

ΟΔΗΓΙΑ 2001/106/ΕΚ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

της 19ης Δεκεμβρίου 2001

που τροποποιεί την οδηγία 95/21/ΕΚ του Συμβουλίου για την επιβολή, σχετικά με τη ναυσιπλοΐα που συνεπάγεται χρήση κοινοτικών λιμένων ή διέλευση από ύδατα υπό τη δικαιοδοσία κράτους μέλους, των διεθνών προτύπων για την ασφάλεια των πλοίων, την πρόληψη της ρύπανσης και τις συνθήκες διαβίωσης και εργασίας επί των πλοίων (έλεγχος του κράτους του λιμένα)

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 (1),

τη γνώμη της Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής (2),

τη γνώμη της Επιτροπής των Περιφερειών (3),

Αποφασίζοντας σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 251 της συνθήκης (4), υπό το πρίσμα του κοινού σχεδίου το οποίο εγκρίθηκε από την επιτροπή συνδιαλλαγής στις 13 Νοεμβρίου 2001,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Η οδηγία 95/21/ΕΚ (5) του Συμβουλίου θεσπίζει στην Ευρωπαϊκή Κοινότητα σύστημα ελέγχου των πλοίων από το κράτος του λιμένα βάσει εναρμονισμένων διαδικασιών επιθεώρησης και απαγόρευσης απόπλου.
- (2) Είναι αναγκαίο να ληφθούν υπόψη οι τροποποιήσεις των συμβάσεων, των πρωτοκόλλων, των κωδίκων και των ψηφισμάτων του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (ΙΜΟ), καθώς και οι εξελίξεις στο πλαίσιο του μνημονίου συνεννόησης των Παρισίων (ΜΣ).
- (3) Εξυπακούεται ότι η παρούσα οδηγία δεν θα έχει ως αποτέλεσμα τη μεταβίβαση, στο κράτος του λιμένα, των ευθυνών του κράτους της σημαίας, συμπεριλαμβανομένων των ευθυνών των αναγνωρισμένων οργανισμών που ενεργούν για λογαριασμό του κράτους της σημαίας.
- (4) Ορισμένα πλοία, λόγω της κακής κατάστασής τους, της σημαίας τους και του ιστορικού τους, συνιστούν σαφή κίνδυνο για την ασφάλεια στη θάλασσα και το θαλάσσιο περιβάλλον. Μεταξύ αυτών, υπάρχουν ιδίως πλοία που φέρουν τη σημαία κράτους το οποίο χαρακτηρίζεται ως «πολύ υψηλού κινδύνου» ή «υψηλού κινδύνου» στον μαύρο κατάλογο ο οποίος δημοσιεύεται στην ετήσια έκθεση του ΜΣ. Θα πρέπει επομένως να απαγορευθεί η είσοδος των πλοίων αυτών στους λιμένες της Κοινότητας, εκτός εάν αποδειχθεί ότι είναι δυνατή η εκμετάλλευσή τους ασφαλώς για τα ύδατα της Κοινότητας. Θα πρέπει να θεσπιστούν

κατευθυντήριες γραμμές όπου θα παρουσιάζονται λεπτομερώς οι διαδικασίες που θα πρέπει να εφαρμόζονται σε περίπτωση παρόμοιας απαγόρευσης ελλιμενισμού και άρσης αυτήςτης απαγόρευσης. Για λόγους διαφάνειας, ο κατάλογος των πλοίων στα οποία έχει απαγορευθεί η είσοδος σε λιμένες της Κοινότητας θα πρέπει να δημοσιεύεται.

- (5) Τα πλοία με υψηλό συντελεστή εστίασης παρουσιάζουν ιδιαίτερα σημαντικό κίνδυνο ατυχήματος ή ρύπανσης που δικαιολογεί την ανάγκη συχνής επιθεώρησής τους, όταν καταπλέουν σε λιμένες της Κοινότητας.
- (6) Οι κατηγορίες των πλοίων που απαριθμούνται στο παράρτημα V της οδηγίας 95/21/ΕΚ παρουσιάζουν επίσης σημαντικό κίνδυνο ατυχήματος ή ρύπανσης μετά από μία ορισμένη ηλικία. Η μεγάλη διακριτική ευχέρεια που παραχωρείται στην αρχή επιθεώρησης να επιλέγει ή όχι τέτοια πλοία για ενισχυμένη επιθεώρηση, εμποδίζει την επίτευξη ομοιόμορφης πρακτικής εντός της Κοινότητας. Είναι συνεπώς απαραίτητο να καταστεί υποχρεωτική η επιθεώρηση αυτών των πλοίων. Ειδικότερα, λαμβανομένων υπόψη των σοβαρών κινδύνων ρύπανσης που προκαλούν τα πετρελαιοφόρα πλοία και, λαμβανομένου επίσης υπόψη του γεγονότος ότι η πλειονότητα των ελαττωμάτων που οδηγούν στην απαγόρευση του απόπλου αφορούν πλοία ηλικίας άνω των δεκαπέντε ετών, είναι απαραίτητη η εφαρμογή του καθεστώτος ενισχυμένων επιθεώρησεων στα πετρελαιοφόρα ηλικίας άνω των δεκαπέντε ετών.
- (7) Το περιεχόμενο των ενισχυμένων επιθεωρήσεων που αποτελούν το αντικείμενο των κατευθυντήριων γραμμών, μπορεί να ποικίλλει σημαντικά κατά τη διακριτική ευχέρεια της αρχής επιθεώρησης. Για να επιτευχθεί ομοιόμορφη πρακτική εντός της Κοινότητας, θα πρέπει, ως εκ τούτου, να καταστούν υποχρεωτικές αυτές οι κατευθυντήριες γραμμές. Θα πρέπει, ωστόσο, να προβλεφθεί μία εξαίρεση στις περιπτώσεις όπου η διεξαγωγή επιθεώρησης επί των εν λόγω πλοίων, δεδομένης ιδίως της κατάστασης των δεξαμενών φορτίου του πλοίου ή τυχόν λειτουργικών περιορισμών που συνδέονται με τις εργασίες φόρτωσης ή εκφόρτωσης, δεν είναι δυνατή ή συνεπάγεται πολύ σημαντικούς κινδύνους για την ασφάλεια του πλοίου, του πληρώματός του, του επιθεωρητή ή για την ασφάλεια της περιοχής του λιμένα.
- (8) Τα κράτη μέλη θα πρέπει να μπορούν να οργανώνουν αποτελεσματικά τις υποχρεωτικές επιθεωρήσεις, ώστε να επιτυγχάνεται η υψηλότερη προστιθέμενη αξία από το καθεστώς ενισχυμένων επιθεωρήσεων, λαμβανομένων υπόψη των διάφορων λειτουργικών συνθηκών και δια συνεργασίας μεταξύ των λιμένων και των κρατών μελών, με ταυτόχρονη προσπάθεια επίτευξης των γενικών ποσοτικών στόχων των επιθεωρήσεων.

(1) ΕΕ C 212 E της 25.7.2000, σ. 102, και ΕΕ C 154 της 29.4.2001, σ. 67.

(2) ΕΕ C 14 της 16.1.2001, σ. 22.

(3) ΕΕ C 22 της 24.1.2001, σ. 19.

(4) Γνώμη του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 30ής Νοεμβρίου 2000 (ΕΕ C 228 της 13.8.2001, σ. 133), κοινή θέση του Συμβουλίου της 26ης Φεβρουαρίου 2001 (ΕΕ C 101 της 30.3.2001, σ. 15 και απόφαση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 16ης Μαΐου 2001 (δεν έχει ακόμη δημοσιευθεί στην Επίσημη Εφημερίδα). Απόφαση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 24ης Οκτωβρίου 2001 και απόφαση του Συμβουλίου της 6ης Δεκεμβρίου 2001.

(5) ΕΕ L 157 της 7.7.1995, σ. 1· οδηγία όπως τροποποιήθηκε τελευταία από την οδηγία 1999/97/ΕΚ της Επιτροπής (ΕΕ L 331 της 23.12.1999, σ. 67).

- (9) Επειδή η πρόσληψη και η κατάρτιση ειδικευμένων επιθεωρητών απαιτούν χρόνο, θα πρέπει να επιτρέπεται στα κράτη μέλη να αυξάνουν σταδιακά το δυναμικό της υπηρεσίας επιθεώρησης· δεδομένων των χαρακτηριστικών του λιμανιού του Ρότερνταμ, και ιδίως της σημασίας του εμπορίου που προσορμίζεται σε αυτό, θα πρέπει να προβλεφθεί, για το λιμάνι αυτό, δυνατότητα ελαφράς επιμήκυνσης της προθεσμίας πρόσληψης και κατάρτισης επιθεωρητών.
- (10) Τυχόν αδυναμίες στα δομικά μέρη του πλοίου ενδέχεται να εντείνουν τον κίνδυνο ατυχήματος στη θάλασσα. Όταν πρόκειται για πλοίο που μεταφέρει φορτίο υδρογονανθράκων χύδην, παρόμοια ατυχήματα μπορεί να έχουν καταστροφικές επιπτώσεις για το περιβάλλον. Η αρχή επιθεώρησης θα πρέπει να διενεργεί οπτικό έλεγχο των μερών του πλοίου στα οποία είναι δυνατή η πρόσβαση προκειμένου να εντοπίζει ενδεχόμενη υπερβολική διάβρωση και να λαμβάνει τα ενδεικμένα μέτρα παρακολούθησης, ιδίως έναντι των νηογνώμων που είναι υπεύθυνοι για την ποιότητα των δομικών μερών των πλοίων.
- (11) Μια ενισχυμένη επιθεώρηση βασιζόμενη στην υποχρεωτική εξέταση ορισμένων στοιχείων του πλοίου απαιτεί χρόνο και ενδελεχή οργάνωση. Θα πρέπει να διευκολυνθεί η προετοιμασία της επιθεώρησης και να ενισχυθεί η αποτελεσματικότητά της. Για τον σκοπό αυτό, ο πλοίαρχος ή ο εφοπλιστής κάθε πλοίου που καταπλέει σε λιμένα της Κοινότητας θα πρέπει να κοινοποιεί ορισμένες πληροφορίες επιχειρησιακού χαρακτήρα.
- (12) Ο αυξανόμενος ρόλος του ελέγχου των πλοίων από το κράτος του λιμένα με σκοπό την καταπολέμηση πρακτικών που δεν ανταποκρίνονται στα πρότυπα, συνεπάγεται μια συνολική αύξηση των καθηκόντων των επιθεωρητών. Θα πρέπει, για τον λόγο αυτό, να καταβάλλονται ιδιαίτερες προσπάθειες προκειμένου να αποφεύγονται περιττές επιθεωρήσεις και να βελτιωθεί η ενημέρωση των επιθεωρητών σχετικά με το περιεχόμενο των επιθεωρήσεων που έχουν διεξαχθεί στους προηγούμενους λιμένες. Για τον σκοπό αυτό, η έκθεση επιθεώρησης που συντάσσεται από τον επιθεωρητή μετά το πέρας κάθε επιθεώρησης, λεπτομερούς επιθεώρησης ή ενισχυμένης επιθεώρησης, θα πρέπει να αναφέρει τα μέρη του πλοίου που έχουν αποτελέσει αντικείμενο επιθεώρησης. Ο επιθεωρητής του επόμενου λιμένα όπου θα καταπλεύσει το πλοίο θα μπορεί με τον τρόπο αυτό, ενδεχομένως, να αποφασίζει να μην επιθεωρήσει ένα μέρος του πλοίου σε περίπτωση που δεν έχει ανιχνευθεί κανένα ελάττωμα, κατά τη διάρκεια της προηγούμενης επιθεώρησης.
- (13) Έχει σημειωθεί σημαντική τεχνολογική πρόοδος στον τομέα του φερόμενου εξοπλισμού, με τον οποίο είναι δυνατή η καταγραφή στοιχείων του ταξιδιού (μέσω καταγραφών στοιχείων ταξιδιού VDR ή «μαύρα κουτιά»), ώστε να διευκολύνονται οι έρευνες μετά από ατύχημα. Λόγω της σημασίας του για την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας, και παράλληλα με τις προσπάθειες που καταβάλλονται για το θέμα αυτό στο πλαίσιο του ΙΜΟ, ο εξοπλισμός αυτός θα πρέπει να καταστεί, μετά από μία πενταετία το πολύ από την έναρξη της ισχύος της παρούσας οδηγίας, υποχρεωτικός για τα φορτηγά πλοία που έχουν ναυπηγηθεί πριν από την 1η Ιουλίου 2002 και που καταπλέουν σε κοινοτικούς λιμένες, και, όταν θα είναι υποχρεωτικός, η έλλειψη ή η βλάβη του θα πρέπει να επιβάλλουν απαγόρευση απόπλου.
- (14) Οι αρχές του κράτους της σημαίας του επιθεωρούμενου πλοίου ή ο αρμόδιος νηογνώμονας θα πρέπει να ενημερώνονται σχετικά με τα αποτελέσματα των επιθεωρήσεων προκειμένου να εξασφαλίζουν την πλέον αποτελεσματική παρακολούθηση της εξέλιξης, και ενδεχομένως της επιδείνωσης, της κατάστασης του πλοίου, και να λαμβάνουν εγκαίρως τα απαραίτητα μέτρα αποκατάστασης.
- (15) Η ενδεχόμενη ρύπανση από υδρογονάνθρακες κατόπιν ατυχήματος ενδέχεται να προκαλέσει σημαντικές ζημιές στο περιβάλλον και στην οικονομία της εμπλεκόμενης περιοχής. Θα πρέπει, κατά συνέπεια, να ελέγχεται ότι τα πετρελαιοφόρα που καταπλέουν σε λιμένες της Ευρωπαϊκής Κοινότητας καλύπτονται επαρκώς έναντι των κινδύνων αυτών.
- (16) Η διαφάνεια των πληροφοριών που αφορούν τα πλοία που επιθεωρούνται και των οποίων απαγορεύεται ο απόπλους αποτελεί ουσιώδες στοιχείο κάθε πολιτικής που έχει ως στόχο να αποτρέψει τη χρήση πλοίων που δεν ανταποκρίνονται στα πρότυπα ασφάλειας. Στο πλαίσιο αυτό, είναι αναγκαίο να συμπληρωθεί ο κατάλογος των δημοσιευόμενων πληροφοριών με την αναφορά της ταυτότητας του ναυλωτή του πλοίου. Θα πρέπει επίσης να παρέχεται στο κοινό πληρέστερη και σαφέστερη ενημέρωση σχετικά με τις επιθεωρήσεις και τις απαγορεύσεις απόπλου που πραγματοποιούνται στους κοινοτικούς λιμένες. Αυτό αφορά ιδίως πληροφορίες σχετικά με πιο εμπειριστατωμένους ελέγχους που πραγματοποιούνται επί των πλοίων, τόσο από τις αρχές του κράτους του λιμένα όσο και από τους νηογνώμονες, καθώς και την επεξήγηση των μέτρων που λαμβάνονται από τις αρχές του κράτους του λιμένα ή τους αρμόδιους νηογνώμονες μετά από απαγόρευση απόπλου η οποία διατάσσεται δυνάμει της παρούσας οδηγίας.
- (17) Έχει ουσιώδη σημασία η παρακολούθηση της παρούσας εφαρμογής της οδηγίας, προκειμένου να αποφευχθεί ο κίνδυνος εφαρμογής άνισων επιπέδων ασφάλειας και στρέβλωσης του ανταγωνισμού μεταξύ λιμένων και περιοχών της Ευρωπαϊκής Κοινότητας. Για τον σκοπό αυτό, η Επιτροπή θα πρέπει να διαθέτει λεπτομερέστερες πληροφορίες, ιδίως σχετικά με τις κινήσεις των πλοίων στους λιμένες, προκειμένου να είναι σε θέση να πραγματοποιεί ενδελεχή έλεγχο των συνθηκών εφαρμογής της παρούσας οδηγίας. Τέτοιες πληροφορίες θα πρέπει να παρέχονται αρκετά συχνά στην Επιτροπή ώστε να είναι σε θέση να παρεμβαίνει ταχύτερα σε περίπτωση όπου παρατηρούνται ανωμαλίες στην εφαρμογή της παρούσας οδηγίας.
- (18) Τα απαιτούμενα μέτρα για την εφαρμογή της οδηγίας 95/21/EK θα πρέπει να θεσπισθούν 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⁾,

ΕΞΕΔΩΣΑΝ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΟΔΗΓΙΑ:

Άρθρο 1

Η οδηγία 95/21/EK του Συμβουλίου τροποποιείται ως εξής:

1. Ο τίτλος αντικαθίσταται από τον ακόλουθο τίτλο:

«Οδηγία 95/21/EK του Συμβουλίου, της 19ης Ιουνίου 1995, σχετικά με τον έλεγχο των πλοίων από το κράτος του λιμένα.»

(1) ΕΕ L 184 της 17.7.1999, σ. 23.

2. Στο άρθρο 2, τα σημεία 1 και 2 αντικαθίστανται από το ακόλουθο κείμενο:

«1. Ως συμβάσεις νοούνται:

- η διεθνής σύμβαση περί γραμμών φορτώσεως πλοίων του 1966 (LL 66),
- η διεθνής σύμβαση περί ασφαλείας της ανθρώπινης ζωής εν θαλάσση του 1974 (Solas 74),
- η διεθνής σύμβαση αποφυγής ρυπάνσεως της θαλάσσης από πλοία του 1973, και το σχετικό πρωτόκολλο του 1978 (Marpol 73/78),
- η διεθνής σύμβαση για πρότυπα εκπαίδευσης, έκδοσης πιστοποιητικών και τήρησης φυλακών ναυτικών του 1978 (STCW 78),
- Η σύμβαση περί διεθνών κανονισμών προς αποφυγήν συγκρούσεων εν θαλάσση του 1972 (Colreg 72),
- η διεθνής σύμβαση για την καταμέτρηση της χωρητικότητας των πλοίων του 1969 (ITC 69),
- η σύμβαση εμπορικής ναυτιλίας (στοιχειώδεις κανόνες) του 1976 (ΔΓΕ αριθ. 147),
- η διεθνής σύμβαση για την αστική ευθύνη, σε περίπτωση ζημίας από πετρελαϊκή ρύπανση 1992 (CLC 92),

καθώς και τα πρωτόκολλα και οι τροποποιήσεις των συμβάσεων αυτών και οι σχετικοί υποχρεωτικοί κώδικες, που ισχύουν στις 19 Δεκεμβρίου 2001.

2. Ως “ΜΣ” νοείται το μνημόνιο συνεννόησης για τον έλεγχο των πλοίων από το κράτος του λιμένα, το οποίο υπογράφηκε στο Παρίσι, στις 26 Ιανουαρίου 1982, όπως έχει στις 19 Δεκεμβρίου 2001.»

3. Το άρθρο 4 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Άρθρο 4

Οργανισμός επιθεώρησης

Τα κράτη μέλη διατηρούν τις κατάλληλες εθνικές υπηρεσίες στον ναυτιλιακό τομέα με τον απαραίτητο αριθμό προσωπικού, ιδίως ειδικευμένους επιθεωρητές, αποκαλούμενες εφεξής αρμόδιες αρχές, για την επιθεώρηση πλοίων και λαμβάνουν όλα τα κατάλληλα μέτρα για να διασφαλίσουν ότι οι αρμόδιες αρχές τους ασκούν τα καθήκοντά τους, όπως ορίζεται στην παρούσα οδηγία.»

4. Στο άρθρο 5, οι παράγραφοι 1, 2 και 3 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«1. Η αρμόδια αρχή κάθε κράτους μέλους διεξάγει, κάθε χρόνο, συνολικό αριθμό επιθεωρήσεων πλοίων, όπως προβλέπεται στην παράγραφο 2 και στο άρθρο 7, που αντιστοιχεί στο 25 % τουλάχιστον του μέσου ετήσιου αριθμού των πλοίων που κατέπλευσαν στους λιμένες του που υπολογίζεται βάσει των τριών πλέον προσφάτων ημερολογιακών ετών για τα οποία υπάρχουν στατιστικές.

2. α) Με την επιφύλαξη των διατάξεων του άρθρου 7α, η αρμόδια αρχή φροντίζει ώστε κάθε πλοίο, που δεν υπόκειται σε ενισχυμένη επιθεώρηση και του οποίου ο συντελεστής εστίασης που εμφανίζεται στο σύστημα πληροφοριών Sirepac είναι ανώτερος του 50, να υποβάλλεται σε επιθεώρηση σύμφωνα με το άρθρο 6, εφόσον έχει παρέλθει τουλάχιστον ένας μήνας από την τελευταία επιθεώρηση σε λιμένα της περιοχής του ΜΣ.

β) Όσον αφορά την επιλογή άλλων πλοίων για επιθεώρηση, η αρμόδια αρχή καθορίζει τη σειρά προτεραιότητας, ως ακολούθως:

- τα πλοία που προβλέπονται στο παράρτημα I, μέρος I, είναι τα πλοία που επιλέγονται πρώτα για επιθεώρηση, ανεξαρτήτως της τιμής του συντελεστή εστίασης·
- τα πλοία που προβλέπονται στο παράρτημα I, μέρος II, επιλέγονται κατά φθίνουσα σειρά, ανάλογα με τη σειρά προτεραιότητας που προκύπτει από την τιμή των ορίων του συντελεστή εστίασής τους, όπως αναφέρεται στο σύστημα πληροφοριών Sirepac.

3. Τα κράτη μέλη δεν επιθεωρούν πλοία τα οποία έχουν επιθεωρηθεί από άλλο κράτος μέλος κατά το τελευταίο εξάμηνο, εφόσον:

- το πλοίο δεν αναφέρεται στο παράρτημα I,
- δεν έχουν αναφερθεί ελαττώματα κατά την προηγούμενη επιθεώρηση,
- δεν υπάρχουν σαφείς λόγοι για τη διεξαγωγή επιθεώρησης,
- το πλοίο δεν καλύπτεται από την παράγραφο 2 στοιχείο α).»

5. Το άρθρο 7 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Άρθρο 7

Υποχρεωτική ενισχυμένη επιθεώρηση ορισμένων πλοίων

1. Τα πλοία που ανήκουν στις κατηγορίες του παραρτήματος V, τμήμα Α, μπορούν να υποβάλλονται σε ενισχυμένη επιθεώρηση μετά από περίοδο δώδεκα μηνών από την τελευταία ενισχυμένη επιθεώρηση που πραγματοποιήθηκε σε λιμένα κράτους που έχει υπογράψει το ΜΣ.

2. Εάν τα πλοία αυτά επιλέγονται για επιθεώρηση σύμφωνα με το άρθρο 5 παράγραφος 2 στοιχείο β), υποβάλλονται σε ενισχυμένη επιθεώρηση. Ωστόσο, μεταξύ δύο ενισχυμένων επιθεωρήσεων, μπορούν να υποβάλλονται σε επιθεώρηση σύμφωνα με το άρθρο 6.

3. α) Ο εφοπλιστής ή ο πλοίαρχος ενός πλοίου που υπάγεται στην παράγραφο 1 ανακοινώνει όλες τις πληροφορίες που αναφέρονται στο παράρτημα V, τμήμα Β, στην αρμόδια αρχή του κράτους μέλους κάθε λιμένα στον οποίο καταπλέει το πλοίο μετά πάροδο δώδεκα μηνών από την τελευταία ενισχυμένη επιθεώρηση. Οι πληροφορίες αυτές παρέχονται τουλάχιστον τρεις ημέρες πριν από την προβλεπόμενη ώρα άφιξης του πλοίου στον λιμένα ή πριν από την αναχώρηση από τον προηγούμενο λιμένα εάν το ταξίδι προβλέπεται να κρατήσει λιγότερες από τρεις ημέρες.

β) Κάθε πλοίο το οποίο δεν έχει συμμορφωθεί με το στοιχείο α) υποβάλλεται σε επιθεώρηση στον λιμένα προορισμού.

4. Με την επιφύλαξη του άρθρου 7α, τα κράτη μέλη διασφαλίζουν ότι εκτελείται ενισχυμένη επιθεώρηση στα πλοία τα οποία υπάγονται στην παράγραφο 3 και τα οποία έχουν συντελεστή εστίασης τουλάχιστον επί στον πρώτο λιμένα στον οποίο καταπλέουν μετά πάροδο δώδεκα μηνών από την τελευταία ενισχυμένη επιθεώρηση.

Στις περιπτώσεις κατά τις οποίες τα κράτη μέλη αδυνατούν να αυξήσουν εγκαίρως την ικανότητά τους να διενεργούν όλες τις απαιτούμενες πρόσθετες επιθεωρήσεις, ιδίως λόγω προβλημάτων σχετικών με την πρόσληψη και την κατάρτιση επιθεωρητών, τους χορηγείται προθεσμία η οποία εκπνέει την 1η Ιανουαρίου 2003 για να ενισχύσουν προοδευτικά το σώμα των επιθεωρητών τους. Η προθεσμία αυτή μπορεί να παρατείνεται κατά έξι μήνες για το λιμάνι του Ρότερνταμ. Η Επιτροπή ενημερώνει σχετικά τα κράτη μέλη και το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο για την παράταση αυτή.

5. Η ενισχυμένη επιθεώρηση διεξάγεται σύμφωνα με τις διαδικασίες του παραρτήματος V, τμήμα Γ.

6. Όταν μια τροποποίηση ή σχέδιο τροποποίησης του ΜΣ υπάρχει κίνδυνος να περιορίσει την έκταση της υποχρέωσης ενισχυμένης επιθεώρησης που προβλέπεται από το παρόν άρθρο, η Επιτροπή υποβάλλει αμελλητί στην επιτροπή του άρθρου 18 σχέδιο μέτρων που αποσκοπούν στην εκ νέου θέσπιση τιμών του συντελεστή εστίασης, ανταποκρινόμενων στους στόχους της παρούσας οδηγίας.»

6. Παρεμβάλλεται το ακόλουθο άρθρο:

«Άρθρο 7α

Διαδικασία σε περίπτωση που δεν μπορεί να γίνει επιθεώρηση σε ορισμένα πλοία

1. Όταν, για επιχειρησιακούς λόγους, κράτος μέλος δεν μπορεί να πραγματοποιήσει επιθεώρηση πλοίου με συντελεστή εστίασης μεγαλύτερο του 50 όπως αναφέρεται στο άρθρο 5, παράγραφος 2, στοιχείο α) ή υποχρεωτική ενισχυμένη επιθεώρηση όπως αναφέρεται στο άρθρο 7, παράγραφος 4, το κράτος μέλος πληροφορεί, χωρίς καθυστέρηση, το σύστημα Sirepac ότι η επιθεώρηση δεν έγινε.

2. Οι περιπτώσεις αυτές κοινοποιούνται, ανά εξαμήνο, στην Επιτροπή συνοδευόμενες από τους λόγους για τους οποίους δεν έγινε η επιθεώρηση.

3. Κατά τη διάρκεια οποιουδήποτε ημερολογιακού έτους, αυτές οι περιπτώσεις μη διεξαγωγής επιθεωρήσεων δεν πρέπει να υπερβαίνουν το 5 % του μέσου ετήσιου αριθμού πλοίων, τα οποία πρέπει να υποβάλλονται σε επιθεώρηση σύμφωνα με την παράγραφο 1 και τα οποία κατέπλευσαν στους λιμένες του κράτους μέλους, που υπολογίζεται βάσει των πλεόν προσφάτων ημερολογιακών ετών για τα οποία υπάρχουν στατιστικές.

4. Τα πλοία που αναφέρονται στην παράγραφο 1 υποβάλλονται σε επιθεώρηση, σύμφωνα με το άρθρο 5 παράγραφος 2 στοιχείο α) ή, ενδεχομένως, σε υποχρεωτική ενισχυμένη επιθεώρηση, όπως αναφέρεται στο άρθρο 7 παράγραφος 4, κατά τον κατάπλου στον επόμενο κοινοτικό λιμένα.

5. Εάν κρίνεται απαραίτητο, μέχρι τις 22 Ιουλίου 2008, η τιμή του 5 % που αναφέρεται στην παράγραφο 3 τροποποιείται βάσει αξιολόγησης της Επιτροπής, με τη διαδικασία του άρθρου 19.»

7. Παρεμβάλλεται το ακόλουθο άρθρο:

«Άρθρο 7 β

Μέτρα απαγόρευσης ελλιμενισμού για ορισμένα πλοία

1. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν την απαγόρευση εισόδου στους λιμένες τους, εκτός των περιπτώσεων που προβλέπονται στο άρθρο 11 παράγραφος 6, στα πλοία που ανήκουν σε μία από τις κατηγορίες των παραρτήματος XI τμήμα Α, όταν τα πλοία αυτά:

είτε

— φέρουν τη σημαία κράτους το οποίο περιλαμβάνεται στον μαύρο κατάλογο που δημοσιεύεται στην ετήσια έκθεση του ΜΣ, και

— έχει απαγορευθεί ο απόπλους των πάνω από δύο φορές κατά τη διάρκεια των προηγούμενων εικοσιτεσσάρων μηνών από λιμένα κράτους μέλους που έχει υπογράψει το ΜΣ,

είτε

— φέρουν τη σημαία κράτους, το οποίο χαρακτηρίζεται “πολύ υψηλού κινδύνου” ή “υψηλού κινδύνου” στο μαύρο κατάλογο που δημοσιεύεται στην ετήσια έκθεση του ΜΣ, και

— έχει απαγορευθεί ο απόπλους των πάνω από μία φορά κατά τη διάρκεια των προηγούμενων τριανταέξι μηνών από λιμένα κράτους μέλους που έχει υπογράψει το ΜΣ.

Το μέτρο της απαγόρευσης ελλιμενισμού εφαρμόζεται ευθύς ως το πλοίο λάβει άδεια να εγκαταλείψει τον λιμένα όπου επιβλήθηκε σε αυτό δεύτερη ή τρίτη απαγόρευση απόπλου, ανάλογα με την περίπτωση.

2. Για τους σκοπούς της παραγράφου 1, τα κράτη μέλη συμμορφώνονται με τις διαδικασίες που αναφέρονται στο παράρτημα XI τμήμα Β.

3. Η Επιτροπή δημοσιεύει ανά εξαμήνο τις πληροφορίες που αφορούν τα πλοία στα οποία απαγορεύεται η είσοδος στους λιμένες της Κοινοτήτας κατ' εφαρμογή του παρόντος άρθρου.»

8. Το άρθρο 8 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Άρθρο 8

Έκθεση επιθεώρησης προς τον πλοίαρχο

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

9. Στο άρθρο 9:

α) Η παράγραφος 1 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«1. Η αρμόδια αρχή βεβαιώνεται ότι τα τυχόν ελαττώματα που επιβεβαιώνονται ή αποκαλύπτονται κατά την επιθεώρηση που αναφέρεται στο άρθρο 5, παράγραφος 2 και στο άρθρο 7, αποκαθίστανται ή θα αποκατασταθούν σύμφωνα με τις συμβάσεις.»

β) Η παράγραφος 3 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«3. Όταν ασκεί την επαγγελματική του κρίση ως προς το εάν θα πρέπει ή όχι να απαγορευθεί ο απόπλους ενός πλοίου, ο επιθεωρητής εφαρμόζει τα κριτήρια του παραρτήματος VI. Στο πλαίσιο αυτό, απαγορεύεται ο απόπλους ενός πλοίου, εάν αυτό δεν είναι εξοπλισμένο με ένα κατάλληλο σύστημα καταγραφής δεδομένων πλου, εφόσον η χρησιμοποίησή του επιβάλλεται σύμφωνα με το παράρτημα XII. Εάν η βλάβη δεν μπορεί να αποκατασταθεί εύκολα στον λιμένα απαγόρευσης του απόπλου, η αρμόδια αρχή μπορεί να επιτρέψει στο πλοίο να καταπλεύσει, στον πλησιέστερο κατάλληλο λιμένα όπου η βλάβη μπορεί να αποκατασταθεί εύκολα ή να απαιτεί την αποκατάσταση της βλάβης εντός προθεσμίας 30 ημερών, κατ' ανώτατο όριο. Για το σκοπό αυτό, εφαρμόζονται οι διαδικασίες του άρθρου 11.»

- γ) Η παράγραφος 5 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:
- «5. Εάν οι επιθεωρήσεις που αναφέρονται στο άρθρο 5, παράγραφος 2 και το άρθρο 7 καταλήγουν σε απαγόρευση απόπλου, η αρμόδια αρχή ενημερώνει αμέσως, γραπτώς και συμπεριλαμβάνοντας την έκθεση επιθεώρησης, τις αρχές του κράτους του οποίου τη σημαία δικαιούται να φέρει το πλοίο (στο εξής καλούμενες αρχές της σημαίας) ή, εάν αυτό δεν είναι εφικτό, τον πρόξενο ή, απουσία του, τον πλησιέστερο διπλωματικό αντιπρόσωπο του κράτους αυτού, για όλες τις περιπτώσεις οι οποίες κατέστησαν αναγκαία αυτή την επέμβαση. Επιπλέον, απευθύνεται κοινοποίηση, εφόσον απαιτείται, στους οριζόμενους επιθεωρητές ή τους αναγνωρισμένους οργανισμούς που είναι υπεύθυνοι για την έκδοση των πιστοποιητικών κλάσης ή των πιστοποιητικών που εκδίδονται για λογαριασμό του κράτους της σημαίας σύμφωνα με τις διεθνείς συμβάσεις.»
10. Στο άρθρο 10, η παράγραφος 1 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:
- «1. Ο πλοιοκτήτης ή ο εφοπλιστής ενός πλοίου ή ο εκπρόσωπός του στο κράτος μέλος έχει δικαίωμα προσφυγής κατά μιας απόφασης απαγορεύσεως απόπλου ή απαγόρευσης ελλιμενισμού της αρμόδιας αρχής. Η προσφυγή δεν αναστέλλει την απαγόρευση απόπλου ή την απαγόρευση ελλιμενισμού.»
11. Στο άρθρο 14, η παράγραφος 2 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:
- «2. Τα κράτη μέλη διατηρούν μέτρα για την ανταλλαγή πληροφοριών και τη συνεργασία μεταξύ της αρμόδιας αρχής τους και των αρμόδιων αρχών όλων των άλλων κρατών μελών και διατηρούν τον δημιουργηθέντα επιχειρησιακό σύνδεσμο μεταξύ της αρμόδιας αρχής τους, της Επιτροπής και του συστήματος πληροφοριών Sirepac, που έχει συσταθεί στο Saint Malo της Γαλλίας.
- Ενόψει της διεξαγωγής των επιθεωρήσεων που προβλέπονται στο άρθρο 5 παράγραφος 2 και στο άρθρο 7, οι επιθεωρητές συμβουλευονται τις δημόσιες και ιδιωτικές βάσεις δεδομένων σχετικά με τις επιθεωρήσεις πλοίων, στις οποίες θα είναι δυνατή η πρόσβαση μέσω του συστήματος πληροφοριών Equasis.»
12. Στο άρθρο 15, η παράγραφος 2 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:
- «2. Οι πληροφορίες που απαριθμούνται στο παράρτημα VIII, μέρη I και II, καθώς και οι πληροφορίες σχετικά με τις αλλαγές, αναστολές και ανακλήσεις κλάσης που αναφέρονται στο άρθρο 15 παράγραφος 3 της οδηγίας 94/57/ΕΚ, θα πρέπει να είναι διαθέσιμες στο σύστημα πληροφοριών Sirepac. Οι πληροφορίες αυτές δημοσιοποιούνται μέσω του συστήματος πληροφοριών Equasis, το συντομότερο δυνατόν, μετά την επιθεώρηση ή μετά την άρση της απαγόρευσης απόπλου.»
13. Στο άρθρο 15, προστίθεται η ακόλουθη παράγραφος:
- «5. Η διατάξεις του παρόντος άρθρου δεν θίγουν την εθνική νομοθεσία περί ευθύνης.»
14. Στο άρθρο 16, παρεμβάλλεται η ακόλουθη παράγραφος:
- «2α. Σε περίπτωση απαγόρευσης απόπλου ενός σκάφους λόγω ελαττωμάτων ή έλλειψης εν ισχύ πιστοποιητικών, όπως ορίζεται στο άρθρο 9 και το παράρτημα VI, όλες οι δαπάνες κράτησης στο λιμένα βαρύνουν τον πλοιοκτήτη ή τον εφοπλιστή του πλοίου.»
15. Τα άρθρα 17 και 18 αντικαθίστανται από το ακόλουθο κείμενο:
- «Άρθρο 17
- Στοιχεία για την παρακολούθηση της εφαρμογής**
- Τα κράτη μέλη παρέχουν στην Επιτροπή τις πληροφορίες που απαριθμούνται στο παράρτημα X με τη συχνότητα που αναφέρεται στο εν λόγω παράρτημα.
- Άρθρο 18
- Κανονιστική επιτροπή**
1. Η Επιτροπή επικουρείται από την επιτροπή που συστάθηκε με το άρθρο 12 της οδηγίας 93/75/ΕΟΚ.
2. Στις περιπτώσεις όπου γίνεται αναφορά στην παρούσα παράγραφο, εφαρμόζονται τα άρθρα 5 και 7 της απόφασης 1999/468/ΕΚ, τηρουμένων των διατάξεων του άρθρου 8 της απόφασης αυτής.
- Η περίοδος που προβλέπεται στο άρθρο 5 παράγραφος 6 της απόφασης 1999/468/ΕΚ καθορίζεται σε τρεις μήνες.
3. Η επιτροπή θεσπίζει τον εσωτερικό κανονισμό της.»
16. Στο άρθρο 19, η εισαγωγική φράση και το στοιχείο α) αντικαθίστανται από το ακόλουθο κείμενο:
- «Η παρούσα οδηγία, χωρίς να διευρύνεται το πεδίο εφαρμογής της, μπορεί να τροποποιείται σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 18 παράγραφος 2, προκειμένου:
- α) να αναπροσαρμόζονται οι υποχρεώσεις που αναφέρονται στο άρθρο 5, εκτός από τον αριθμό 25 % της παραγράφου 1, στα άρθρα 6, 7, 7α, 7β, 8, 15 και 17, και στα παραρτήματα που αναφέρονται στα εν λόγω άρθρα, βάσει της πείρας που αποκτήθηκε από την εφαρμογή της παρούσας οδηγίας και λαμβανομένων υπόψη των εξελίξεων του ΜΣ.»
17. Παρεμβάλλεται το ακόλουθο άρθρο:
- «Άρθρο 19α
- Κυρώσεις**
- Τα κράτη μέλη μπορούν να 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 πρέπει να είναι αποτελεσματικές, αναλογικές και αποτρεπτικές.»
18. Στο άρθρο 20, προστίθεται η ακόλουθη παράγραφος:
- «4. Επιπλέον, η Επιτροπή ενημερώνει τακτικά το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο σχετικά με την πρόοδο της εφαρμογής της παρούσας οδηγίας εντός των κρατών μελών.»
19. Στο παράρτημα I, το μέρος II αντικαθίσταται από το κείμενο που περιλαμβάνεται στο παράρτημα I της παρούσας οδηγίας.
20. Στο παράρτημα II:
- α) Το σημείο 10 αντικαθίσταται από τα εξής:
- «10. Έγγραφο για τον ελάχιστο ασφαλή αριθμό επάνδρωσης,
- 10α. Πιστοποιητικά που εκδίδονται σύμφωνα με τη σύμβαση STCW»

β) Προστίθεται το ακόλουθο στοιχείο 35:

«35. Πιστοποιητικό ασφάλισης ή άλλη χρηματική εγγύηση για την κάλυψη της αστικής ευθύνης λόγω πετρελαιοειδών ρύπανσης (διεθνής σύμβαση για την αστική ευθύνη σε περίπτωση ζημίας από πετρελαιοειδή ρύπανση, 1992).»

21. Στο παράρτημα III σημείο 1, οι λέξεις «II-8 και II-11» αντικαθίστανται από τις λέξεις «και II-8».
22. Το παράρτημα V αντικαθίσταται από το κείμενο που περιλαμβάνεται στο παράρτημα II της παρούσας οδηγίας.
23. Το παράρτημα VI τροποποιείται ως εξής:
- α) Στο σημείο 2 («Εφαρμογή των βασικών κριτηρίων»), προστίθενται τα ακόλουθα:
- «14. να παρέχουν όσο το δυνατόν περισσότερες πληροφορίες σε περίπτωση ατυχήματος.»
- β) Στο σημείο 3.1, η φράση «Έλλειψη πιστοποιητικών εν ισχύ» αντικαθίσταται από τη φράση «Έλλειψη πιστοποιητικών και εγγράφων εν ισχύ».
- γ) Στο σημείο 3.2, προστίθεται το ακόλουθο στοιχείο:
- «15. Μη εκτέλεση του προγράμματος ενισχυμένων επιθεωρήσεων δυνάμει της Solas 74, κεφάλαιο XI, κανονισμός 2.
16. Έλλειψη ή βλάβη συσκευής VDR, εάν η χρήση της είναι υποχρεωτική»
- δ) Στο σημείο 3.6, προστίθεται το ακόλουθο στοιχείο:
- «5. Απουσία του φακέλου εκθέσεων επιθεωρήσεων ή μη συμμόρφωσή του με τον κανονισμό 13G(3)(β) της σύμβασης Marpol.»
24. Το παράρτημα VIII αντικαθίσταται από το κείμενο που περιλαμβάνεται στο παράρτημα III της παρούσας οδηγίας.
25. Προστίθενται τα παραρτήματα IX, XI και XII των οποίων το κείμενο περιλαμβάνεται στο παράρτημα IV της παρούσας οδηγίας.

Άρθρο 2

1. Τα κράτη μέλη θέτουν σε ισχύ τις νομοθετικές, κανονιστικές και διοικητικές διατάξεις που είναι αναγκαίες για να συμμορφ-

ωθούν με την παρούσα οδηγία το αργότερο στις 22 Ιουλίου 2003. Ενημερώνουν αμέσως την Επιτροπή σχετικά.

2. Οι διατάξεις αυτές, όταν θεσπίζονται από τα κράτη μέλη, αναφέρονται στην παρούσα οδηγία ή συνοδεύονται από την αναφορά αυτή κατά την επίσημη δημοσίευσή τους. Οι λεπτομερείς διατάξεις για την αναφορά αυτή καθορίζονται από τα κράτη μέλη.

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

Άρθρο 3

Η Επιτροπή επανεξετάζει την εφαρμογή της παρούσας οδηγίας όχι αργότερα από τις 22 Ιουλίου 2003. Η επανεξέταση ερευνά, μεταξύ άλλων, τον αριθμό των επιθεωρητών ελέγχου του κράτους του λιμένα σε κάθε κράτος μέλος και τον αριθμό των επιθεωρήσεων που πραγματοποιήθηκαν, συμπεριλαμβανομένων των υποχρεωτικών εκτεταμένων επιθεωρήσεων. 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 4

Η παρούσα οδηγία αρχίζει να ισχύει την ημέρα της δημοσίευσής της στην *Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων*

Άρθρο 5

Η παρούσα οδηγία απευθύνεται στα κράτη μέλη.

Βρυξέλλες, 19 Δεκεμβρίου 2001.

Για το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο

Η Πρόεδρος

N. FONTAINE

Για το Συμβούλιο

Ο Πρόεδρος

A. NEYTS-UYTTEBROECK

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι

«II. Συνολικός συντελεστής εστίασης

Τα ακόλουθα πλοία να επιθεωρούνται κατά προτεραιότητα:

1. Πλοία που καταπλέουν σε λιμένα κράτους μέλους για πρώτη φορά ή ύστερα από απουσία δώδεκα μηνών τουλάχιστον. Για την εφαρμογή των κριτηρίων αυτών, τα κράτη μέλη λαμβάνουν επίσης υπόψη τους τις επιθεωρήσεις που διεξήχθησαν από μέρη του ΜΣ. Εάν δεν υπάρχουν κατάλληλα στοιχεία για τον σκοπό αυτό, τα κράτη μέλη βασίζονται στις πληροφορίες που περιέχονται στη βάση δεδομένων SIRENAC και επιθεωρούν τα πλοία που δεν είναι καταχωρημένα στη βάση αυτή από τη δημιουργία της την 1η Ιανουαρίου 1993.
2. Πλοία τα οποία δεν έχουν υποβληθεί σε επιθεώρηση από κανένα κράτος μέλος εντός των προηγούμενων έξι μηνών.
3. Πλοία των οποίων τα υποχρεωτικά πιστοποιητικά για τη ναπήγηση και τον εξοπλισμό τους, τα οποία εκδίδονται σύμφωνα με τις συμβάσεις, και τα πιστοποιητικά κατάταξης έχουν εκδοθεί από οργανισμούς που δεν είναι αναγνωρισμένοι σύμφωνα με την οδηγία 94/57/EK του Συμβουλίου.
4. Πλοία που φέρουν τη σημαία κράτους το οποίο περιλαμβάνεται στο μαύρο πίνακα που δημοσιεύεται στην ετήσια έκθεση του ΜΣ.
5. Πλοία στα οποία επιτρέπεται να αποπλεύσουν από λιμένα κράτους μέλους υπό ορισμένες προϋποθέσεις όπως:
 - α) η αποκατάσταση ελαττωμάτων πριν από τον απόπλου·
 - β) η αποκατάσταση ελαττωμάτων στον επόμενο λιμένα κατάπλου·
 - γ) η αποκατάσταση ελαττωμάτων εντός 14 ημερών·
 - δ) άλλες προϋποθέσεις προσδιορισθείσες σε σχέση με ελαττώματα.

Λαμβάνεται υπόψη εάν ελήφθησαν τα σχετικά με το πλοίο μέτρα και εάν αποκαταστάθηκαν όλα τα ελαττώματα.

6. Πλοία στα οποία διαπιστώθηκαν ελαττώματα κατά τη διάρκεια προηγούμενης επιθεώρησης, αναλόγως του αριθμού των ελαττωμάτων αυτών.
7. Πλοία των οποίων απαγορεύθηκε ο απόπλους σε προηγούμενο λιμένα.
8. Πλοία που φέρουν τη σημαία χώρας η οποία δεν έχει επικυρώσει το σύνολο των διεθνών συμβάσεων, που προβλέπονται στο άρθρο 2 της παρούσας οδηγίας.
9. Πλοία που έχουν ταξινομηθεί από νηογνώμονα με ποσοστό ελαττωμάτων άνω του μέσου όρου.
10. Πλοία των κατηγοριών που αναφέρονται στο παράρτημα VA.
11. Πλοία ηλικίας άνω των 13 ετών.

Όσον αφορά τα πλοία που απαριθμούνται ανωτέρω, η αρμόδια αρχή καθορίζει τη σειρά προτεραιότητας επιθεώρησης με τη βοήθεια ενός συνολικού συντελεστή εστίασης, ο οποίος δημοσιεύεται στο σύστημα πληροφοριών SIRENAC, σύμφωνα με το παράρτημα I, τμήμα I του ΜΣ: Υψηλότερος συντελεστής εστίασης υποδηλώνει υψηλότερη προτεραιότητα. Ο συντελεστής εστίασης ισούται με το άθροισμα των ισχυουσών τιμών συντελεστή εστίασης, όπως ορίζεται στο πλαίσιο του ΜΣ. Τα σημεία 5, 6 και 7 αφορούν μόνο επιθεωρήσεις που διεξάγονται κατά τους δώδεκα τελευταίους μήνες. Ο συνολικός συντελεστής εστίασης δεν μπορεί να είναι μικρότερος από το άθροισμα των τιμών που αντιστοιχούν στα σημεία 3, 4, 8, 9, 10 και 11.

Εντούτοις, για τους σκοπούς του άρθρου 7 παράγραφος 4, ο γενικός συντελεστής εστίασης δεν λαμβάνει υπόψη το σημείο 10.»

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ II

«ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ V

Α. ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ ΠΛΟΙΩΝ ΠΟΥ ΥΠΟΒΑΛΛΟΝΤΑΙ ΣΕ ΕΝΙΣΧΥΜΕΝΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ (δυνάμει του άρθρου 7 παράγραφος 1)

1. Δεξαμενόπλοια μεταφοράς φυσικού αερίου και χημικών προϊόντων, ηλικίας άνω των δέκα ετών, όπως καθορίζεται με βάση την ημερομηνία ναυπήγησης που αναφέρεται στα πιστοποιητικά ασφάλειας του πλοίου.
2. Φορτηγά πλοία μεταφοράς φορτίου χύδην, ηλικίας άνω των δώδεκα ετών, όπως καθορίζεται με βάση την ημερομηνία ναυπήγησης που αναφέρεται στα πιστοποιητικά ασφάλειας του πλοίου.
3. Πετρελαιοφόρα ολικής χωρητικότητας άνω των 3 000 κόρων και ηλικίας άνω των 15 ετών, όπως καθορίζεται με βάση την ημερομηνία ναυπήγησης που αναφέρεται στα πιστοποιητικά ασφάλειας του πλοίου.
4. Επιβατηγά πλοία, ηλικίας άνω των δεκαπέντε ετών, εκτός των επιβατηγών πλοίων που αναφέρονται στο άρθρο 2, στοιχεία α) και β) της οδηγίας 1999/35/ΕΚ του Συμβουλίου, της 29ης Απριλίου 1999, σχετικά με ένα σύστημα υποχρεωτικών επιθεωρήσεων για την ασφαλή εκτέλεση τακτικών δρομολογίων από οχηματαγωγά και ταχύπλοα επιβατηγά σκάφη⁽¹⁾.

Β. ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ ΠΡΟΣ ΚΟΙΝΟΠΟΙΗΣΗ ΣΤΗΝ ΑΡΜΟΔΙΑ ΑΡΧΗ (δυνάμει του άρθρου 7 παράγραφος 3, στοιχείο α)

- A. Όνομα.
- B. Σημαία.
- Γ. Ενδεχομένως, αριθμός αναγνώρισης IMO του πλοίου.
- Δ. Πραγματική χωρητικότητα.
- E. Ημερομηνία ναυπήγησης του πλοίου, η οποία καθορίζεται με βάση την ημερομηνία που αναφέρεται στα πιστοποιητικά ασφάλειας του πλοίου.

ΣΤ. Για τα δεξαμενόπλοια:

ΣΤ.α. δομή: μονό κύτος, μόνο κύτος με δεξαμενή διαχωρισμένου έρματος, διπλό κύτος.

ΣΤ.β. κατάσταση των δεξαμενών φορτίου και έρματος: γεμάτες, άδειες, αδρανείς.

ΣΤ.γ. όγκος και φύση του φορτίου.

Z. Πιθανή ώρα άφιξης στο λιμένα προορισμού ή στο σταθμό πλοήγησης, όπως απαιτείται από την αρμόδια αρχή.

H. Προβλεπόμενη διάρκεια παραμονής στο λιμένα.

Θ. Προβλεπόμενες εργασίες στο λιμένα προορισμού (φόρτωση, εκφόρτωση, άλλες).

I. Προβλεπόμενες θερμοθετημένες επιθεωρήσεις και εργασίες ουσιαστικής συντήρησης και επισκευής που πρέπει να πραγματοποιούνται κατά την παραμονή στο λιμένα προορισμού.

Γ. ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΕΣ ΕΝΙΣΧΥΜΕΝΗΣ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗΣ ΟΡΙΣΜΕΝΩΝ ΚΑΤΗΓΟΡΙΩΝ ΠΛΟΙΩΝ (δυνάμει του άρθρου 7 παράγραφος 5)

Υπό την επιφύλαξη της δυνατότητας διεξαγωγής της ή ενδεχόμενων περιορισμών συνδεδεμένων με την ασφάλεια των ατόμων, του πλοίου ή του λιμένα, η ενισχυμένη επιθεώρηση θα πρέπει να περιλαμβάνει τουλάχιστον τα ακόλουθα σημεία. Οι επιθεωρητές θα πρέπει να έχουν υπόψη τους ότι η διεξαγωγή ελέγχων επί του πλοίου κατά τη διάρκεια εκτέλεσης ορισμένων εργασιών, π.χ. εργασιών φορτοεκφόρτωσης, τις οποίες επηρεάζουν άμεσα, ενδέχεται να θέσει σε κίνδυνο την ασφαλή εκτέλεση των εν λόγω εργασιών.

1. ΠΛΟΙΑ ΕΝ ΓΕΝΕΙ (όλες οι κατηγορίες του τμήματος Α)

- Γενική διακοπή ρεύματος και θέση σε λειτουργία της εφεδρικής γεννήτριας.
- Επιθεώρηση του εφεδρικού φωτισμού.
- Λειτουργία της εφεδρικής πυροσβεστικής αντλίας με δύο σωλήνες συνδεδεμένους στον κύριο αγωγό.

⁽¹⁾ ΕΕ L 138 της 1.6.1999, σ. 1.

- Λειτουργία των αντλιών υδροσυλλεκτών.
- Κλείσιμο των στεγανών θυρών.
- Καθαίρεση μίας σωσίβιας λέμβου από την πλευρά της θάλασσας.
- Δοκιμαστική διακοπή εξ αποστάσεως των λεβήτων, του εξαερισμού και των αντλιών καυσίμου.
- Δοκιμή του μηχανισμού πηδαλίου, συμπεριλαμβανομένου του βοηθητικού μηχανισμού πηδαλίου.
- Επιθεώρηση των εφεδρικών πηγών τροφοδοσίας ηλεκτρικού ρεύματος για τις εγκαταστάσεις ραδιοεπικοινωνίας.
- Επιθεώρηση και, στο μέτρο του δυνατού, δοκιμή του διαχωριστήρα του μηχανοστασίου.

2. ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΦΥΣΙΚΟΥ ΑΕΡΙΟΥ ΚΑΙ ΧΗΜΙΚΩΝ ΠΡΟΪΟΝΤΩΝ

Εκτός από τα στοιχεία που απαριθμούνται στο σημείο 1, η ενισχυμένη επιθεώρηση δεξαμενόπλοιων μεταφοράς φυσικού αερίου και χημικών προϊόντων θα πρέπει να περιλαμβάνει και τα ακόλουθα:

- Διατάξεις ελέγχου και ασφαλείας της θερμοκρασίας, της πίεσης και της στάθμης των δεξαμενών φορτίου
- Συσκευές ανάλυσης οξυγόνου και εκρηξιμέτρα, συμπεριλαμβανομένης της βαθμονόμησής τους. Ύπαρξη συσκευής ανίχνευσης χημικών προϊόντων με τον δέοντα αριθμό κατάλληλων σωλήνων ανίχνευσης αερίων για το μεταφερόμενο φορτίο.
- Εξοπλισμός διαφυγής εκτάκτου ανάγκης από τα ενδιαιτήματα, ο οποίος παρέχει κατάλληλη προστασία του αναπνευστικού συστήματος και των οφθαλμών, για κάθε άτομο επί του πλοίου (εάν αυτό επιβάλλεται λόγω των προϊόντων που αναγράφονται στο διεθνές πιστοποιητικό καταλληλότητας ή στο πιστοποιητικό καταλληλότητας για τη μεταφορά επικίνδυνων χημικών ουσιών χύδην ή υγροποιημένων αερίων χύδην, ανάλογα με την περίπτωση).
- Έλεγχος της αναγραφής του μεταφερόμενου προϊόντος στο διεθνές πιστοποιητικό καταλληλότητας ή στο πιστοποιητικό καταλληλότητας για τη μεταφορά επικίνδυνων χημικών ουσιών χύδην ή υγροποιημένων αερίων χύδην, ανάλογα με την περίπτωση.
- Μόνιμη πυροσβεστική εγκατάσταση του καταστρώματος, είτε είναι τύπου αφρού, είτε τύπου ξηρού χημικού προϊόντος, είτε άλλου τύπου, ανάλογα με το μεταφερόμενο προϊόν.

3. ΠΛΟΙΑ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΦΟΡΤΙΟΥ ΧΥΔΗΝ

Εκτός από τα σημεία που αναφέρονται στο σημείο 1, η ενισχυμένη επιθεώρηση πλοίων μεταφοράς φορτίου χύδην πρέπει να περιλαμβάνει και τα ακόλουθα:

- Ενδεχόμενη διάβρωση των βάσεων των μηχανημάτων καταστρώματος.
- Ενδεχόμενη παραμόρφωση ή/και διάβρωση των μπουκαπορτών.
- Ενδεχόμενα ρήγματα ή τοπική διάβρωση των εγκάρσιων διαφραγμάτων.
- Πρόσβαση στα κύττη φορτίου.
- Επαλήθευση ότι τα ακόλουθα έγγραφα φυλάσσονται επί του πλοίου, έλεγχος των εγγράφων αυτών και επιβεβαίωση της θεώρησής τους από το κράτος της σημαίας ή τον νηογνώμονα:
 - 1) εκθέσεις επιθεώρησης της δομής του πλοίου,
 - 2) εκθέσεις εκτίμησης της κατάστασης του πλοίου,
 - 3) εκθέσεις μέτρησης πάχους,
 - 4) έγγραφο περιγραφής που αναφέρεται στο ψήφισμα A.744(18) του IMO.

4. ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΦΟΡΑ

Εκτός από τα σημεία που αναφέρονται στο σημείο 1, η ενισχυμένη επιθεώρηση πετρελαιοφόρων θα πρέπει να περιλαμβάνει και τα ακόλουθα:

- Σταθερό σύστημα παραγωγής αφρού επί του καταστρώματος.
- Σύστημα πυρόσβεσης.
- Επιθεώρηση των κλαπέτων απομονώσεως πυρός στο μηχανοστάσιο, στο αντλιοστάσιο και στα ενδιαιτήματα.
- Έλεγχος της πίεσης του αδρανούς αερίου και της περιεκτικότητάς του σε οξυγόνο.
- Δεξαμενές έρματος: εξέταση εν πρώτοις από την πόρτα της δεξαμενής/την πρόσβαση στο κατάστρωμα μίας τουλάχιστον εκ των δεξαμενών έρματος εντός του χώρου φορτίου και είσοδος στη δεξαμενή έρματος, εφόσον ο επιθεωρητής διαπιστώσει σαφείς λόγους για περαιτέρω επιθεώρηση.
- Επαλήθευση ότι τα ακόλουθα έγγραφα φυλάσσονται επί του πλοίου, έλεγχος των εγγράφων αυτών και επιβεβαίωση της θεώρησής τους από το κράτος της σημαίας ή τον νηογνώμονα:
 - 1) εκθέσεις επιθεώρησης της δομής του πλοίου,
 - 2) εκθέσεις εκτίμησης της κατάστασης του πλοίου,
 - 3) εκθέσεις μέτρησης πάχους,
 - 4) έγγραφο περιγραφής που αναφέρεται στο ψήφισμα A.744(18) του IMO.

5. ΕΠΙΒΑΤΗΓΑ ΠΛΟΙΑ ΜΗ ΠΡΟΒΛΕΠΟΜΕΝΑ ΑΠΟ ΤΗΝ ΟΔΗΓΙΑ 1999/35/ΕΚ

Εκτός από τα σημεία που αναφέρονται στο τμήμα Γ1, η ενισχυμένη επιθεώρηση επιβατηγών πλοίων θα πρέπει να περιλαμβάνει και τα ακόλουθα:

- Δοκιμή του συστήματος ανίχνευσης πυρκαγιάς και συναγερμού.
- Έλεγχος του ασφαλούς κλεισίματος των θυρών πυρασφαλείας.
- Δοκιμή του συστήματος ειδοποίησης των επιβατών.
- Άσκηση πυρόσβεσης, κατά την οποία διενεργείται οπωσδήποτε δοκιμή του συνόλου του εξοπλισμού πυρόσβεσης και στην οποία συμμετέχει μέρος του προσωπικού του μαγειρείου.
- Απόδειξη της ικανότητας των βασικών μελών του πληρώματος να εφαρμόζουν το σχέδιο επιστασίας ασφαλείας κατόπιν αβάριας.

Εάν κρίνεται σκόπιμο, η επιθεώρηση μπορεί να συνεχίζεται κατά τον χρόνο κατά τον οποίο το πλοίο κατευθύνεται προς ή αποπλέει από λιμένα του κράτους μέλους, εφόσον συμφωνεί ο πλοίαρχος ή ο εφοπλιστής. Οι επιθεωρητές δεν πρέπει να παρεμποδίζουν τη λειτουργία του πλοίου, ούτε να δημιουργούν καταστάσεις οι οποίες, κατά τη κρίση του πλοίαρχου, θα μπορούσαν να θέσουν σε κίνδυνο την ασφάλεια των επιβατών, του πληρώματος και του πλοίου.»

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ III

Το παράρτημα VIII αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ VIII

Δημοσίευση πληροφοριών σχετικά με απαγορεύσεις απόπλου και επιθεωρήσεις σε λιμένες των κρατών μελών
(δυνάμει του άρθρου 15)

- I. Οι πληροφορίες που δημοσιεύονται βάσει του άρθρου 15 παράγραφος 1, περιλαμβάνουν τα ακόλουθα:
- το όνομα του πλοίου,
 - τον αριθμό IMO,
 - τον τύπο του πλοίου,
 - την ολική χωρητικότητα (ΚΟΧ),
 - το έτος ναυπήγησης, βάσει της ημερομηνίας ναυπήγησης που αναγράφεται στα πιστοποιητικά ασφάλειας του πλοίου,
 - το ονοματεπώνυμο και τη διεύθυνση του πλοιοκτήτη ή του εφοπλιστή,
 - για τα πλοία που μεταφέρουν φορτία υγρών ή στερεών ουσιών χύδην, το ονοματεπώνυμο και τη διεύθυνση του υπεύθυνου για την επιλογή του σκάφους ναυλωτή και τον τύπο ναύλωσης,
 - το κράτος της σημαίας,
 - το νηογνώμονα ή τους νηογνώμονες, αναλόγως, που έχει(-ουν) εκδώσει για το συγκεκριμένο πλοίο πιστοποιητικά κλάσης, εφόσον υπάρχουν,
 - το νηογνώμονα, ή τους νηογνώμονες ή/και οποιονδήποτε άλλο φορέα που έχει(-ουν) εκδώσει, για το συγκεκριμένο πλοίο, πιστοποιητικά βάσει των ισχυουσών συμβάσεων για λογαριασμό του κράτους της σημαίας, καθώς και τα εκδοθέντα πιστοποιητικά,
 - το λιμένα και την ημερομηνία της τελευταίας ενισχυμένης επιθεώρησης και, ενδεχομένως, αναφορά της επιβολής απαγόρευσης απόπλου,
 - το λιμένα και την ημερομηνία της τελευταίας ειδικής επιθεώρησης καθώς και αναφορά του οργανισμού που πραγματοποίησε την επιθεώρηση,
 - τον αριθμό των απαγορεύσεων απόπλου κατά τη διάρκεια των τελευταίων 24 μηνών,
 - τη χώρα και τον λιμένα απαγόρευσης απόπλου,
 - την ημερομηνία άρσης της απαγόρευσης απόπλου,
 - τη διάρκεια απαγόρευσης απόπλου, σε ημέρες,
 - τον αριθμό των διαπιστωθέντων ελαττωμάτων και τους λόγους της απαγόρευσης απόπλου, με σαφή και διεξοδικό τρόπο,
 - την περιγραφή των μέτρων παρακολούθησης της απαγόρευσης απόπλου που ελήφθησαν από την αρμόδια αρχή και, ενδεχομένως, από το νηογνώμονα,
 - σε περίπτωση απαγόρευσης ελλιμενισμού του πλοίου σε οποιονδήποτε λιμένα εντός της Κοινότητας, τους λόγους της απαγόρευσης, με σαφή και διεξοδικό τρόπο,
 - αναφορά, ενδεχομένως, ότι ο νηογνώμονας ή οποιοσδήποτε άλλος ιδιωτικός οργανισμός ο οποίος πραγματοποίησε τη σχετική επιθεώρηση στο πλοίο, φέρει ευθύνη σε σχέση με τα ελαττώματα τα οποία, μόνα ή σε συνδυασμό με άλλα, δικαιολόγησαν την απαγόρευση απόπλου,
 - περιγραφή των μέτρων που ελήφθησαν για πλοίο στο οποίο επετράπη να προσεγγίσει το πλησιέστερο κατάλληλο ναυπηγείο ή στο οποίο απαγορεύτηκε η είσοδος σε κοινοτικό λιμένα.
- II. Οι πληροφορίες σχετικά με τα επιθεωρούμενα πλοία, οι οποίες δημοσιεύονται βάσει του άρθρου 15 παράγραφος 2, περιλαμβάνουν τα ακόλουθα:
- το όνομα του πλοίου,
 - τον αριθμό IMO,
 - τον τύπο του πλοίου,
 - την ολική χωρητικότητα (ΚΟΧ),
 - το έτος ναυπήγησης,
 - το ονοματεπώνυμο και τη διεύθυνση του πλοιοκτήτη ή του εφοπλιστή,
 - για τα πλοία που μεταφέρουν φορτία υγρών ή στερεών ουσιών χύδην, το ονοματεπώνυμο και τη διεύθυνση του υπεύθυνου για την επιλογή του σκάφους ναυλωτή και τον τύπο ναύλωσης,

- το κράτος της σημαίας,
 - το νηογνώμονα, ή τους νηογνώμονες, αναλόγως, που έχει(-ουν) εκδώσει για το συγκεκριμένο πλοίο πιστοποιητικά κλάσης, εφόσον υπάρχουν,
 - το νηογνώμονα ή τους νηογνώμονες ή/και οποιονδήποτε άλλο φορέα που έχει(-ουν) εκδώσει, για το συγκεκριμένο πλοίο πιστοποιητικά, βάσει των ισχυουσών συμβάσεων για λογαριασμό του κράτους της σημαίας, καθώς και τα εκδοθέντα πιστοποιητικά,
 - τη χώρα, το λιμένα και την ημερομηνία επιθεώρησης,
 - τον αριθμό και τη φύση των ελαττωμάτων.»
-

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ IV

Προστίθενται τα ακόλουθα παραρτήματα IX, X XI και XII:

«ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ IX

Έκθεση επιθεώρησης σύμφωνα με το άρθρο 8

Η έκθεση επιθεώρησης περιλαμβάνει τουλάχιστον τα ακόλουθα στοιχεία:

I. Γενικές πληροφορίες

1. Αρμόδια αρχή που συνέταξε την έκθεση;
2. Ημερομηνία και τόπος επιθεώρησης;
3. Όνομα του επιθεωρηθέντος πλοίου;
4. Σημαία;
5. Τύπος του πλοίου;
6. Αριθμός IMO;
7. Διακριτικό κλήσης;
8. Ολική χωρητικότητα (ΚΟΧ);
9. Νεκρό φορτίο (ενδεχομένως);
10. Έτος ναυπήγησης καθοριζόμενο βάσει της ημερομηνίας που αναγράφεται στα πιστοποιητικά ασφαλείας του πλοίου.
11. Νηογνώμονας ή νηογνώμονες, αναλόγως, που έχει (έχουν) εκδώσει για το συγκεκριμένο πλοίο πιστοποιητικά κλάσης, εφόσον υπάρχουν.
12. Τον νηογνώμονα ή τους νηογνώμονες ή/και οποιονδήποτε άλλο φορέα που έχει (έχουν) εκδώσει, για το συγκεκριμένο πλοίο, πιστοποιητικά βάσει των ισχυουσών συμβάσεων για λογαριασμό του κράτους της σημαίας.
13. Ονοματεπώνυμο και διεύθυνση του πλοιοκτήτη ή του εφοπιστή.
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 λεπτομερή στοιχεία σχετικά με επιθεώρηση ή απαγόρευση απόπλου ενδέχεται να δημοσιευθούν.

II. Πληροφορίες σχετικές με την επιθεώρηση

1. Πιστοποιητικά που έχουν εκδοθεί κατ' εφαρμογή των σχετικών διεθνών συμβάσεων, αρχή ή οργανισμός που εξέδωσε το/τα σχετικό(ά) πιστοποιητικό(ά), με αναφορά της ημερομηνίας έκδοσης και λήξης.
2. Μέρη ή στοιχεία του πλοίου που αποτέλεσαν αντικείμενο επιθεώρησης (σε περίπτωση λεπτομερέστερης ή ενισχυμένης επιθεώρησης).
3. Αναφορά του τύπου επιθεώρησης (επιθεώρηση, λεπτομερέστερη επιθεώρηση, ενισχυμένη επιθεώρηση).
4. Φύση των ελαττωμάτων.
5. Μέτρα που ελήφθησαν.

III. Συμπληρωματικές πληροφορίες σε περίπτωση απαγόρευσης απόπλου

1. Ημερομηνία της απόφασης απαγόρευσης απόπλου.
2. Ημερομηνία άρσης της απαγόρευσης απόπλου.
3. Φύση των ελαττωμάτων που δικαιολογούν την απόφαση απαγόρευσης απόπλου (παραπομπές σε συμβάσεις, εφόσον είναι σκόπιμο).
4. Πληροφορίες σχετικά με την τελευταία ενδιάμεση ή ετήσια επιθεώρηση.

5. Αναφορά, ενδεχομένως, ότι ο νηογνώμονας ή άλλος ιδιωτικός οργανισμός ο οποίος πραγματοποίησε τον σχετικό έλεγχο στο πλοίο, φέρει ευθύνη σε σχέση με τα ελαττώματα τα οποία, μόνα ή σε συνδυασμό με άλλα, δικαιολόγησαν την απαγόρευση απόπλου.
6. Μέτρα που ελήφθησαν.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Χ

Στοιχεία παρεχόμενα στο πλαίσιο της παρακολούθησης της εφαρμογής σύμφωνα με το άρθρο 17

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 των πλοίων από το κράτος του λιμένα.

Οι πληροφορίες θα πρέπει να διαβιβάζονται στην Επιτροπή σύμφωνα με το πρότυπο του ακόλουθου πίνακα.

Λιμένας/Ζώνη	Αριθμός επιθεωρητών πλήρους απασχόλησης	Αριθμός επιθεωρητών μερικής απασχόλησης ⁽¹⁾	Μετατροπή σε πλήρη απασχόληση
Λιμένας Χ.....			
Λιμένας Υ.....			
ΣΥΝΟΛΟ			

(¹) Όταν οι επιθεωρήσεις που διενεργούνται από τους επιθεωρητές στο πλαίσιο του ελέγχου από το κράτος του λιμένα αποτελούν μέρος μόνον των εργασιών των επιθεωρητών αυτών, ο συνολικός αριθμός των επιθεωρητών πρέπει να μετατρέπεται σε ισοδύναμο αριθμό επιθεωρητών πλήρους απασχόλησης.

Οι πληροφορίες αυτές παρέχονται σε εθνικό επίπεδο και για κάθε έναν από τους λιμένες του εν λόγω κράτους μέλους. Για τις ανάγκες του παρόντος παραρτήματος, ως λιμένας θεωρείται ένας μεμονωμένος λιμένας, καθώς και η γεωγραφική ζώνη που καλύπτεται από έναν επιθεωρητή, ή μία ομάδα επιθεωρητών, και η οποία μπορεί, ενδεχομένως να περιλαμβάνει περισσότερους επιμέρους λιμένες. Ο ίδιος επιθεωρητής μπορεί να εργάζεται σε περισσότερους του ενός λιμένες/γεωγραφικές ζώνες.

- 1.2. Συνολικός αριθμός πλοίων που εισήλθαν στους λιμένες τους σε εθνικό επίπεδο.
2. Τα κράτη μέλη πρέπει είτε:
 - α) να παρέχουν στην Επιτροπή, κάθε έξι μήνες, κατάλογο των κινήσεων των πλοίων, εκτός των τακτικών υπηρεσιών πορθμείων, που εισήλθαν στους λιμένες τους, στον οποίον αναγράφεται ο αριθμός IMO του πλοίου και η ημερομηνία κατάπλου, ή, εναλλακτικά,
 - β) να κοινοποιούν στο SIRENAC τους αριθμούς IMO και την ημερομηνία κατάπλου των πλοίων, εκτός των τακτικών υπηρεσιών πορθμείων, που εισέρχονται κάθε μέρα στους λιμένες τους.

Τα κράτη μέλη πρέπει να διαβιβάζουν στην Επιτροπή τον κατάλογο των τακτικών υπηρεσιών πορθμείων που αναφέρονται στα σημεία α) και β) το αργότερο έξι μήνες μετά τη θέση σε εφαρμογή της παρούσας οδηγίας, και εν συνεχεία, κάθε φορά που μεταβάλλονται οι υπηρεσίες αυτές.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΧΙ

- A. ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ ΠΛΟΙΩΝ ΣΤΑ ΟΠΟΙΑ ΑΠΑΓΟΡΕΥΕΤΑΙ Η ΠΡΟΣΒΑΣΗ ΣΤΟΥΣ ΚΟΙΝΟΤΙΚΟΥΣ ΛΙΜΕΝΕΣ (σύμφωνα με το άρθρο 7β παράγραφος 1)
 1. Δεξαμενόπλοια μεταφοράς φυσικού αερίου και χημικών προϊόντων
 2. Πλοία μεταφοράς φορτίου χύδην
 3. Πετρελαιοφόρα
 4. Επιβατηγά πλοία
- B. ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΕΣ ΣΧΕΤΙΚΕΣ ΜΕ ΤΗΝ ΑΠΑΓΟΡΕΥΣΗ ΕΙΣΟΔΟΥ ΣΤΟΥΣ ΛΙΜΕΝΕΣ ΤΗΣ ΚΟΙΝΟΤΗΤΑΣ (δυνάμει του άρθρου 7β παράγραφος 2)
 1. Όταν συντρέχουν οι συνθήκες που περιγράφονται στο άρθρο 7α, η αρμόδια αρχή του λιμένα στον οποίο ανακοινώνεται η δεύτερη ή τρίτη, ανάλογα με την περίπτωση, απαγόρευση απόπλου του πλοίου ενημερώνει γραπτώς τον πλοίαρχο και τον πλοιοκτήτη ή τον εφοπλιστή του πλοίου σχετικά με το μέτρο απαγόρευσης ελλιμενισμού το οποίο λαμβάνεται έναντι του πλοίου.

Η αρμόδια αρχή ενημερώνει επίσης την αρχή του κράτους της σημαίας, τον αρμόδιο νηογνώμονα, τα άλλα κράτη μέλη, την Επιτροπή, το Διοικητικό Κέντρο Ναυτιλιακών Υποθέσεων και τη Γραμματεία του ΜΣ.

Το μέτρο απαγόρευσης ελλιμενισμού αρχίζει να ισχύει από τη στιγμή όπου το πλοίο λαμβάνει την άδεια να εγκαταλείψει τον λιμένα μετά την αποκατάσταση των ελαττωμάτων που προκάλεσαν την απαγόρευση απόπλου.

2. Για να αρθεί η απαγόρευση ελλιμενισμού, ο πλοιοκτήτης ή ο εφοπλιστής πρέπει να υποβάλουν επίσημη αίτηση στην αρμόδια αρχή του κράτους μέλους που επέβαλε την απαγόρευση ελλιμενισμού. Η αίτηση αυτή πρέπει να συνοδεύεται από βεβαίωση της αρχής του κράτους της σημαίας ότι το πλοίο ανταποκρίνεται πλήρως στις ισχύουσες διατάξεις των διεθνών συμβάσεων. Η αίτηση άρσης της απαγόρευσης ελλιμενισμού πρέπει επίσης να συνοδεύεται, ανάλογα με την περίπτωση, από βεβαίωση του νηογνώμονα στον οποίο έχει καταχωρηθεί το πλοίο, ότι το πλοίο ανταποκρίνεται στα πρότυπα κατάταξης που έχει ορίσει ο εν λόγω νηογνώμονας.
3. Η απαγόρευση ελλιμενισμού μπορεί να αίρεται μόνον ύστερα από νέα επιθεώρηση του πλοίου σε συμφωνημένο λιμένα από επιθεωρητές της αρμόδιας αρχής του κράτους μέλους που επέβαλε την απαγόρευση ελλιμενισμού και εφόσον αποδεικνύεται επαρκώς στο κράτος μέλος αυτό ότι το σκάφος ανταποκρίνεται πλήρως προς τις εφαρμοστέες απαιτήσεις των διεθνών συμβάσεων.
- Εάν ο συμφωνημένος λιμένας ευρίσκεται εντός της Κοινότητας, η αρμόδια αρχή του κράτους μέλους του λιμένα προορισμού μπορεί να επιτρέψει στο πλοίο, εφόσον συμφωνεί η αρμόδια αρχή του κράτους μέλους που επέβαλε την απαγόρευση ελλιμενισμού, να πλεύσει μέχρι το συγκεκριμένο λιμένα προορισμού, μόνον προκειμένου να εξακριβωθεί ότι το πλοίο ανταποκρίνεται στους όρους της παραγράφου 2.
- Η νέα επιθεώρηση συνίσταται σε ενισχυμένη επιθεώρηση η οποία πρέπει να καλύπτει τουλάχιστον τα σχετικά σημεία του παραρτήματος V, τμήμα Γ.
- Όλα τα έξοδα της ενισχυμένης αυτής επιθεώρησης βαρύνουν τον πλοιοκτήτη ή τον εφοπλιστή.
4. Εάν τα αποτελέσματα της ενισχυμένης επιθεώρησης ικανοποιούν το κράτος μέλος σύμφωνα με την παράγραφο 2, το μέτρο της απαγόρευσης ελλιμενισμού αίρεται. Ο πλοιοκτήτης ή ο εφοπλιστής του πλοίου ενημερώνεται σχετικώς γραπτώς.
- Επίσης, η αρμόδια αρχή ενημερώνει εγγράφως την αρχή του κράτους της σημαίας, τον αρμόδιο νηογνώμονα, τα άλλα κράτη μέλη, την Επιτροπή, το Διοικητικό Κέντρο Ναυτιλιακών Υποθέσεων και τη Γραμματεία του ΜΣ σχετικά με την απόφασή της.
5. Οι πληροφορίες που αφορούν τα πλοία στα οποία έχει απαγορευτεί η είσοδος στους λιμένες της Κοινότητας διατίθενται στο σύστημα Sirenas και δημοσιεύονται σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 15 και του παραρτήματος VIII.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ XII

Διεθνείς και κοινοτικές απαιτήσεις όσον αφορά τα συστήματα καταγραφής δεδομένων ταξιδιού

Τα πλοία των ακόλουθων κατηγοριών, όταν καταπλέουν σε λιμένα κράτους μέλους της Κοινότητας, πρέπει να φέρουν σύστημα καταγραφής δεδομένων ταξιδιού, το οποίο να πληροί τις προδιαγραφές επιδόσεων του ψηφίσματος Α.861(20) του ΙΜΟ και τις προδιαγραφές δοκιμών που θέτει το πρότυπο αριθ. 61996 της Διεθνούς Επιτροπής Ηλεκτρονικών συσκευών (IEC):

- επιβατηγά πλοία τα οποία έχουν ναυπηγηθεί την 1η Ιουλίου 2002, ή αργότερα,
- RO-RO επιβατηγά πλοία τα οποία έχουν ναυπηγηθεί πριν από την 1η Ιουλίου 2002, όχι αργότερα από την πρώτη επιθεώρηση την 1η Ιουλίου 2002 ή μετά,
- επιβατηγά πλοία πλην των επιβατηγών πλοίων RO-RO, τα οποία έχουν ναυπηγηθεί πριν από την 1η Ιουλίου 2002, όχι αργότερα από την 1η Ιανουαρίου 2004,
- πλοία πλην των επιβατηγών, 3 000 κόρων ολικής χωρητικότητας και άνω, τα οποία έχουν ναυπηγηθεί την 1η Ιουλίου 2002.

Τα πλοία των ακόλουθων κατηγοριών τα οποία έχουν ναυπηγηθεί πριν από την 1η Ιουλίου 2002, πρέπει, όταν καταπλέουν σε λιμένα κράτους μέλους της Κοινότητας, να φέρουν σύστημα καταγραφής δεδομένων ταξιδιού το οποίο να πληροί τις σχετικές προδιαγραφές του ΙΜΟ:

- φορτηγά πλοία 20 000 κόρων ολικής χωρητικότητας και άνω, όχι αργότερα από την ημερομηνία που καθορίζει ο ΙΜΟ ή, ελλείψει απόφασης του ΙΜΟ, όχι αργότερα από την 1η Ιανουαρίου 2007,
- φορτηγά πλοία 3 000 κόρων ολικής χωρητικότητας και άνω αλλά κάτω από 20 000 κόρους ολικής χωρητικότητας, όχι αργότερα από την ημερομηνία που ορίζει ο ΙΜΟ ή, ελλείψει αποφάσεως του ΙΜΟ, όχι αργότερα από την 1η Ιανουαρίου 2008.»