια λειτουργίας ταχύπλου σκάφους

▼ B

22. Ειδικός κατάλογος ή δηλωτικό επικίνδυνων εμπορευμάτων ή λεπτομερές σχέδιο στοιβασίας
23. Ημερολόγιο πλοίου όπου έχουν καταχωριστεί δοκιμές και γυμνάσια συναγερμού συμπεριλαμβανομένων των ασκήσεων ασφαλείας και το ημερολόγιο καταχώρισης επιθεωρήσεων και συντηρήσεων των συσκευών και των διατάξεων διάσωσης καθώς και των συσκευών και διευθετήσεων πυρόσβεσης
24. Πιστοποιητικό ασφάλειας πλοίου ειδικού προορισμού
25. Πιστοποιητικό ασφάλειας κινητής μονάδας γεωτρήσεων ανοικτής θαλάσσης
26. Για τα πετρελαιοφόρα, τα στοιχεία του συστήματος παρακολούθησης και ελέγχου της απόρριψης πετρελαίου για το τελευταίο ταξίδι υπό έρμα
27. Πίνακας συγκέντρωσης, σχέδιο αντιμετώπισης πυρκαγιάς και, για τα επιβατηγά πλοία, σχέδιο αντιμετώπισης βλαβών
28. Σχέδιο έκτακτης ανάγκης για την αντιμετώπιση ρύπανσης από πετρέλαιο
29. Αρχείο των εκθέσεων ελέγχου (για τα πλοία μεταφοράς φορτίου χύδην και τα πετρελαιοφόρα)
30. Εκθέσεις επιθεώρησης οι οποίες συντάχθηκαν στο πλαίσιο προγενέστερων ελέγχων από το κράτος λιμένα
31. Για τα επιβατηγά πλοία go-go, πληροφορίες για τον λόγο A/A-max
32. Έγγραφο άδειας για τη μεταφορά σιτηρών
33. Εγχειρίδιο ασφάλισης φορτίου
34. Σχέδιο διαχείρισης απορριμμάτων και βιβλίο απορριμμάτων
35. Σύστημα υποστήριξης λήψης αποφάσεων για πλοιάρχους επιβατηγών πλοίων
36. Σχέδιο συνεργασίας SAR για επιβατηγά πλοία που εκτελούν προγραμματισμένα δρομολόγια
37. Κατάλογος επιχειρησιακών περιορισμών για επιβατηγά πλοία
38. Βιβλίο μεταφοράς φορτίου χύδην
39. Σχέδιο φόρτωσης και εκφόρτωσης πλοίων μεταφοράς φορτίου χύδην
40. Πιστοποιητικό ασφάλισης ή άλλη χρηματική εγγύηση για την κάλυψη της αστικής ευθύνης από ζημιές λόγω πετρελαιϊκής ρύπανσης (διεθνής σύμβαση για την αστική ευθύνη σε περίπτωση ζημίας από πετρελαιϊκή ρύπανση, 1992)
41. Πιστοποιητικά που απαιτούνται με βάση την οδηγία 2009/20/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 23ης Απριλίου 2009, σχετικά με την ασφάλιση των εφοπλιστών για ναυτικές απαιτήσεις⁽¹⁾
42. Πιστοποιητικό που απαιτείται βάσει του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 392/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 23ης Απριλίου 2009, για την ευθύνη των μεταφορέων επιβατών διά θαλάσσης σε περίπτωση ατυχήματος⁽²⁾.
43. Διεθνές πιστοποιητικό για την πρόληψη ρύπανσης της ατμόσφαιρας.
44. Διεθνές πιστοποιητικό για την πρόληψη της ρύπανσης από λύματα

▼ M1

45. Πιστοποιητικό ναυτικής εργασίας
46. Δήλωση συμμόρφωσης με τις συνθήκες ναυτικής εργασίας, μέρη I και II
47. Διεθνές πιστοποιητικό συστήματος υφαλοχρωματισμού
48. Πιστοποιητικό ασφάλισης ή άλλης οικονομικής εξασφάλισης σχετικά με την αστική ευθύνη για ζημία από ρύπανση πετρελαίου κίνησης.

▼ M2

49. Πιστοποιητικό του καταλόγου επικίνδυνων υλικών ή δήλωση συμμόρφωσης σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 1257/2013 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου⁽³⁾.

⁽¹⁾ Βλέπε σελίδα 128 της παρούσας Επίσημης Εφημερίδας.

⁽²⁾ Βλέπε σελίδα 24 της παρούσας Επίσημης Εφημερίδας.

⁽³⁾ Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 1257/2013 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 20ής Νοεμβρίου 2013, για την ανακύκλωση πλοίων και την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1013/2006 και της οδηγίας 2009/16/EK (ΕΕ L 330 της 10.12.2013, σ. 1).

▼ M3

50. Έγγραφο συμμόρφωσης εκδοθέν σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) 2015/757 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 29ης Απριλίου 2015, για την παρακολούθηση, την υποβολή εκθέσεων και την επαλήθευση των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα από τις θαλάσσιες μεταφορές και για την τροποποίηση της οδηγίας 2009/16/ΕΚ ⁽¹⁾.

⁽¹⁾ ΕΕ L 123 της 19.5.2015, σ. 55.



ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ V

ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑΤΑ «ΣΑΦΩΝ ΕΝΔΕΙΞΕΩΝ»

(κατά το άρθρο 13 παράγραφος 3)

- A. Παραδείγματα σαφών ενδείξεων για λεπτομερέστερη επιθεώρηση
1. Πλοία περί των οποίων το παράρτημα II μέρος II 2A και 2B.
 2. Το βιβλίο πετρελαίου δεν τηρείται ορθώς.
 3. Κατά την εξέταση των πιστοποιητικών και των λοιπών εγγράφων, διαπιστώθηκαν ανακρίβειες.
 4. Ενδείξεις ότι το πλήρωμα δεν είναι σε θέση να τηρήσει τις απαιτήσεις που αφορούν τις επικοινωνίες επί του πλοίου οι οποίες παρατίθενται στο άρθρο 18 της οδηγίας 2008/106/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 19ης Νοεμβρίου 2008, για το ελάχιστο επίπεδο εκπαίδευσης των ναυτικών⁽¹⁾.
 5. Ένα πιστοποιητικό αποκτήθηκε δολίως ή ο κάτοχός του δεν είναι το πρόσωπο για το οποίο είχε αρχικά εκδοθεί το πιστοποιητικό.
 6. Το πλοίο έχει πλοίαρχο, αξιωματικό ή μέλος του πληρώματος με πιστοποιητικό που έχει εκδοθεί από χώρα που δεν έχει κυρώσει τη σύμβαση STCW 78/95.
 7. Ενδείξεις ότι οι εργασίες φορτοεκφόρτωσης και οι λοιπές εργασίες δεν εκτελούνται ασφαλώς, ή σύμφωνα με τις κατευθυντήριες γραμμές του IMO, π.χ. η περιεκτικότητα σε οξυγόνο του βασικού δικτύου παροχής αδρανούς αερίου των δεξαμενών φορτίου υπερβαίνει το οριζόμενο ανώτατο επίπεδο.
 8. Παράλειψη εκ μέρους του πλοιάρχου ενός πετρελαιοφόρου να προσκομίσει την καταγραφή του συστήματος παρακολούθησης και ελέγχου της απόρριψης πετρελαίου για το τελευταίο ταξίδι υπό έρμα.
 9. Απουσία ενημερωμένου πίνακα συγκέντρωσης ή άγνοια από τα μέλη του πληρώματος των καθηκόντων τους σε περίπτωση πυρκαγιάς ή εντολής εγκατάλειψης του πλοίου.
 10. Εκπομπή ψευδών συναγερμών, η οποία δεν ακολουθήθηκε από τις κατάλληλες διαδικασίες ακύρωσης.
 11. Απουσία εξοπλισμού ή διατάξεων κύριας σημασίας, απαιτούμενων από τις συμβάσεις.
 12. Εξαιρετικά ανθυγιεινές συνθήκες επί του πλοίου.
 13. Ενδείξεις από τη γενική εντύπωση και τις παρατηρήσεις του επιθεωρητή ότι το κύτος ή η δομή του πλοίου παρουσιάζουν σοβαρές φθορές ή ελαττώματα, τα οποία ενδεχομένως να θέσουν σε κίνδυνο τη δομική ακεραιότητα, τη στεγανότητα ή την αντοχή του πλοίου στις καιρικές συνθήκες.
 14. Πληροφορίες ή στοιχεία ότι ο πλοίαρχος ή το πλήρωμα δεν είναι εξοικειωμένοι με βασικούς χειρισμούς επί του πλοίου, οι οποίοι αφορούν την ασφάλεια του σκάφους ή την πρόληψη της ρύπανσης ή ότι δεν έχουν εκτελεσθεί τέτοιου είδους χειρισμοί.
 15. Απουσία πίνακα με τις διαδικασίες εργασίας επί του πλοίου ή αρχείου των ωρών εργασίας και των ωρών ανάπαυσης των ναυτικών.



16. Τα απαιτούμενα βάσει της MLC 2006 έγγραφα δεν έχουν προσκομιστεί, δεν έχουν επικαιροποιηθεί ή έχουν επικαιροποιηθεί εσφαλμένα ή τα έγγραφα που προσκομίζονται δεν περιέχουν τις πληροφορίες που απαιτούνται βάσει της MLC 2006 ή δεν είναι έγκυρα κατ' άλλον τρόπο.
17. Οι συνθήκες διαβίωσης και εργασίας επί του πλοίου δεν ανταποκρίνονται στις απαιτήσεις της MLC 2006.
18. Υπάρχουν βάσιμοι λόγοι να πιστευτεί ότι το πλοίο έχει αλλάξει σημαία με σκοπό να αποφευχθεί η συμμόρφωση προς την MLC 2006.

⁽¹⁾ EE L 323 της 3.12.2008, σ. 33.

▼ M1

19. Υπάρχει καταγγελία ότι οι συνθήκες διαβίωσης και εργασίας επί του πλοίου δεν συμμορφώνονται στις απαιτήσεις της MLC 2006.

▼ B

- B. Παραδείγματα σαφών ενδείξεων για τον έλεγχο των πλοίων σχετικά με ζητήματα ασφάλειας
1. Ο επιθεωρητής μπορεί να εντοπίσει σαφείς ενδείξεις που δικαιολογούν περαιτέρω ελέγχους σχετικά με την ασφάλεια κατά την αρχική επιθεώρηση ελέγχου από το κράτος λιμένα ως εξής:
 - 1.1. Το ISSC δεν ισχύει ή έχει λήξει.
 - 1.2. Το πλοίο έχει κατώτερο επίπεδο ασφάλειας από τον λιμένα.
 - 1.3. Δεν πραγματοποιήθηκαν ασκήσεις σχετικά με την ασφάλεια του πλοίου.
 - 1.4. Τα αρχεία για τις τελευταίες δέκα διασυνδέσεις πλοίου/λιμένα ή πλοίου/πλοίου δεν είναι πλήρη.
 - 1.5. Στοιχεία ή παρατηρήσεις ότι βασικά μέλη του προσωπικού του πλοίου δεν μπορούν να επικοινωνήσουν μεταξύ τους.
 - 1.6. Στοιχεία από παρατηρήσεις που συνεπάγονται ότι υφίστανται σοβαρές ελλείψεις σε ζητήματα ασφάλειας.
 - 1.7. Πληροφορίες από τρίτα μέρη όπως για παράδειγμα εκθέσεις ή καταγγελίες σχετικά με πληροφορίες που αφορούν θέματα ασφάλειας.
 - 1.8. Το πλοίο διαθέτει μεταγενέστερο προσωρινό Διεθνές Πιστοποιητικό Ασφάλειας Πλοίου (ISSC) που έχει εκδοθεί μεταγενέστερα και κατά την επαγγελματική κρίση του επιθεωρητή ένας από τους λόγους που το πλοίο ή η εταιρεία ζήτησε την έκδοση τέτοιου πιστοποιητικού ήταν για να αποφύγει την πλήρη συμμόρφωση με την SOLAS 74, κεφάλαιο XI-2 και το μέρος A του κώδικα ISPS, πέραν από την περίοδο ισχύος του αρχικού προσωρινού πιστοποιητικού. Το μέρος A του κώδικα ISPS ορίζει τις συνθήκες υπό τις οποίες μπορεί να εκδοθεί προσωρινό πιστοποιητικό.
 2. Αν εντοπιστούν σαφείς ενδείξεις με βάση τα παραπάνω, ο επιθεωρητής πληροφορεί αμέσως την αρμόδια αρχή ασφάλειας (εκτός της περίπτωσης που ο επιθεωρητής είναι επίσης και δεόντως εξουσιοδοτημένος αξιωματικός ασφαλείας). Η αρμόδια αρχή ασφάλειας αποφασίζει στη συνέχεια για τα περαιτέρω αναγκαία μέτρα ελέγχου, λαμβάνοντας υπόψη το επίπεδο ασφάλειας σύμφωνα με τον κανονισμό 9 της SOLAS 74, κεφάλαιο XI.
 3. Οι σαφείς ενδείξεις εκτός από αυτές που σημειώνονται ανωτέρω αποτελούν ζήτημα που αφορά τον δεόντως εξουσιοδοτημένο αξιωματικό ασφαλείας.



ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ VI

ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΕΣ ΕΛΕΓΧΟΥ ΠΛΟΙΩΝ

(κατά το άρθρο 15 παράγραφος 1)

Παράρτημα I, «Διαδικασίες ελέγχου του κράτους λιμένα» του ΜΣ των Παρισίων και οι ακόλουθες οδηγίες ή κατευθυντήριες γραμμές που έχει εκδώσει το ΜΣ των Παρισίων, στην πλέον ενημερωμένη τους μορφή:

- Instruction 33/2000/02: Operational Control on Ferries and Passenger Ships (οδηγία 33/2000/02 – Επιχειρησιακός έλεγχος των οχηματαγωγών και επιβατηγών πλοίων),
- Instruction 35/2002/02: Guidelines for PSCOs on Electronic Charts [οδηγία 35/2002/02 – Κατευθυντήριες γραμμές για τους αξιωματικούς ελέγχου του κράτους λιμένα (ΑΕΚΛ) σχετικά με τους ηλεκτρονικούς πίνακες],
- Instruction 36/2003/08: Guidance for Inspection on Working and Living Conditions (οδηγία 36/2003/08 – Κατευθυντήριες γραμμές για τις επιθεωρήσεις όσον αφορά τις συνθήκες εργασίας και διαβίωσης),
- Instruction 37/2004/02: Guidelines in Compliance with STCW 78/95 Convention as Amended (οδηγία 37/2004/02 – Κατευθυντήριες γραμμές σύμφωνα με τη σύμβαση STCW 78/95, όπως τροποποιήθηκε),
- Instruction 37/2004/05: Guidelines on the Inspection of Hours of Work/Rest (οδηγία 37/2004/05 – Κατευθυντήριες γραμμές για τις επιθεωρήσεις όσον αφορά τις ώρες εργασίας/ ανάπαυσης),
- Instruction 37/2004/10: Guidelines for Port State Control Officers on Security Aspects (οδηγία 37/2004/10 – Κατευθυντήριες γραμμές για τους αξιωματικούς ελέγχου του κράτους λιμένα σχετικά με τα θέματα ασφαλείας),
- Instruction 38/2005/02: Guidelines for PSCO's Checking a Voyage Data Recorder (VDR) [οδηγία 38/2005/02 – Κατευθυντήριες γραμμές για τους ΑΕΚΛ που ελέγχουν το σύστημα καταγραφής δεδομένων πλου (VDR)],
- Instruction 38/2005/05: Guidelines on MARPOL 73/78 Annex I (οδηγία 38/2005/05 – Κατευθυντήριες γραμμές για το παράρτημα I της MARPOL 73/78),
- Instruction 38/2005/07: Guidelines on Control of the Condition Assessment Scheme (CAS) of Single Hull Oil Tankers [οδηγία 38/2005/07 – Κατευθυντήριες γραμμές για τον έλεγχο του προγράμματος εκτίμησης της κατάστασης (CAS) όσον αφορά τα πετρελαιοφόρα μονού κύτους],
- Instruction 39/2006/01: Guidelines for the Port State Control Officer on the ISM-Code (οδηγία 39/2006/01 – Κατευθυντήριες γραμμές για τους αξιωματικούς ελέγχου του κράτους λιμένα σχετικά με τον κώδικα ISM),
- Instruction 39/2006/02: Guidelines for Port State Control Officers on Control of GMDSS (οδηγία 39/2006/02 – Κατευθυντήριες γραμμές για τους αξιωματικούς ελέγχου του κράτους λιμένα σχετικά με τον έλεγχο του GMDSS),
- Instruction 39/2006/03: Optimisation of Banning and Notification Checklist (οδηγία 39/2006/03 – Βελτιστοποίηση του πίνακα κράτησης πλοίων και κοινοποιήσεων),
- Instruction 39/2006/10: Guidelines for PSCOs for the Examination of Ballast Tanks and Main Power Failure Simulation (black-out test) [οδηγία 39/2006/10 – Κατευθυντήριες γραμμές για τους ΑΕΚΛ σχετικά με την εξέταση των δεξαμενών έρματος και την προσομοίωση διακοπής ρεύματος του κεντρικού δικτύου (δοκιμή γενικής διακοπής ρεύματος)],
- Instruction 39/2006/11: Guidance for Checking the Structure of Bulk Carriers (οδηγία 39/2006/11 – Κατευθυντήριες γραμμές για τον έλεγχο των δοκιμών στοιχείων των πλοίων μεταφοράς φορτίου χύδην),

▼B

- Instruction 39/2006/12: Code of Good Practice for Port State Control Officers (οδηγία 39/2006/12 – Κώδικας ορθών πρακτικών για τους αξιωματικούς ελέγχου του κράτους λιμένα),
- Instruction 40/2007/04: Criteria for Responsibility Assessment of Recognised Organisations (R/O) [οδηγία 40/2007/04 – Κριτήρια για την αξιολόγηση της υπευθυνότητας των αναγνωρισμένων οργανισμών (ΑΟ)],
- Instruction 40/2007/09: Guidelines for Port State Control Inspections for Compliance with Annex VI of MARPOL 73/78 (οδηγία 40/2007/09 – Κατευθυντήριες γραμμές για τους επιθεωρητές του ελέγχου του κράτους λιμένα όσον αφορά τη συμμόρφωση με το παράρτημα VI της MARPOL 73/78).



ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ VII

ΕΚΤΕΤΑΜΕΝΕΣ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΕΙΣ ΠΛΟΙΩΝ

(κατά το άρθρο 14)

Η εκτεταμένη επιθεώρηση αφορά ιδίως τη γενική κατάσταση των ακόλουθων πεδίων κινδύνου:

- έγγραφα
- κατάσταση των δομικών στοιχείων
- αντοχή στις καιρικές συνθήκες
- συστήματα έκτακτης ανάγκης
- ραδιοεπικοινωνία
- εργασίες φορτοεκφόρτωσης
- πυρασφάλεια
- συναγερμοί
- συνθήκες διαβίωσης και εργασίας
- εξοπλισμός πλοήγησης
- σωστικός εξοπλισμός
- επικίνδυνα εμπορεύματα
- μηχανήματα πρόωσης και βοηθητικά μηχανήματα
- πρόληψη της ρύπανσης

Επιπλέον, με την επιφύλαξη της δυνατότητας διεξαγωγής της ή ενδεχόμενων περιορισμών συνδεδεμένων με την ασφάλεια των προσώπων, του πλοίου ή του λιμένα, η εκτεταμένη επιθεώρηση περιλαμβάνει την εξακρίβωση ειδικών σημείων των πεδίων κινδύνου ανάλογα με τον τύπο του επιθεωρούμενου πλοίου, όπως έχει ορισθεί σύμφωνα με το άρθρο 14 παράγραφος 3.



ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ VIII

ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΗΝ ΑΠΑΓΟΡΕΥΣΗ ΠΡΟΣΒΑΣΗΣ ΣΕ ΛΙΜΕΝΕΣ ΕΥΡΙΣΚΟΜΕΝΟΥΣ ΕΝΤΟΣ ΤΗΣ ΚΟΙΝΟΤΗΤΑΣ

(κατά το άρθρο 16)

1. Όταν συντρέχουν οι συνθήκες που περιγράφονται στο άρθρο 16 εδάφιο 1, η αρμόδια αρχή του λιμένα στον οποίο ανακοινώνεται η τρίτη, ανάλογα με την περίπτωση, κράτηση του πλοίου, ενημερώνει γραπτώς τον πλοίαρχο του πλοίου ότι επίκειται έκδοση διαταγής απαγόρευσης πρόσβασης η οποία θα εφαρμοστεί άμεσα μετά την αναχώρηση του πλοίου από τον λιμένα. Η διαταγή απαγόρευσης πρόσβασης εφαρμόζεται αμέσως μετά τον απόπλου του πλοίου από τον λιμένα μετά την αποκατάσταση των ελλείψεων που είχαν ως αποτέλεσμα την κράτηση του πλοίου.
2. Η αρμόδια αρχή αποστέλλει επίσης αντίγραφο της διαταγής απαγόρευσης πρόσβασης στην αρχή του κράτους σημαίας, στον αναγνωρισμένο οργανισμό, στα άλλα κράτη μέλη, και στους άλλους υπογράφοντες το ΜΣ των Παρισίων, στην Επιτροπή, και στη Γραμματεία του ΜΣ των Παρισίων. Η αρμόδια αρχή οφείλει επίσης να επικαιροποιήσει χωρίς καθυστέρηση την βάση δεδομένων των επιθεωρήσεων με τις πληροφορίες που αφορούν την απαγόρευση πρόσβασης.
3. Για να αρθεί η απαγόρευση πρόσβασης, ο πλοιοκτήτης ή ο έχων την εκμετάλλευση πρέπει να υποβάλουν επίσημη αίτηση στην αρμόδια αρχή του κράτους μέλους που επέβαλε την απαγόρευση πρόσβασης. Η αίτηση αυτή πρέπει να συνοδεύεται από έγγραφο της αρχής του κράτους σημαίας που έχει εκδοθεί μετά από επίσκεψη επί του πλοίου από επιθεωρητή δεόντως εξουσιοδοτημένο από την διοίκηση του κράτους σημαίας, που να βεβαιώνει ότι το πλοίο ανταποκρίνεται πλήρως στις ισχύουσες διατάξεις των συμβάσεων. Η διοίκηση του κράτους σημαίας παρέχει αποδεικτικά στοιχεία στην αρμόδια αρχή ότι πραγματοποιήθηκε επίσκεψη επί του πλοίου.
4. Η αίτηση άρσης της απαγόρευσης πρόσβασης πρέπει επίσης να συνοδεύεται, ανάλογα με την περίπτωση, από έγγραφο του νηογνώμονα ο οποίος έχει κατατάξει το πλοίο, μετά από επίσκεψη επί του πλοίου από επιθεωρητή του νηογνώμονα που να βεβαιώνει ότι το πλοίο ανταποκρίνεται στα πρότυπα κλάσης που έχει ορίσει ο εν λόγω νηογνώμονας. Ο νηογνώμονας παρέχει αποδεικτικά στοιχεία στην αρμόδια αρχή ότι πραγματοποιήθηκε επίσκεψη επί του πλοίου.
5. Η απαγόρευση πρόσβασης μπορεί να αίρεται μόνο μετά την πάροδο της τριμήνης περιόδου στην οποία αναφέρεται το άρθρο 15 της παρούσας οδηγίας και ύστερα από νέα επιθεώρηση του πλοίου σε συμφωνημένο λιμένα.

Εάν ο συμφωνημένος λιμένας ευρίσκεται σε ένα κράτος μέλος, η αρμόδια αρχή αυτού του κράτους μπορεί μετά από αίτημα της αρμόδιας αρχής που εξέδωσε την διαταγή απαγόρευσης πρόσβασης, να επιτρέπει στο πλοίο να εισέλθει στον συμφωνημένο λιμένα για να πραγματοποιηθεί η νέα επιθεώρηση. Σε τέτοιες περιπτώσεις, δεν πραγματοποιούνται φορτοεκφορτώσεις στον λιμένα μέχρι την αναστολή της διαταγής απαγόρευσης πρόσβασης.
6. Σε περίπτωση που η κράτηση πλοίου η οποία είχε ως αποτέλεσμα την έκδοση διαταγής απαγόρευσης πρόσβασης, περιελάμβανε ελλείψεις στην δομή του πλοίου, η αρμόδια αρχή που εξέδωσε την διαταγή απαγόρευσης πρόσβασης μπορεί να απαιτήσει την υποχρεωτική διάθεση προς εξέταση κατά την νέα επιθεώρηση, ορισμένων χώρων, συμπεριλαμβανομένων των χώρων και των δεξαμενών φορτίου.
7. Η νέα επιθεώρηση διεξάγεται από την αρμόδια αρχή του κράτους μέλους που επέβαλλε την διαταγή απαγόρευσης πρόσβασης, ή από την αρμόδια αρχή του λιμένα προορισμού κατόπιν συμφωνίας της αρμόδιας αρχής του κράτους μέλους που επέβαλλε την διαταγή απαγόρευσης πρόσβασης. Η αρμόδια αρχή μπορεί να ζητήσει να ενημερωθεί μέχρι και 14 ημέρες πριν από αυτήν τη νέα επιθεώρηση. Παρέχονται αποδεικτικά στοιχεία με τα οποία το εν λόγω κράτος μέλος βεβαιώνεται ότι το πλοίο ικανοποιεί πλήρως τις ισχύουσες απαιτήσεις των συμβάσεων.
8. Η νέα επιθεώρηση συνίσταται σε εκτεταμένη επιθεώρηση η οποία πρέπει να καλύπτει τουλάχιστον τα σχετικά σημεία του παραρτήματος VII.
9. Όλα τα έξοδα της εκτεταμένης αυτής επιθεώρησης βαρύνουν τον πλοιοκτήτη ή τον έχοντα την εκμετάλλευση.

▼B

10. Εάν τα αποτελέσματα της εκτεταμένης επιθεώρησης ικανοποιούν το κράτος μέλος σύμφωνα με το παράρτημα VII, το μέτρο της απαγόρευσης πρόσβασης αίρεται και ενημερώνεται περί αυτού εγγράφως η εταιρεία του πλοίου.
11. Επίσης, η αρμόδια αρχή κοινοποιεί την απόφασή της εγγράφως στην αρχή του κράτους σημαίας, στον αρμόδιο νηογνώμονα, στα άλλα κράτη μέλη, στους άλλους υπογράφοντες το ΜΣ των Παρισίων, στην Επιτροπή, και στη Γραμματεία του ΜΣ των Παρισίων. Η αρμόδια αρχή οφείλει επίσης να επικαιροποιήσει χωρίς καθυστέρηση τη βάση δεδομένων των επιθεωρήσεων με τις πληροφορίες που αφορούν την απαγόρευση πρόσβασης.
12. Οι πληροφορίες που αφορούν τα πλοία στα οποία έχει απαγορευτεί η πρόσβαση στους λιμένες τους ευρισκόμενους εντός Κοινότητας διατίθενται στη βάση δεδομένων των επιθεωρήσεων και δημοσιεύονται σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 26 και του παραρτήματος XIII.



ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΧ

ΕΚΘΕΣΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗΣ

(κατά το άρθρο 17)

Η έκθεση επιθεώρησης περιλαμβάνει τουλάχιστον τα εξής στοιχεία:

I. Γενικά

1. Αρμόδια αρχή που συντάξε την έκθεση
2. Ημερομηνία και τόπο επιθεώρησης
3. Όνομα του επιθεωρηθέντος πλοίου
4. Σημεία
5. Τύπο του πλοίου (όπως αναφέρεται στο πιστοποιητικό ασφαλούς διαχείρισης)
6. Κωδικό αριθμό IMO
7. Διακριτικό σήμα
8. Ολική χωρητικότητα (ΚΟΧ)
9. Νεκρό φορτίο (ενδεχομένως)
10. Έτος ναυπήγησης όπως προκύπτει βάσει της ημερομηνίας που αναγράφεται στα πιστοποιητικά ασφαλείας του πλοίου
11. Τον νηογνώμονα ή τους νηογνώμονες, καθώς και κάθε άλλον οργανισμό, αναλόγως, που έχει/έχουν εκδώσει για το συγκεκριμένο πλοίο πιστοποιητικά κλάσης, εφόσον υπάρχουν.
12. Τον αναγνωρισμένο οργανισμό ή τους αναγνωρισμένους οργανισμούς ή/και οποιονδήποτε άλλο φορέα που έχει/έχουν εκδώσει, για το συγκεκριμένο πλοίο, πιστοποιητικά βάσει των ισχυουσών συμβάσεων για λογαριασμό του κράτους σημαίας.
13. Ονοματεπώνυμο και διεύθυνση της πλοιοκτήτριας εταιρείας ή του έχοντος την εκμετάλλευση.
14. Ονοματεπώνυμο και διεύθυνση του ναυλωτή που είναι υπεύθυνος για την επιλογή του πλοίου και τύπος ναύλωσης, για τα πλοία που μεταφέρουν φορτία υγρών ή στερεών ουσιών χύδην.
15. Τελική ημερομηνία σύνταξης της έκθεσης της επιθεώρησης.
16. Προειδοποίηση ότι ενδέχεται να δημοσιευθούν λεπτομερή στοιχεία σχετικά με επιθεώρηση ή κράτηση πλοίου.

II. Πληροφορίες σχετικές με την επιθεώρηση

1. Πιστοποιητικά που έχουν εκδοθεί κατ' εφαρμογή των σχετικών συμβάσεων, αρχή ή οργανισμός που εξέδωσε το/τα σχετικό(-ά) πιστοποιητικό(-ά), με μνεία της ημερομηνίας έκδοσης και λήξης ισχύος.
2. Μέρη ή στοιχεία του πλοίου που αποτέλεσαν αντικείμενο επιθεώρησης (σε περίπτωση λεπτομερέστερης ή εκτεταμένης επιθεώρησης).
3. Λιμένα και ημερομηνία της τελευταίας ενδιάμεσης ή ετήσιας επιθεώρησης ή επιθεώρησης ανανέωσης καθώς και ονομασία του οργανισμού που πραγματοποίησε την επιθεώρηση.
4. Τύπο επιθεώρησης (επιθεώρηση, λεπτομερέστερη επιθεώρηση, εκτεταμένη επιθεώρηση).
5. Φύση των ελλείψεων.
6. Μέτρα που ελήφθησαν.

▼B

III. Συμπληρωματικές πληροφορίες σε περίπτωση κράτησης πλοίου

1. Ημερομηνία της απόφασης κράτησης πλοίου.
2. Ημερομηνία άρσης της κράτησης πλοίου.
3. Φύση των ελλείψεων που δικαιολογούν την απόφαση κράτησης πλοίου (παραπομπές σε συμβάσεις, εφόσον είναι σκόπιμο).
4. Μνεία, ενδεχομένως, ότι ο αναγνωρισμένος οργανισμός ή άλλος ιδιωτικός οργανισμός ο οποίος πραγματοποίησε τον σχετικό έλεγχο στο πλοίο, φέρει ευθύνη σε σχέση με τις ελλείψεις οι οποίες, μόνες ή σε συνδυασμό με άλλες, δικαιολόγησαν την κράτηση πλοίου.
5. Μέτρα που ελήφθησαν.

▼B

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Χ

ΚΡΙΤΗΡΙΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΠΙΒΟΛΗ ΚΡΑΤΗΣΗΣ

(κατά το άρθρο 19 παράγραφος 3)

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Πριν αποφασίσει εάν οι ελλείψεις που εντοπίστηκαν κατά την επιθεώρηση δικαιολογούν την κράτηση του συγκεκριμένου πλοίου, ο επιθεωρητής εφαρμόζει τα κριτήρια που σημειώνονται κατωτέρω, στα σημεία 1 και 2.

▼C1

Στο σημείο 3 περιέχονται παραδείγματα ελλείψεων οι οποίες, αφ' εαυτών, δικαιολογούν την κράτηση του εμπλεκόμενου πλοίου (βλέπε άρθρο 19 παράγραφος 3).

▼B

Οι τυχαίες βλάβες που προέκυψαν όταν το πλοίο βρισκόταν καθ' οδόν προς τον λιμένα δεν αποτελούν αιτιολογία για να του επιβληθεί κράτηση, εφόσον:

- α) έχουν ληφθεί καταλλήλως υπόψη οι διατάξεις που περιέχονται στον κανονισμό I/11(γ) της σύμβασης SOLAS 74 σχετικά με την κοινοποίηση στις αρχές του κράτους σημαίας, στον οριζόμενο επιθεωρητή ή στον αναγνωρισμένο οργανισμό που είναι επιφορτισμένος με την έκδοση του κατάλληλου πιστοποιητικού·
- β) πριν από τον κατάπλου του σε λιμένα, ο πλοίαρχος ή ο πλοιοκτήτης υπέβαλαν στην αρμόδια αρχή λεπτομερή στοιχεία σχετικά με τις συνθήκες του συμβάντος και τις βλάβες που υπέστη το πλοίο, καθώς και πληροφορίες σχετικά με την απαιτούμενη κοινοποίηση στις αρχές του κράτους σημαίας·
- γ) έχουν ληφθεί από το πλοίο κατάλληλα μέτρα επιδιόρθωσης τα οποία ικανοποιούν την αρμόδια αρχή, και
- δ) η αρχή έχει βεβαιωθεί, αφού ενημερώθηκε για την περάτωση των επιδιορθώσεων, ότι αποκαταστάθηκαν οι ελλείψεις που σαφώς αποτελούσαν κίνδυνο για την ασφάλεια, την υγεία ή το περιβάλλον.

1. Βασικά κριτήρια

Όταν ασκεί την επαγγελματική του κρίση ως προς το εάν πρέπει να επιβληθεί κράτηση πλοίου, ο επιθεωρητής οφείλει να εφαρμόσει τα ακόλουθα κριτήρια:

Χρονοδιάγραμμα :

Επιβάλλεται κράτηση των πλοίων τα οποία δεν μπορούν να αποπλεύσουν με ασφάλεια, κατά την πρώτη επιθεώρηση, ανεξάρτητα από το χρόνο ελλειμνισμού του πλοίου.

Κριτήριο :

Επιβάλλεται κράτηση πλοίου εάν οι ελλείψεις του πλοίου είναι αρκετά σοβαρές ώστε να δικαιολογούν την επιστροφή του επιθεωρητή στο πλοίο προκειμένου να βεβαιωθεί ότι αυτές έχουν αποκατασταθεί πριν αποπλεύσει το πλοίο.

Η ανάγκη επιστροφής του επιθεωρητή στο πλοίο αποτελεί μέτρο της σοβαρότητας των ελλείψεων. Ωστόσο η επιστροφή αυτή δεν είναι υποχρεωτική σε κάθε περίπτωση. Σημαίνει απλώς ότι η αρχή πρέπει να εξακριβώνει με κάποιο τρόπο, και κατά προτίμηση με νέα επίσκεψη, ότι οι ελλείψεις αποκαταστάθηκαν πριν από τον απόπλου.

2. Εφαρμογή των βασικών κριτηρίων

Όταν αποφασίζει εάν οι ελλείψεις που εντοπίστηκαν σε ένα πλοίο είναι αρκετά σοβαρές ώστε να δικαιολογούν την κράτησή του, ο επιθεωρητής πρέπει να εξετάζει τα ακόλουθα:

1. κατά πόσον το πλοίο διαθέτει τα σχετικά έγκυρα έγγραφα·
2. κατά πόσον το πλοίο διαθέτει το πλήρωμα που απαιτείται βάσει του εγγράφου για τον ελάχιστο απαιτούμενο αριθμό επάνδρωσης.

▼B

Κατά την επιθεώρηση, ο επιθεωρητής εξετάζει εάν το πλοίο ή/και το πλήρωμα είναι σε θέση:

3. να ταξιδεύουν ασφαλώς καθ' όλη τη διάρκεια του επόμενου ταξιδιού·
4. να χειρίζονται, να μεταφέρουν και να παρακολουθούν την κατάσταση του φορτίου καθ' όλη τη διάρκεια του επόμενου ταξιδιού·
5. να χειρίζονται ασφαλώς το μηχανοστάσιο καθ' όλη τη διάρκεια του επόμενου ταξιδιού·
6. να διατηρούν την κατάλληλη πρόωση και πηδαλιουχία καθ' όλη τη διάρκεια του επόμενου ταξιδιού·
7. να κατασβένουν αποτελεσματικά τις πυρκαγιές σε οποιοδήποτε μέρος του πλοίου κατά το επόμενο ταξίδι·
8. να εγκαταλείπουν το πλοίο ταχέως και ασφαλώς και να πραγματοποιούν, εφόσον χρειάζεται, ενέργειες διάσωσης κατά το επόμενο ταξίδι·
9. να προλαμβάνουν τη ρύπανση του περιβάλλοντος καθ' όλη τη διάρκεια του επόμενου ταξιδιού·
10. να διατηρούν την απαιτούμενη ευστάθεια καθ' όλη τη διάρκεια του επόμενου ταξιδιού·
11. να διατηρούν την απαιτούμενη στεγανότητα καθ' όλη τη διάρκεια του επόμενου ταξιδιού·
12. να επικοινωνούν, εφόσον χρειάζεται, σε καταστάσεις κινδύνου κατά το επόμενο ταξίδι·
13. να εξασφαλίζουν ασφαλείς και υγιείς συνθήκες επί του πλοίου καθ' όλη τη διάρκεια του επόμενου ταξιδιού·
14. να παρέχουν όσο το δυνατόν περισσότερες πληροφορίες σε περίπτωση ατυχήματος.

Εάν η απάντηση σε οποιοδήποτε από τα ερωτήματα αυτά είναι αρνητική, και ανάλογα με όλες τις ελλείψεις που διαπιστώνονται, πρέπει να εξετάζεται σοβαρά η περίπτωση κράτησης πλοίου. Συνδυασμός ελλείψεων ήσσονος σημασίας ενδέχεται επίσης να δικαιολογεί την κράτηση του πλοίου.

3. Για να υποβοηθηθεί ο επιθεωρητής κατά τη χρήση των κατευθυντήριων αυτών γραμμών, παρατίθεται κατάλογος ελλείψεων, ανά σύμβαση ή/και κώδικα, οι οποίες θεωρούνται τόσο σοβαρές, ώστε να μπορούν να δικαιολογήσουν την κράτηση του συγκεκριμένου πλοίου. Ο κατάλογος αυτός δεν είναι πλήρης.

3.1. Γενικά

Έλλειψη πιστοποιητικών και εγγράφων σε ισχύ, όπως απαιτείται από τις σχετικές πράξεις. Ωστόσο, τα πλοία που φέρουν τη σημαία κρατών που δεν είναι μέλη μιας σχετικής σύμβασης ή που δεν έχουν εφαρμόσει μια άλλη σχετική πράξη, δεν δικαιούνται να φέρουν τα πιστοποιητικά που προβλέπονται από τη σύμβαση ή την άλλη σχετική πράξη. Συνεπώς, η έλλειψη των απαιτούμενων πιστοποιητικών δεν συνιστά, από μόνη της, λόγο για την κράτηση των πλοίων αυτών· ωστόσο, κατά την εφαρμογή της ρήτρας «μη ευνοϊκότερης μεταχείρισης», απαιτείται ουσιαστική τήρηση των διατάξεων πριν αποπλεύσει το πλοίο.

3.2. Τομείς που υπάγονται στη σύμβαση SOLAS 74

1. Βλάβη στη λειτουργία των μηχανημάτων πρόωσης και των λοιπών βασικών μηχανημάτων, καθώς και των ηλεκτρικών εγκαταστάσεων.
2. Ανεπαρκής καθαριότητα του μηχανοστασίου, υπερβολική ποσότητα σεντινόνερων στους υδροσυλλέκτες, ρύπανση από πετρέλαιο της μόνωσης των σωληνώσεων, συμπεριλαμβανομένων των σωληνώσεων εξαγωγής ατμού ή καυσαερίων του μηχανοστασίου, κακή λειτουργία των συστημάτων άντλησης των υδροσυλλεκτών.

▼B

3. Βλάβη στη λειτουργία της εφεδρικής γεννήτριας, του εφεδρικού φωτισμού, των εφεδρικών συσσωρευτών και των εφεδρικών διακοπών.
 4. Βλάβη στη λειτουργία του κύριου και του βοηθητικού οιακοστροφίου.
 5. Έλλειψη, ανεπαρκής χωρητικότητα ή σοβαρή φθορά των προσωπικών σωστικών εξοπλισμών, των ναυαγοσωστικών λέμβων και των διατάξεων καθαίρεσης.
 6. Έλλειψη, ακαταλληλότητα ή σημαντική φθορά του συστήματος αντίχενυσης πυρκαγιάς, του συστήματος συναγερμού σε περίπτωση πυρκαγιάς, του πυροσβεστικού εξοπλισμού, της μόνιμης εγκατάστασης πυρόσβεσης, των βαλβίδων αερισμού, των φραγμάτων πυρός, των συστημάτων ταχύος κλεισίματος, σε βαθμό που να μην ανταποκρίνεται προς τη σκοπούμενη χρήση τους.
 7. Έλλειψη, σημαντική φθορά ή βλάβη στη λειτουργία του συστήματος πυρασφαλείας του καταστρώματος φορτίου επί των δεξαμενοπλοίων.
 8. Έλλειψη, ακαταλληλότητα ή σοβαρή φθορά των φωτεινών, οπτικών και ηχητικών σημάτων.
 9. Έλλειψη ή βλάβη στη λειτουργία του εξοπλισμού ραδιοεπικοινωνίας για την επικοινωνία ασφαλείας και την επικοινωνία κινδύνου.
 10. Έλλειψη ή βλάβη στη λειτουργία του εξοπλισμού πλοήγησης, λαμβανόμενων υπόψη των διατάξεων της SOLAS 74, κανονισμός V/16.2.
 11. Έλλειψη διορθωμένων ναυτικών χαρτών ή/και όλων των άλλων σχετικών ναυτικών εκδόσεων που απαιτούνται για το σκοπούμενο ταξίδι, λαμβανομένου υπόψη του γεγονότος ότι μπορεί να χρησιμοποιηθεί ως υποκατάστατο των χαρτών ένα ηλεκτρονικό σύστημα απεικόνισης χαρτών εγκεκριμένου τύπου και πληροφοριακό σύστημα (ECDIS) που λειτουργεί με βάση επίσημα δεδομένα.
 12. Έλλειψη μη σπινθηρογόνου συστήματος εξαερισμού για τα αντλιοστάσια φορτίου.
 13. Σοβαρές ανωμαλίες σε θέματα απαιτήσεων λειτουργίας, όπως περιγράφονται στο τμήμα 5.5 του παραρτήματος 1 του ΜΣ των Παρισίων.
 14. Ο αριθμός, η σύνθεση ή τα πιστοποιητικά του πληρώματος δεν αντιστοιχούν προς το έγγραφο ασφαλούς επάνδρωσης.
 15. Μη εκτέλεση του προγράμματος ενισχυμένων επιθεωρήσεων δυνάμει της SOLAS 74, κεφάλαιο XI, κανονισμός 2.
- 3.3. *Τομείς που υπάγονται στον κώδικα IBC*
1. Μεταφορά ουσίας που δεν σημειώνεται στο πιστοποιητικό καταλληλότητας ή έλλειψη πληροφοριών για το φορτίο.
 2. Έλλειψη ή βλάβη των συστημάτων ασφαλείας υψηλής πίεσης.
 3. Οι ηλεκτρικές εγκαταστάσεις δεν είναι εγγενώς ασφαλείς ή δεν αντιστοιχούν στις απαιτήσεις του κώδικα.
 4. Πηγές ανάφλεξης σε επικίνδυνους χώρους.
 5. Παράβαση ειδικών διατάξεων.
 6. Ποσότητα φορτίου ανά δεξαμενή πέραν του ανωτάτου επιτρεπόμενου ορίου.
 7. Ανεπαρκής θερμοπροστασία ευαίσθητων προϊόντων.
- 3.4. *Τομείς που υπάγονται στον κώδικα IGC*
1. Μεταφορά ουσίας που δεν σημειώνεται στο πιστοποιητικό καταλληλότητας ή έλλειψη πληροφοριών για το φορτίο.
 2. Έλλειψη συστημάτων κλεισίματος στους χώρους ενδίαιτησης ή υπηρεσίας.
 3. Το διάφραγμα δεν είναι αεροστεγές.
 4. Ελαττωματικός αεροφράκτης.
 5. Ελλείποντα ή ελαττωματικά επιστόμια ταχύος κλεισίματος.

▼ B

6. Ελλείποντα ή ελαττωματικά επιστόμια ασφαλείας.
 7. Οι ηλεκτρικές εγκαταστάσεις δεν είναι εγγενώς ασφαλείς ή δεν αντιστοιχούν στις απαιτήσεις του κώδικα.
 8. Οι ανεμιστήρες του χώρου φορτίου δεν λειτουργούν.
 9. Το σύστημα συναγερμού υψηλής πίεσης στις δεξαμενές φορτίου δεν λειτουργεί.
 10. Ελαττωματικό σύστημα ανίχνευσης αερίων ή/και ανίχνευσης τοξικών αερίων.
 11. Μεταφορά ουσιών που απαιτούν παρεμποδιστή χωρίς ισχύον πιστοποιητικό παρεμποδιστή.
- 3.5. *Τομείς που υπάγονται στη σύμβαση γραμμών φορτώσεως*
1. Σημαντικές περιοχές με ζημία ή διάβρωση, ή ευλογίαση των ελασμάτων και συνακόλουθη σκλήρυνση των καταστροφμάτων και του κύτους, που επηρεάζουν το αξιόπλοον ή την αντοχή σε τοπικά φορτία, εκτός εάν έχουν γίνει οι κατάλληλες προσωρινές επισκευές για ταξίδι προς λιμένα όπου θα γίνουν οι μόνιμες επισκευές.
 2. Αναγνωρισμένη περίπτωση ανεπαρκούς ευστάθειας.
 3. Έλλειψη επαρκών και αξιόπιστων πληροφοριών εγκεκριμένης μορφής, οι οποίες επιτρέπουν στον πλοίαρχο, με γρήγορα και απλά μέσα, να οργανώνει τη φόρτωση και τον ερματισμό του πλοίου του κατά τρόπον ώστε να διατηρείται ένα ασφαλές περιθώριο ευστάθειας σε όλες τις φάσεις και υπό διάφορες συνθήκες ταξιδιού και ώστε να αποφεύγεται η δημιουργία απαράδεκτων καταπονήσεων στη δομή του πλοίου.
 4. Έλλειψη, σημαντική φθορά ή βλάβες των συστημάτων κλεισίματος των ανοιγμάτων του κύτους και των στεγανών θυρών.
 5. Υπερφόρτωση.
 6. Έλλειψη ή αδυναμία ανάγνωσης της βυθοσήμανσης.
- 3.6. *Τομείς που υπάγονται στη σύμβαση MARPOL 73/78, παράρτημα I*
1. Έλλειψη, σημαντική φθορά ή βλάβη στη λειτουργία των φίλτρων των σεντινόνερων, του συστήματος παρακολούθησης και ελέγχου των απορρίψεων πετρελαίου ή του συστήματος συναγερμού 15 rpm.
 2. Ανεπαρκής διαθέσιμη χωρητικότητα της δεξαμενής καταλοίπων ή/και σεντινόνερων για το σκοπούμενο ταξίδι.
 3. Έλλειψη βιβλίου πετρελαίου.
 4. Εγκατάσταση μη εγκεκριμένου βοηθητικού αγωγού απόρριψης.
 5. Απουσία του φακέλου εκθέσεων επιθεωρήσεων ή μη συμμόρφωσή του με τον κανονισμό 13G(3)(β) της σύμβασης Marpol 73/78.
- 3.7. *Τομείς που υπάγονται στη σύμβαση MARPOL 73/78, παράρτημα II*
1. Έλλειψη του εγχειριδίου P&A.
 2. Το φορτίο δεν κατατάσσεται σε κατηγορίες.
 3. Έλλειψη βιβλίου φορτίου.
 4. Μεταφορά πετρελαιοειδών ουσιών χωρίς να πληρούνται οι σχετικές απαιτήσεις ή χωρίς δεόντως τροποποιημένο πιστοποιητικό.
 5. Εγκατάσταση μη εγκεκριμένου βοηθητικού αγωγού απόρριψης.
- 3.8. *Τομείς που υπάγονται στη σύμβαση MARPOL 73/78, παράρτημα V*
1. Έλλειψη σχεδίου διαχείρισης απορριμμάτων.
 2. Δεν διατίθεται βιβλίο απορριμμάτων.
 3. Το προσωπικό του πλοίου δεν είναι εξοικειωμένο με τις απαιτήσεις διάθεσης/απόρριψης του σχεδίου διαχείρισης απορριμμάτων.

▼ B3.9. *Τομείς που υπάγονται στη σύμβαση STCW 78/95 και στην οδηγία 2008/106/EK*

1. Οι ναυτικοί δεν είναι κάτοχοι πιστοποιητικού, ή του κατάλληλου πιστοποιητικού ή ισχύουσας απαλλαγής ή δεν προσκομίζουν δικαιολογητικό το οποίο να αποδεικνύει ότι έχει υποβληθεί αίτηση χορήγησης θεώρησης στις αρχές του κράτους σημαίας.
2. Απόδειξη ότι ένα πιστοποιητικό αποκτήθηκε δολίως ή ο κάτοχός του δεν είναι το πρόσωπο για το οποίο είχε αρχικά εκδοθεί το πιστοποιητικό.
3. Μη συμμόρφωση με τις ισχύουσες απαιτήσεις των αρχών του κράτους σημαίας όσον αφορά την ασφαλή επάνδρωση.
4. Μη συμμόρφωση του τρόπου τήρησης φυλακών στη γέφυρα ή στο μηχανοστάσιο με τις απαιτήσεις που έχουν προβλεφθεί για το πλοίο από τις αρχές του κράτους σημαίας.
5. Κατά την τήρηση φυλακής απουσία ατόμου το οποίο να διαθέτει τα προσόντα για το χειρισμό του εξοπλισμού που είναι απαραίτητος για την ασφάλεια της πλοήγησης, τη ραδιοεπικοινωνία για την επικοινωνία ασφαλείας ή την πρόληψη της ρύπανσης.
6. Οι ναυτικοί δεν προσκομίζουν δικαιολογητικό επαγγελματικής επάρκειας για τα καθήκοντα που τους ανατίθενται σχετικά με την ασφάλεια του πλοίου ή την πρόληψη της ρύπανσης.
7. Αδυναμία εξεύρεσης ατόμων επαρκώς αναπαυμένων και σε κατάλληλη από κάθε άλλη άποψη φυσική κατάσταση, τα οποία να αναλάβουν την τήρηση των φυλακών στην αρχή του ταξιδιού και στις μετέπειτα αλλαγές φυλακής.

3.10. ► **MI** *Τομείς που υπάγονται στην MLC 2006* ◀

1. Ανεπαρκή τρόφιμα για το ταξίδι μέχρι τον επόμενο λιμένα.
2. Ανεπαρκές πόσιμο νερό για το ταξίδι μέχρι τον επόμενο λιμένα.
3. Ιδιαίτερα ανθυγιεινές συνθήκες επί του πλοίου.
4. Έλλειψη θέρμανσης στους χώρους ενδιαιτήσης πλοίου το οποίο λειτουργεί σε περιοχές όπου οι θερμοκρασίες ενδέχεται να είναι ιδιαίτερα χαμηλές.
5. Ανεπαρκής εξαερισμός στους χώρους ενδιαιτήσης πλοίου.
6. Υπερβολική ποσότητα απορριμμάτων, κατάληψη των διαδρόμων ή/και των χώρων ενδιαιτήσης από εξοπλισμό ή φορτίο ή εν γένει μη ασφαλής κατάσταση στους διαδρόμους ή/και τους χώρους ενδιαιτήσης.
7. Σαφή στοιχεία ότι το προσωπικό φυλακής και το υπόλοιπο προσωπικό υπηρεσίας για την πρώτη φυλακή ή τις επόμενες βάρδιες αλλαγής είναι καταπονημένο από την κούραση.

▼ M1

8. Οι συνθήκες που επικρατούν επί του πλοίου είναι σαφώς επικίνδυνες για την ασφάλεια, την υγεία ή την ασφάλεια των ναυτικών από έκνομες ενέργειες.
9. Η μη συμμόρφωση συνιστά σοβαρή ή επανειλημμένη παραβίαση των απαιτήσεων της MLC 2006, (συμπεριλαμβανομένων των δικαιωμάτων των ναυτικών), όσον αφορά τις συνθήκες διαβίωσης και εργασίας των ναυτικών επί του πλοίου, όπως ορίζονται στο πιστοποιητικό ναυτικής εργασίας και τη δήλωση συμμόρφωσης ναυτικής εργασίας.

▼ B3.11. *Τομείς οι οποίοι ενδέχεται να μη δικαιολογούν την κράτηση πλοίου, αλλά να δικαιολογούν π.χ. την αναστολή των εργασιών φορτοεκφόρτωσης*

Η βλάβη στη λειτουργία (ή η μη συντήρηση) του συστήματος αδρανούς αερίου ή των εργαλείων ή μηχανημάτων φορτοεκφόρτωσης θεωρούνται ως επαρκείς λόγοι για την διακοπή των εργασιών φορτοεκφόρτωσης.



ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ XI

ΕΛΑΧΙΣΤΑ ΚΡΙΤΗΡΙΑ ΓΙΑ ΤΟΥΣ ΕΠΙΘΕΩΡΗΤΕΣ

(κατά το άρθρο 22 παράγραφοι 1 και 5)

1. Οι επιθεωρητές πρέπει να έχουν κατάλληλες θεωρητικές γνώσεις και πρακτική εμπειρία σχετικά με τα πλοία και τη λειτουργία τους. Πρέπει να γνωρίζουν καλά την επιβολή των απαιτήσεων των συμβάσεων και των σχετικών διαδικασιών ελέγχου από το κράτος λιμένα. Αυτή η γνώση και ικανότητα όσον αφορά την επιβολή των διεθνών και των κοινοτικών απαιτήσεων πρέπει να αποκτήνεται μέσω τεκμηριωμένων προγραμμάτων κατάρτισης.
2. Κατ' ελάχιστο, οι επιθεωρητές πρέπει να διαθέτουν είτε:
 - α) κατάλληλα πτυχία από ναυτικό ίδρυμα και σχετική ναυτική εμπειρία ως πτυχιούχοι αξιωματικοί που έχουν ή είχαν ισχύον πιστοποιητικό ικανότητας STCW 78/95 II/2 ή III/2, χωρίς περιορισμούς όσον αφορά το χώρο δράσης ή την προωστική ισχύ ή τη χωρητικότητα, ή
 - β) έχουν συμμετάσχει επιτυχώς σε αναγνωρισμένες από την αρμόδια αρχή εξετάσεις ναυπηγού, μηχανολόγου ή μηχανικού στον τομέα της ναυτιλίας και έχουν εργαστεί, υπό την ιδιότητα αυτή, επί τουλάχιστον πέντε έτη, ή
 - γ) σχετικό πανεπιστημιακό δίπλωμα ή ισοδύναμο και έχουν εκπαιδευθεί καταλλήλως και αποκτήσει πτυχίο ως επιθεωρητές ασφαλείας πλοίων.
3. Ο επιθεωρητής πρέπει να έχει:
 - συμπληρώσει ένα τουλάχιστον έτος υπηρεσίας ως επιθεωρητής του κράτους σημαίας, είτε με αντικείμενο την επιθεώρηση και την πιστοποίηση σύμφωνα με τις συμβάσεις είτε συμμετέχοντας στην παρακολούθηση των δραστηριοτήτων των αναγνωρισμένων οργανισμών στους οποίους έχουν ανατεθεί νόμιμες αποστολές, ή
 - αποκτήσει ανάλογη ικανότητα μετά από σχετική εκπαίδευση τουλάχιστον ενός έτους με συμμετοχή σε επιθεωρήσεις ελέγχου του κράτους λιμένα υπό την καθοδήγηση έμπειρων αξιωματικών ελέγχου του κράτους λιμένα.
4. Οι επιθεωρητές στους οποίους αναφέρεται το σημείο 2 στοιχείο α), πρέπει να έχουν αποκτήσει ναυτική πείρα τουλάχιστον πέντε ετών, περιλαμβανομένων περιόδων κατά τις οποίες έχουν υπηρετήσει ως αξιωματικοί στους κλάδους καταστρώματος ή μηχανής, αντίστοιχα, ή ως επιθεωρητές του κράτους σημαίας ή βοηθοί επιθεωρητές ελέγχου του κράτους λιμένα· η πείρα αυτή περιλαμβάνει διετή τουλάχιστον περίοδο στη θάλασσα με καθήκοντα αξιωματικού καταστρώματος ή μηχανής.
5. Οι επιθεωρητές πρέπει να είναι ικανοί να επικοινωνούν προφορικά και γραπτά με τους ναυτικούς στη γλώσσα που χρησιμοποιείται συνήθως στη θάλασσα.
6. Γίνονται επίσης δεκτοί οι επιθεωρητές που δεν ανταποκρίνονται στα ανωτέρω κριτήρια, εάν απασχολούνται από την αρμόδια αρχή κράτους μέλους για τη διεξαγωγή ελέγχου του κράτους λιμένα κατά την ημερομηνία έκδοσης της παρούσας οδηγίας.
7. Στις περιπτώσεις που σε κάποιο κράτος μέλος, οι επιθεωρήσεις κατά το άρθρο 15 παράγραφοι 1 και 2, πραγματοποιούνται από επιθεωρητές του κράτους ελέγχου λιμένα, οι επιθεωρητές έχουν τα κατάλληλα προσόντα τα οποία πρέπει να περιλαμβάνουν επαρκή θεωρητική και πρακτική εμπειρία στον τομέα της ασφαλείας στη θάλασσα. Σε αυτήν περιλαμβάνονται συνήθως τα εξής:
 - α) καλή κατανόηση της ασφαλείας στη θάλασσα και του τρόπου που εφαρμόζεται στις εξεταζόμενες λειτουργίες·
 - β) καλή πρακτική γνώση των τεχνολογιών και των τεχνικών ασφαλείας·
 - γ) γνώση των βασικών αρχών, των διαδικασιών και των τεχνικών των επιθεωρήσεων·
 - δ) πρακτική γνώση των επιθεωρούμενων λειτουργιών.



ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΧΙΙ

ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΕΣ ΤΗΣ ΒΑΣΗΣ ΔΕΔΟΜΕΝΩΝ ΤΩΝ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΕΩΝ

(κατά το άρθρο 24 παράγραφος 1)

1. Η βάση δεδομένων των επιθεωρήσεων περιλαμβάνει τουλάχιστον τις ακόλουθες λειτουργίες:
 - ενσωματώνει τα δεδομένα των επιθεωρήσεων των κρατών μελών και όλων των υπογραφόντων του ΜΣ των Παρισίων,
 - παρέχει δεδομένα σχετικά με την κατηγορία κινδύνου του πλοίου και σχετικά με τα πλοία που πρέπει να επιθεωρηθούν,
 - υπολογίζει τις υποχρεώσεις επιθεωρήσεων κάθε κράτους μέλους,
 - παράγει τη λευκή, γκρίζα και μαύρη λίστα των κρατών σημαίας σύμφωνα με το άρθρο 16 παράγραφος 1,
 - παράγει δεδομένα σχετικά με τις επιδόσεις των εταιρειών,
 - εντοπίζει τα σημεία των πεδίων κινδύνου που πρέπει να ελέγχονται σε κάθε επιθεώρηση.
2. Η βάση δεδομένων έχει τη δυνατότητα να προσαρμόζεται στις μελλοντικές εξελίξεις και να διασυνδέεται με τις άλλες κοινοτικές βάσεις δεδομένων στον τομέα της θαλάσσιας ασφάλειας, περιλαμβανομένου του SafeSeaNet, οι οποίες παρέχουν δεδομένα σχετικά με τους πραγματικούς κατάπλους πλοίων σε λιμένες των κρατών μελών και, ανάλογα με την περίπτωση, με τα σχετικά εθνικά συστήματα πληροφοριών.
3. Η βάση δεδομένων των επιθεωρήσεων παρέχει υπερσύνδεσμο με το σύστημα πληροφοριών Equasis. Τα κράτη μέλη ενθαρρύνουν τη χρήση των δημόσιων και ιδιωτικών βάσεων δεδομένων σχετικά με τις επιθεωρήσεις πλοίων που είναι διαθέσιμες μέσω του Equasis από τους επιθεωρητές.



ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ XIII

**ΔΗΜΟΣΙΕΥΣΗ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΩΝ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΕΙΣ,
ΚΡΑΤΗΣΕΙΣ ΠΛΟΙΩΝ ΚΑΙ ΑΠΑΓΟΡΕΥΣΕΙΣ ΠΡΟΣΒΑΣΗΣ ΣΕ
ΛΙΜΕΝΕΣ ΚΑΙ ΑΓΚΥΡΟΒΟΛΙΑ ΤΩΝ ΚΡΑΤΩΝ ΜΕΛΩΝ**

(κατά το άρθρο 26)

1. Οι πληροφορίες που δημοσιεύονται βάσει του άρθρου 26, πρέπει να περιλαμβάνουν τα ακόλουθα:
 - α) το όνομα του πλοίου·
 - β) τον κωδικό αριθμό IMO·
 - γ) τον τύπο του πλοίου·
 - δ) την ολική χωρητικότητα (ΚΟΧ)·
 - ε) το έτος ναυπήγησης, που προσδιορίζεται βάσει της ημερομηνίας ναυπήγησης που αναγράφεται στα πιστοποιητικά ασφάλειας του πλοίου·
 - στ) το ονοματεπώνυμο και τη διεύθυνση της εταιρείας του πλοίου·
 - ζ) για τα πλοία που μεταφέρουν φορτία υγρών ή στερεών ουσιών χύδην, το ονοματεπώνυμο και τη διεύθυνση του υπεύθυνου ναυλωτή για την επιλογή του πλοίου και τον τύπο ναύλωσης·
 - η) το κράτος σημαίας·
 - θ) τα πιστοποιητικά κλάσης και τα υποχρεωτικά πιστοποιητικά που έχουν εκδοθεί σύμφωνα με τις σχετικές συμβάσεις, και την αρχή ή τον οργανισμό που έχει εκδώσει κάθε ένα από τα εν λόγω πιστοποιητικά, συμπεριλαμβανομένης και της ημερομηνίας έκδοσης και λήξης ισχύος·
 - ι) τον λιμένα και την ημερομηνία της τελευταίας ενδιάμεσης ή ετήσιας επιθεώρησης για τα πιστοποιητικά υπό το στοιχείο θ) καθώς και το όνομα της αρχής ή του οργανισμού που πραγματοποίησε την επιθεώρηση·
 - ια) την ημερομηνία, τη χώρα, τον λιμένα επιβολής κράτησης.
2. Για τα πλοία στα οποία έχει επιβληθεί κράτηση, οι πληροφορίες που δημοσιεύονται βάσει του άρθρου 26 πρέπει να περιλαμβάνουν και τα ακόλουθα:
 - α) τον αριθμό των κρατήσεων πλοίων κατά τους 36 προηγούμενους μήνες·
 - β) την ημερομηνία άρσης της κράτησης του πλοίου·
 - γ) τη διάρκεια της κράτησης του πλοίου σε ημέρες·
 - δ) τους λόγους της κράτησης του πλοίου με σαφή και διεξοδικό τρόπο·
 - ε) μνεία, ενδεχομένως, ότι ο αναγνωρισμένος οργανισμός ο οποίος πραγματοποίησε την επιθεώρηση, φέρει ευθύνη σε σχέση με τις ελλείψεις οι οποίες, μόνες ή σε συνδυασμό με άλλες, δικαιολόγησαν την επιβολή κράτησης·
 - στ) περιγραφή των μέτρων που ελήφθησαν για πλοίο στο οποίο επετράπη να προσεγγίσει το πλησιέστερο κατάλληλο επισκευαστικό ναυπηγείο·
 - ζ) σε περίπτωση απαγόρευσης πρόσβασης του πλοίου σε οποιονδήποτε λιμένα ή αγκυροβόλιο εντός της Κοινότητας, τους λόγους της απαγόρευσης, με σαφή και διεξοδικό τρόπο.



ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ XIV

ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΠΑΡΕΧΟΜΕΝΑ ΣΤΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΗΣ ΠΑΡΑΚΟΛΟΥΘΗΣΗΣ ΤΗΣ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ

(κατά το άρθρο 29)

1. Κάθε έτος, τα κράτη μέλη παρέχουν στην Επιτροπή τα ακόλουθα στοιχεία, τα οποία αφορούν το παρελθόν έτος, το αργότερο έως την 1η Απριλίου.

1.1. Αριθμός επιθεωρητών που εργάζονται για λογαριασμό τους στο πλαίσιο του ελέγχου από το κράτος λιμένα.

Οι πληροφορίες πρέπει να διαβιβάζονται στην Επιτροπή σύμφωνα με το υπόδειγμα του ακόλουθου πίνακα ⁽¹⁾ ⁽²⁾.

Λιμένας/περιοχή	Αριθμός επιθεωρητών πλήρους απασχόλησης (Α)	Ακέραιος αριθμός επιθεωρητών μερικής απασχόλησης (Β)	Μετατροπή του (Β) σε πλήρους απασχόλησης (Γ)	Σύνολο (Α+Γ)
Λιμένας Χ/ή Τομέας Χ ...				
Λιμένας Υ/ή Τομέας Υ ...				
Σύνολο				

1.2. Συνολικός αριθμός πλοίων που εισήλθαν στους λιμένες των κρατών σε εθνικό επίπεδο. Ο αριθμός αυτός είναι ο αριθμός των πλοίων που καλύπτονται από την παρούσα οδηγία, τα οποία εισήλθαν στους λιμένες σε εθνικό επίπεδο προσμετρώμενα μόνο μία φορά.

2. Τα κράτη μέλη πρέπει:

α) να παρέχουν στην Επιτροπή, κάθε έξι μήνες, κατάλογο των κατάπλων των εξατομικευμένων πλοίων, εκτός των τακτικών δρομολογίων πορθμείων για επιβάτες και εμπορεύματα, που εισήλθαν στους λιμένες τους, ή που ανήγυιαν σε λιμενική αρχή ή οργανισμό την άφιξη τους σε αγκυροβόλιο, στον οποίον αναγράφεται για κάθε κίνηση πλοίου ο κωδικός αριθμός IMO του πλοίου, η ημερομηνία κατάπλου, και ο λιμένας. Ο κατάλογος υποβάλλεται υπό τη μορφή προγράμματος λογιστικού φύλλου που επιτρέπει την αυτόματη ανάκτηση και επεξεργασία των πληροφοριών που σημειώνονται παραπάνω. Ο κατάλογος υποβάλλεται εντός τετραμήνου από τη λήξη της περιόδου στην οποία αναφέρονται τα δεδομένα, και

β) να διαβιβάζουν στην Επιτροπή ξεχωριστούς καταλόγους των τακτικών δρομολογίων πορθμείων για επιβάτες και κανονικά δρομολόγια πορθμείων για εμπορεύματα κατά το σημείο α) το αργότερο έξι μήνες μετά τη θέση σε εφαρμογή της παρούσας οδηγίας, και, εν συνεχεία, κάθε φορά που μεταβάλλονται οι υπηρεσίες αυτές. Ο κατάλογος περιλαμβάνει για κάθε πλοίο τον κωδικό αριθμό IMO του πλοίου, το όνομά του και το δρομολόγιο που καλύπτει το πλοίο. Ο κατάλογος υποβάλλεται υπό τη μορφή προγράμματος λογιστικού φύλλου που επιτρέπει την αυτόματη ανάκτηση και επεξεργασία των πληροφοριών που σημειώνονται παραπάνω.

⁽¹⁾ Στην περίπτωση που οι επιθεωρήσεις, οι οποίες πραγματοποιούνται στο πλαίσιο του ελέγχου από το κράτος λιμένα, αντιπροσωπεύουν μέρος μόνον της εργασίας των επιθεωρητών, ο συνολικός αριθμός των επιθεωρητών πρέπει να μετατραπεί σε ισοδύναμο αριθμό επιθεωρητών πλήρους απασχόλησης. Σε περίπτωση που ο ίδιος επιθεωρητής εργάζεται σε περισσότερους του ενός λιμένες ή γεωγραφικές περιοχές, το αντίστοιχο ισοδύναμο μερικής απασχόλησης πρέπει να προσμετρηθεί σε κάθε έναν από τους λιμένες.

⁽²⁾ Οι πληροφορίες αυτές παρέχονται σε εθνικό επίπεδο και για κάθε έναν από τους λιμένες του οικείου κράτους μέλους. Για τις ανάγκες του παρόντος παραρτήματος, ως λιμένας θεωρείται ένας μεμονωμένος λιμένας, ή η γεωγραφική ζώνη που καλύπτεται από έναν επιθεωρητή, ή μία ομάδα επιθεωρητών, ζώνη η οποία μπορεί, ενδεχομένως, να περιλαμβάνει περισσότερους επιμέρους λιμένες.



ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ XV

ΜΕΡΟΣ Α

**Καταργούμενη οδηγία με τις διαδοχικές τροποποιήσεις της
(κατά το άρθρο 37)**

Οδηγία 95/21/ΕΚ του Συμβουλίου
(ΕΕ L 157 της 7.7.1995, σ. 1)

Οδηγία 98/25/ΕΚ του Συμβουλίου
(ΕΕ L 133 της 7.5.1998, σ. 19)

Οδηγία 98/42/ΕΚ της Επιτροπής
(ΕΕ L 184 της 27.6.1998, σ. 40)

Οδηγία 1999/97/ΕΚ της Επιτροπής
(ΕΕ L 331 της 23.12.1999, σ. 67)

Οδηγία 2001/106/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου
(ΕΕ L 19 της 22.1.2002, σ. 17)

Οδηγία 2002/84/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου Μόνο το άρθρο 4
(ΕΕ L 324 της 29.11.2002, σ. 53)

ΜΕΡΟΣ Β

**Κατάλογος ημερομηνιών ενσωμάτωσης στο εθνικό δίκαιο
(κατά το άρθρο 37)**

Οδηγία	Προθεσμία μεταφοράς
Οδηγία 95/21/ΕΚ	30 Ιουνίου 1996
Οδηγία 98/25/ΕΚ	30 Ιουνίου 1998
Οδηγία 98/42/ΕΚ	30 Σεπτεμβρίου 1998
Οδηγία 1999/97/ΕΚ	13 Δεκεμβρίου 2000
Οδηγία 2001/106/ΕΚ	22 Ιουλίου 2003
Οδηγία 2002/84/ΕΚ	23 Νοεμβρίου 2003



ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ XVI

Πίνακας αντιστοιχίας
(κατά το άρθρο 37)

Οδηγία 95/21/EK	Παρούσα οδηγία
Άρθρο 1, εισαγωγικές λέξεις	Άρθρο 1, εισαγωγικές λέξεις
Άρθρο 1, πρώτη περίπτωση	Άρθρο 1, στοιχείο α)
Άρθρο 1, δεύτερη περίπτωση	Άρθρο 1, στοιχείο β)
-	Άρθρο 1, στοιχείο γ)
Άρθρο 2, εισαγωγικές λέξεις	Άρθρο 2, εισαγωγικές λέξεις
Άρθρο 2, σημείο 1, εισαγωγικές λέξεις	Άρθρο 2, σημείο 1, εισαγωγικές λέξεις
Άρθρο 2, σημείο 1, πρώτη περίπτωση	Άρθρο 2, σημείο 1, στοιχείο α)
Άρθρο 2, σημείο 1, δεύτερη περίπτωση	Άρθρο 2, σημείο 1, στοιχείο β)
Άρθρο 2, σημείο 1, τρίτη περίπτωση	Άρθρο 2, σημείο 1, στοιχείο γ)
Άρθρο 2, σημείο 1, τέταρτη περίπτωση	Άρθρο 2, σημείο 1, στοιχείο δ)
Άρθρο 2, σημείο 1, πέμπτη περίπτωση	Άρθρο 2, σημείο 1, στοιχείο ε)
Άρθρο 2, σημείο 1, έκτη περίπτωση	Άρθρο 2, σημείο 1, στοιχείο στ)
Άρθρο 2, σημείο 1, έβδομη περίπτωση	Άρθρο 2, σημείο 1, στοιχείο ζ)
Άρθρο 2, σημείο 1, όγδοη περίπτωση	Άρθρο 2, σημείο 1, στοιχείο η)
Άρθρο 2, σημείο 2	Άρθρο 2, σημείο 2
-	Άρθρο 2, σημείο 3
-	Άρθρο 2, σημείο 4
Άρθρο 2, σημείο 3	Άρθρο 2, σημείο 5
Άρθρο 2, σημείο 4	-
-	Άρθρο 2, σημείο 6
-	Άρθρο 2, σημείο 7
Άρθρο 2, σημείο 5	Άρθρο 2, σημείο 8
-	Άρθρο 2, σημείο 9
-	Άρθρο 2, σημείο 10
-	Άρθρο 2, σημείο 11
Άρθρο 2, σημείο 6	Άρθρο 2, σημείο 12
Άρθρο 2, σημείο 7	Άρθρο 2, σημείο 13
Άρθρο 2, σημείο 8	Άρθρο 2, σημείο 14
-	Άρθρο 2, σημείο 15
Άρθρο 2, σημείο 9	Άρθρο 2, σημείο 16
-	Άρθρο 2, σημείο 17
Άρθρο 2, σημείο 10	Άρθρο 2, σημείο 18
-	Άρθρο 2, σημείο 19

▼ B

Οδηγία 95/21/ΕΚ	Παρούσα οδηγία
-	Άρθρο 2, σημείο 20
-	Άρθρο 2, σημείο 21
-	Άρθρο 2, σημείο 22
Άρθρο 3, παράγραφος 1, πρώτο εδάφιο, πρώτη περίπτωση	Άρθρο 3, παράγραφος 1, πρώτο εδάφιο
-	Άρθρο 3, παράγραφος 1, δεύτερο εδάφιο
-	Άρθρο 3, παράγραφος 1, τρίτο εδάφιο
Άρθρο 3, παράγραφος 1, δεύτερο εδάφιο	Άρθρο 3, παράγραφος 1, τέταρτο εδάφιο
-	Άρθρο 3, παράγραφος 1, πέμπτο εδάφιο
-	Άρθρο 3, παράγραφος 1, έκτο εδάφιο
-	Άρθρο 3, παράγραφος 1, έβδομο εδάφιο
Άρθρο 3, παράγραφοι 2 έως 4	Άρθρο 3, παράγραφοι 2 έως 4
-	Άρθρο 4, παράγραφος 1
Άρθρο 4	Άρθρο 4, παράγραφος 2
Άρθρο 5	-
-	Άρθρο 5
-	Άρθρο 6
-	Άρθρο 7
-	Άρθρο 8
-	Άρθρο 9
-	Άρθρο 10
-	Άρθρο 11
-	Άρθρο 12
Άρθρο 6, παράγραφος 1, εισαγωγικές λέξεις	-
-	Άρθρο 13, σημείο 1, εισαγωγικές λέξεις
Άρθρο 6, παράγραφος 1, στοιχείο α)	Άρθρο 13, σημείο 1, στοιχείο α)
-	Άρθρο 13, σημείο 1, στοιχείο β)
Άρθρο 6, παράγραφος 1, στοιχείο β)	Άρθρο 13, σημείο 1, στοιχείο γ)
Άρθρο 6, παράγραφος 2	-
-	Άρθρο 13, σημείο 2
Άρθρο 6, παράγραφος 3	Άρθρο 13, σημείο 3
Άρθρο 6, παράγραφος 4	-
Άρθρο 7	-

▼B

Οδηγία 95/21/ΕΚ	Παρούσα οδηγία
Άρθρο 7α	-
Άρθρο 7β	-
-	Άρθρο 14
-	Άρθρο 15
-	Άρθρο 16
Άρθρο 8	Άρθρο 17
Άρθρο 9, παράγραφοι 1 και 2	Άρθρο 19, παράγραφοι 1 και 2
Άρθρο 9, παράγραφος 3, πρώτη πρόταση	Άρθρο 19, παράγραφος 3
Άρθρο 9, παράγραφος 3, προτάσεις 2 έως 4	Άρθρο 19, παράγραφος 4
Άρθρο 9, παράγραφοι 4 έως 7	Άρθρο 19, παράγραφοι 5 έως 8
-	Άρθρο 19, παράγραφος 9
Άρθρο 9α	-
Άρθρο 10, παράγραφοι 1 έως 3	Άρθρο 20, παράγραφοι 1 έως 3
-	Άρθρο 20, παράγραφος 4
Άρθρο 11, παράγραφος 1	Άρθρο 21, παράγραφος 1
-	Άρθρο 21, παράγραφος 2
Άρθρο 11, παράγραφος 2	Άρθρο 21, παράγραφος 3 πρώτο εδάφιο
Άρθρο 11, παράγραφος 3, πρώτο εδάφιο	-
Άρθρο 11, παράγραφος 3, δεύτερο εδάφιο	Άρθρο 21, παράγραφος 3, δεύτερο εδάφιο
Άρθρο 11, παράγραφοι 4 έως 6	Άρθρο 21, παράγραφοι 4 έως 6
Άρθρο 12, παράγραφοι 1 έως 3	Άρθρο 22, παράγραφοι 1 έως 3
Άρθρο 12, παράγραφος 4	Άρθρο 22, παράγραφος 4
-	Άρθρο 22, παράγραφοι 5 έως 7
Άρθρο 13, παράγραφοι 1 έως 2	Άρθρο 23, παράγραφοι 1 έως 2
-	Άρθρο 23, παράγραφοι 3 έως 5
Άρθρο 14	-
Άρθρο 15	-
-	Άρθρο 24
-	Άρθρο 25
-	Άρθρο 26
-	Άρθρο 27
Άρθρο 16, παράγραφοι 1 και 2	Άρθρο 28, παράγραφοι 1 και 2
Άρθρο 16, παράγραφος 2α	Άρθρο 28, παράγραφος 3

▼ B

Οδηγία 95/21/EK	Παρούσα οδηγία
Άρθρο 16, παράγραφος 3	Άρθρο 28, παράγραφος 4
Άρθρο 17	Άρθρο 29
-	Άρθρο 30
Άρθρο 18	Άρθρο 31
Άρθρο 19	Άρθρο 32
-	Άρθρο 33
Άρθρο 19α	Άρθρο 34
-	Άρθρο 35
Άρθρο 20	Άρθρο 36
-	Άρθρο 37
Άρθρο 21	Άρθρο 38
Άρθρο 22	Άρθρο 39
Παράρτημα I	-
-	Παράρτημα I
-	Παράρτημα II
-	Παράρτημα III
Παράρτημα II	Παράρτημα IV
Παράρτημα III	Παράρτημα V
Παράρτημα IV	Παράρτημα VI
Παράρτημα V	Παράρτημα VII
Παράρτημα VI	Παράρτημα X
Παράρτημα VII	Παράρτημα XI
-	Παράρτημα XII
Παράρτημα VIII	Παράρτημα XIII
Παράρτημα IX	Παράρτημα IX
Παράρτημα X	Παράρτημα XIV
Παράρτημα XI	Παράρτημα VIII
Παράρτημα XII	-
-	Παράρτημα XV
-	Παράρτημα XVI