



ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ

Βρυξέλλες, 23.11.2005  
COM(2005) 590 τελικό

2005/240 (COD)

Πρόταση

**ΟΔΗΓΙΑΣ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ**

**για τον καθορισμό των θεμελιωδών αρχών που διέπουν τη διερεύνηση των ατυχημάτων  
στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών και για την τροποποίηση των οδηγιών  
1999/35/ΕΚ και 2002/59/ΕΚ**

(υποβάλλεται από την Επιτροπή)

{SEC(2005) 1515}

## ΑΙΤΙΟΛΟΓΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

### 1) ΠΛΑΣΙΟ ΤΗΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ

- **Λόγοι και στόχοι της πρότασης**

Ο γενικός στόχος της πρότασης της Επιτροπής είναι η βελτίωση της ασφάλειας στη θάλασσα για τον καθορισμό σαφών κατευθυντήριων γραμμών σε επίπεδο Κοινότητας σχετικά με την εκτέλεση τεχνικών διερευνήσεων και την αξιοποίηση της εμπειρίας μετά από κάθε σοβαρό θαλάσσιο συμβάν.

Τα διδάγματα που από τις καταστροφές που συνέβησαν στο παρελθόν και η διαπίστωση των σημαντικότερων αιτιών τους από τις επιτροπές διερεύνησης είχαν ως αποτέλεσμα σημαντική πρόοδο για την ασφάλεια στη θάλασσα.

Ωστόσο, στο πεδίο της πολιτικής της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την ασφάλεια στη θάλασσα είναι σημαντική η μέχρι σήμερα έλλειψη ρύθμισης η οποία να διέπει τη διενέργεια επαρκών τεχνικών διερευνήσεων και την αξιοποίηση των εμπειριών μετά από κάθε ατύχημα ώστε να μην επαναλαμβάνονται αυτές οι καταστροφές.

Το 2001, η Επιτροπή υπογράμμισε, στη Λευκή Βίβλο με τίτλο "Η ευρωπαϊκή πολιτική μεταφορών με ορίζοντα το έτος 2010 : η ώρα των επιλογών", την αυξανόμενη ανάγκη να διεξάγονται ανεξάρτητες τεχνικές διερευνήσεις, βασισμένες στην ανάλυση των περιστάσεων και των αιτιών των ατυχημάτων ή συμβάντων, των οποίων τα αποτελέσματα να αποσκοπούν στην πρόληψη των κινδύνων και σε μέσα για τη βελτίωση της νομοθεσίας.

Η ανάγκη αυτή διαπιστώθηκε επίσης από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, στο πλαίσιο των εργασιών της προσωρινής επιτροπής για τη βελτίωση της ασφάλειας στη θάλασσα (επιτροπή "MARE"), μετά το ναυάγιο του δεξαμενόπλοιου "Prestige" το 2002. Το Κοινοβούλιο κατέληξε στο συμπέρασμα ότι: «προκειμένου να αποτραπούν άλλα ατυχήματα και παρόμοια περιστατικά, να εκπονηθούν εντός της Ένωσης σαφείς κατευθυντήριες γραμμές για τη διενέργεια ανεξάρτητων ερευνών σε ατυχήματα και παρόμοια περιστατικά στη θάλασσα· θεωρεί ότι το έργο αυτό πρέπει να επιτελείται από ανεξάρτητο εξεταστικό όργανο σε επίπεδο κρατών μελών ή, εάν είναι απαραίτητο, σε ευρωπαϊκό επίπεδο».

- **Γενικό πλαίσιο**

Η εμπειρία από τα ατυχήματα των δεξαμενόπλοιων "Erika" και "Prestige" κατέδειξε σαφώς τις ανεπάρκειες του διεθνούς δικαίου και τις δυσχέρειες που πρέπει να αντιμετωπίσουν τα κράτη μέλη της ΕΕ για την ολοκλήρωση σε εύλογο χρονικό διάστημα επαρκών τεχνικών διερευνήσεων μετά από σοβαρό θαλάσσιο ατύχημα.

Αυτές οι ελλείψεις και δυσχέρειες είναι σαφέστατες σε αντιδιαστολή με την κατάσταση που επικρατεί στον τομέα των αεροπορικών μεταφορών, όπου, από το 1994, η Ευρωπαϊκή Κοινότητα έχει θεσπίσει κανόνες που εξασφαλίζουν τη διενέργεια διεξοδικών και συστηματικών τεχνικών διερευνήσεων ατυχημάτων και περιστατικών, ώστε να συμβάλλει στη βελτίωση της ασφάλειας της πολιτικής αεροπορίας.

Στον τομέα της ναυτιλίας, μολονότι τα κράτη σημαίας δεσμεύονται από το διεθνές ναυτικό δίκαιο να εκτελούν τεχνική διερεύνηση μετά από κάθε σοβαρό συμβάν στη θάλασσα και να συνεργάζονται με τα άλλα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη, δεν υπάρχει μέχρι σήμερα δεσμευτική νομοθεσία σε διεθνές επίπεδο που να εξασφαλίζει εκ των προτέρων την τήρηση της υποχρέωσης αυτής από το κράτος της σημαίας.

Ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός (ΙΜΟ), μετά από πολυετείς διαβουλεύσεις και πολλές περιορισμένης κλίμακας εμπειρίες, ενέκρινε, στις 27 Νοεμβρίου 1997, ψήφισμα για την έγκριση κώδικα για τη διερεύνηση των θαλάσσιων ατυχημάτων. Ωστόσο, η εφαρμογή των συστάσεων του κώδικα του ΙΜΟ για την εκτέλεση τεχνικών διερευνήσεων επαφίεται στην καλή θέληση των κρατών σημαίας που εμπλέκονται σε συμβάντα στη θάλασσα. Στην πράξη είναι ελάχιστη, αν όχι ανύπαρκτη, η συμβολή ορισμένων κρατών σημαίας στη βελτίωση της ασφάλειας στη θάλασσα μέσω της κατάλληλης διαχείρισης για την αξιοποίηση των εμπειριών.

- **Ισχύουσες νομοθετικές διατάξεις στον τομέα που αφορά η πρόταση**

Με βάση την οδηγία 1999/35/ΕΚ του Συμβουλίου, της 29<sup>ης</sup> Απριλίου 1999, τα κράτη μέλη οφείλουν να διεξάγουν οιαδήποτε διερεύνηση θαλάσσιου ατυχήματος ή περιστατικού όπου εμπλέκεται οχηματαγωγό γο - γο ή ταχύπλοο επιβατηγό σκάφος.

Στο πλαίσιο των μέτρων που λήφθηκαν μετά το ατύχημα του δεξαμενόπλοιου "Erika", σύμφωνα με την οδηγία 2002/59/ΕΚ, σχετικά με την παρακολούθηση της κυκλοφορίας των πλοίων, τα κράτη μέλη οφείλουν να τηρούν τις συστάσεις του κώδικα του ΙΜΟ για τις έρευνες (διερευνήσεις) μετά από συμβάντα στη θάλασσα. Στην οδηγία αυτή προβλέπεται επίσης η χρήση "μαύρων κουτιών ναυτιλίας" προς διευκόλυνση των διερευνήσεων μετά από ατύχημα.

Τέλος, με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1406/2002 ανατέθηκε στον Ευρωπαϊκό Οργανισμό για την Ασφάλεια στη Θάλασσα το καθήκον να διευκολύνει τη συνεργασία μεταξύ των κρατών μελών και της Επιτροπής στην ανάπτυξη κοινής μεθοδολογίας για την διερεύνηση θαλάσσιων ατυχημάτων δυνάμει συμφωνημένων διεθνών αρχών. Ο κανονισμός απαιτεί επίσης από τον Οργανισμό να στηρίζει τα κράτη μέλη για τη διερεύνηση σοβαρών θαλάσσιων ατυχημάτων και την ανάλυση υφιστάμενων εκθέσεων για ατυχήματα.

- **Συνοχή με άλλους τομείς πολιτικής και στόχους της Ένωσης.**

Η παρούσα πρόταση εντάσσεται στην τρίτη δέσμη νομοθετικών μέτρων για την ενίσχυση της ασφάλειας στη θάλασσα. Η δέσμη αυτή εντάσσεται στην προτεραιότητα «ασφάλεια» του ετήσιου στρατηγικού σχεδιασμού της πολιτικής της Επιτροπής. Η πρόταση θα συντελέσει επίσης στην εκπλήρωση της προτεραιότητας «Προστασία του περιβάλλοντος», επειδή θα βοηθήσει στην πρόβλεψη των κινδύνων να συμβούν ναυτιλιακές καταστροφές.

## 2) ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΗ ΜΕ ΤΑ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΜΕΝΑ ΜΕΡΗ ΚΑΙ ΑΝΑΛΥΣΗ ΑΝΤΙΚΤΥΠΟΥ

- **Διαβούλευση με τα ενδιαφερόμενα μέρη**

Μέθοδοι διαβούλευσης που χρησιμοποιήθηκαν, κυριότεροι κλάδοι ενδιαφερομένων και κοινά χαρακτηριστικά ενδιαφερομένων που ανταποκρίθηκαν.

Η Επιτροπή διενήργησε το Μάιο του 2004 και εν συνεχεία τον Φεβρουάριο του 2005 δύο κύκλους συνεδριάσεων διαβούλευσης με εκπροσώπους των κρατών μελών και του ναυτιλιακού κλάδου, οι οποίες βασίστηκαν σε έγγραφα εργασίας των υπηρεσιών της που περιείχαν λεπτομερή κατάλογο ερωτημάτων σχετικά με την προσέγγιση που θα έπρεπε να υιοθετηθεί και τις διατάξεις της νομοθεσίας που θα πρέπει να θεσπιστεί για τις διερευνήσεις μετά από θαλάσσιο ατύχημα. Η Επιτροπή κάλεσε τους συμμετέχοντες στις διαβουλεύσεις να της διαβιβάσουν γραπτώς τα λεπτομερή τους σχόλια.

Η Επιτροπή συγκέντρωσε εν συνεχεία, με τη βοήθεια του Οργανισμού για την Ασφάλεια στη Θάλασσα, τις πληροφορίες που είναι απαραίτητες για την αξιολόγηση του αντίκτυπου της πρότασης. Οι θεμελιώδεις αρχές που διέπουν την πρόταση της Επιτροπής εξετάστηκαν στο πλαίσιο συνεδρίασης τεχνικής φύσεως που οργανώθηκε από τον Οργανισμό τον Φεβρουάριο του 2005, με τη συμμετοχή εμπειρογνομόνων του ΔΜΟ και των αρμοδίων για τη ναυτιλία διοικητικών αρχών και οργανισμών διερεύνησης των κρατών μελών.

Σύνοψη και τρόπος με τον οποίο συνεκτιμήθηκαν οι απαντήσεις που παραλήφθηκαν

Οι εκπρόσωποι των κρατών μελών και του ναυτιλιακού κλάδου καθώς και διάφοροι εμπειρογνώμονες των οποίων ζητήθηκε η γνώμη συμφωνούν πλήρως σχετικά με τη σπουδαιότητα που έχουν οι τεχνικές διερευνήσεις στο πλαίσιο της πολιτικής για την ασφάλεια στη θάλασσα.

Σε γενικές γραμμές, όλα τα μέρη, των οποίων ζητήθηκε η γνώμη, συμφωνούν ως προς τη μεγάλη σημασία που έχει η διεξαγωγή τεχνικών διερευνήσεων θαλάσσιων ατυχημάτων και περιστατικών. Θεωρούν ότι είναι πραγματική η ανάγκη να εναρμονισθούν και να κωδικοποιηθούν οι διάφορες διαδικασίες για τεχνικές διερευνήσεις στα κράτη μέλη, με άξονα τις θεμελιώδεις αρχές και συστάσεις του ΙΜΟ. Εξάλλου, θεωρούν ότι η προτεινόμενη νομοθετική πράξη θα πρέπει να εξασφαλίσει ανταλλαγή εμπειριών σε επίπεδο τουλάχιστον ίδιο προς εκείνο που εξασφαλίστηκε με τη νομοθεσία στον τομέα των αερομεταφορών.

- **Απόκτηση και αξιοποίησή εμπειρογνωμοσύνης**

Σχετικοί επιστημονικοί τομείς / εμπειρογνωμοσύνη

Ασφάλεια στη θάλασσα, τεχνικές διερευνήσεις μετά θαλάσσια συμβάντα

Χρησιμοποιούμενη μεθοδολογία

Συλλογή γνωμοδοτήσεων, εξέταση διαθέσιμης εμπειρογνωμοσύνης, (Διεθνής Οργανισμός Ναυτιλίας, διερευνητικοί οργανισμοί στα κράτη μέλη και σε τρίτες χώρες) και πείρα που έχει αποκτηθεί κατά την εφαρμογή της κοινοτικής νομοθεσίας για

τεχνικές διερευνήσεις που διενεργούνται στον τομέα της πολιτικής αεροπορίας.

Σημαντικότεροι οργανισμοί / Σημαντικότεροι εμπειρογνώμονες των οποίων ζητήθηκε η γνώμη

Εργασίες της προσωρινής επιτροπής του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου για τη βελτίωση της ασφάλειας στη θάλασσα μετά από το ναυάγιο του δεξαμενόπλοιου "Prestige" το 2002 (συμπεράσματα της επιτροπής "MARE").

Ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός για την Ασφάλεια στη Θάλασσα, στον οποίο τα καθήκοντα συμπεριλαμβάνεται η παροχή στήριξης στα κράτη μέλη κατά τη διερεύνηση σοβαρών θαλάσσιων ατυχημάτων και την ανάλυση υφιστάμενων εκθέσεων για ατυχήματα.

Ομάδα εμπειρογνομόνων για την παροχή συμβουλών στην Επιτροπή σχετικά με στρατηγική για τα ατυχήματα στον τομέα των μεταφορών, που συστάθηκε με απόφαση της Επιτροπής της 11<sup>ης</sup> Ιουνίου 2003 (ΕΕ L 144 της 12.6.2003).

Σύνοψη και αξιοποίηση των γνωμοδοτήσεων που παραλήφθηκαν

Αναγνωρίζεται και είναι ευρύτατα παραδεκτή η ύπαρξη εν δυνάμει σοβαρών κινδύνων και μη αναστρέψιμων επιπτώσεων.

Σήμερα, είναι σημαντικές οι διαφορές στην Κοινότητα όσον αφορά την εκτέλεση ανεξάρτητης διερεύνησης μετά από συμβάν στη θάλασσα. Ενώ ορισμένα κράτη μέλη εκτελούν συστηματικώς αυτό το είδος διερεύνησης, σε άλλα κράτη μέλη οι διερευνήσεις διενεργούνται επιφανειακώς και όχι συστηματικώς. Τέλος, οι συστάσεις του IMO όσον αφορά τις τεχνικές διερευνήσεις τηρούνται κατά πολύ διαφορετικό τρόπο. Η έλλειψη σαφών κατευθυντηρίων γραμμών για κοινό επίπεδο δέσμευσης εκ μέρους όλων των κρατών μελών αποτελεί σημαντικότερη έλλειψη της νομοθεσίας της ΕΕ για την ασφάλεια στη θάλασσα.

Στο πλαίσιο της διεθνούς ναυτιλίας, τη μεγαλύτερη ανησυχία δημιουργεί η ανικανότητα ορισμένων κρατών σημασίας να διενεργούν τεχνική διερεύνηση αμέσως μετά από συμβάν στη θάλασσα. Φαίνεται μάλιστα ότι τα κράτη υπό τη σημαία των οποίων συμβαίνουν τα περισσότερα ατυχήματα είναι, αναλογικώς, τα κράτη τα οποία διενεργούν τις λιγότερες διερευνήσεις, ή, τουλάχιστον, δημοσιεύουν λιγότερο τα πορίσματά τους και συνάγουν τα λιγότερα συγκεκριμένα συμπεράσματα, χωρίς το γεγονός τούτο να επιφέρει αντιδράσεις εκ μέρους των αρμοδίων διεθνών οργανισμών.

Μέτρα που χρησιμοποιήθηκαν για την γνωστοποίηση στο κοινό των αποτελεσμάτων της εμπειρογνωμοσύνης

Τα πορίσματα της εμπειρογνωμοσύνης παρατίθενται λεπτομερώς σε ενδεδειγμένη μελέτη αντικτύπου που εκπόνησε η Επιτροπή (βλ. κατωτέρω). Τα δεδομένα και την εμπειρογνωμοσύνη που συνέλεξε ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός για την Ασφάλεια στη Θάλασσα είναι διαθέσιμα στον δικτυακό τόπο του Οργανισμού ([www.emsa.eu.int](http://www.emsa.eu.int)).

• **Ανάλυση αντικτύπου**

Οι τέσσερις εναλλακτικές λύσεις που αποτέλεσαν το αντικείμενο της εξέτασης των πιθανών τρόπων δράσης.

- (1) διατήρηση του σημερινού status quo (καμία δράση)
- (2) κοινοτική πρωτοβουλία μη νομοθετικού περιεχομένου που θα συνίστατο στην ενθάρρυνση της προληπτικής εφαρμογής από τα κράτη μέλη των συστάσεων που περιέχει ο κώδικας του IMO·
- (3) υποβολή αίτησης στον IMO από τα 25 κράτη μέλη της ΕΕ να τροποποιηθούν οι διεθνείς συμβάσεις ούτως ώστε να θεσπιστεί επισήμως η υποχρέωση να διενεργείται επισήμως τεχνική διερεύνηση μετά από συμβάντα στη θάλασσα, και
- (4) εκπόνηση σαφών κατευθυντηρίων γραμμών σε επίπεδο Κοινότητας σχετικά με την εκτέλεση τεχνικών διερευνήσεων και την ανταλλαγή εμπειριών μετά από κάθε σοβαρό συμβάν στη θάλασσα.

Από την ανάλυση του πιθανού αντικτύπου αυτών των εναλλακτικών λύσεων διαπιστώθηκε ότι:

- η πλέον ενδεδειγμένη λύση για την αντιμετώπιση του θέματος της τεχνικών διερευνήσεων μετά συμβάν στη θάλασσα είναι νομοθεσία σε κοινοτικό επίπεδο στο πλαίσιο της πολιτικής για την ασφάλεια στη θάλασσα ·
- ο επιλεχθείς τύπος πράξης (οδηγία η οποία θεσπίζει τις θεμελιώδεις αρχές τις οποίες πρέπει να τηρούν τα κράτη μέλη για τις τεχνικές διερευνήσεις μετά από συμβάν στη θάλασσα) πρέπει να βασίζεται, στο βαθμό που αυτό είναι δυνατόν, στις θεμελιώδεις αρχές και συστάσεις του κώδικα του IMO. Ωστόσο, η προτεινόμενη νομοθετική πράξη θα πρέπει να έχει ως αποτέλεσμα ανταλλαγή εμπειριών σε επίπεδο τουλάχιστον ίδιο με εκείνο που εγγυάται η αντίστοιχη διάταξη που εφαρμόζεται στον τομέα των αερομεταφορών, και ότι
- η κοινοτική δράση στον τομέα αυτό είναι επείγουσα, επειδή οι τεχνικές διερευνήσεις εντάσσονται σε πολιτική που αποσκοπεί στην αποσόβηση νέων θαλάσσιων καταστροφών στην Ευρωπαϊκή Ένωση.

Η εν λόγω ανάλυση αντικτύπου εντάσσεται στο πρόγραμμα νομοθεσίας και εργασιών της Επιτροπής και είναι διαθέσιμη στον δικτυακό τόπο της Επιτροπής:

[http://europa.eu.int/comm/secretariat\\_general/impact/index\\_en.htm](http://europa.eu.int/comm/secretariat_general/impact/index_en.htm)

### 3) ΟΙ ΝΟΜΙΚΕΣ ΠΤΥΧΕΣ ΤΗΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ

- **Σύνοψη των προτεινομένων μέτρων**

Ο γενικός στόχος της πρότασης (άρθρο 1) είναι η βελτίωση της ασφάλειας στη θάλασσα και η πρόληψη μελλοντικών καταστροφών. Όπως και στον τομέα των αερομεταφορών, ο στόχος των τεχνικών διερευνήσεων στον ναυτιλιακό τομέα δεν είναι να καθοριστεί ούτε καν να καταλογισθεί οποιαδήποτε αστική ή ποινική ευθύνη, αλλά να διαπιστωθούν οι περιστάσεις και να διερευνηθούν τα αίτια συμβάντων στη θάλασσα, προκειμένου να αντληθούν όλα τα πιθανά διδάγματα για τη βελτίωση της ασφάλειας στη θάλασσα.

Για να εκπονηθεί η πρόταση λήφθηκαν υπόψη οι κανόνες του διεθνούς ναυτικού δικαίου και οι ορισμοί και οι συστάσεις του Κώδικα του ΙΜΟ για τις διερευνήσεις των θαλάσσιων ατυχημάτων και περιστατικών (άρθρα 2 και 3). Με την πρόταση αυτή θεσπίζεται στο κοινοτικό δίκαιο η υποχρέωση των κρατών μελών να διενεργούν τεχνικές διερευνήσεις μετά από θαλάσσια ατυχήματα (άρθρα 5 και 6).

Στην πρόταση προβλέπεται το καθεστώς για την τεχνική διερεύνηση στον ναυτιλιακό τομέα (άρθρο 4) με τη διεύρυνση ή τη σύσταση ειδικών οργανισμών και την παροχή στα πρόσωπα που διερευνούν εξουσιών έναντι τρίτων (άρθρο 7). Εξάλλου, η πρόταση περιλαμβάνει διάταξη σχετική με τη συνεργασία μεταξύ των κρατών μελών (άρθρο 8) και μεταξύ των κρατών μελών και τρίτων χωρών (άρθρο 9). Προβλέπεται επίσης η διατήρηση των αποδεικτικών στοιχείων (άρθρα 10 και 11) καθώς και διαδικασίες για την προστασία, τη φύλαξη και τη σύνταξη εκθέσεων διερεύνησης και την εξασφάλιση της ανταλλαγής εμπειριών (άρθρα 12,13, 14 και 15).

Τέλος, στην πρόταση λαμβάνεται υπόψη ο ρόλος που θα διαδραματίζει στον τομέα αυτό ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός για την Ασφάλεια στη Θάλασσα, σύμφωνα με τις διατάξεις του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1406/2002.

- **Νομική βάση**

Άρθρο 80 παράγραφος 2 της Συνθήκης ΕΚ

- **Αρχή της επικουρικότητας**

Η αρχή της επικουρικότητας εφαρμόζεται επειδή η πρόταση δεν αφορά τομέα όπου είναι αποκλειστικώς αρμόδια η Κοινότητα.

Οι στόχοι της πρότασης δεν είναι δυνατόν να εκπληρωθούν επαρκώς από τα κράτη μέλη για τους εξής λόγους.

Είναι αναγκαίο να εναρμονισθούν και να κωδικοποιηθούν σε επίπεδο της Κοινότητας οι διάφορες διαδικασίες για τεχνικές διερευνήσεις στα κράτη μέλη, να διακρίνονται σαφώς οι τεχνικές διερευνήσεις επί θεμάτων ασφάλειας από τις δικαστικές ανακρίσεις, να επιταχυνθεί η πρόσβαση των προσώπων που διερευνούν στον τόπο του ατυχήματος, η απόκτηση πρόσβασης στα αποδεικτικά στοιχεία και η συζήτηση με τα ενδιαφερόμενα πρόσωπα και να εξασφαλιστεί η ανεξαρτησία των προσώπων που διερευνούν από την εποπτεύουσα διοικητική αρχή.

Η έλλειψη σαφών κατευθυντηρίων γραμμών σχετικά με την εκτέλεση τεχνικών διερευνήσεων και την ανταλλαγή εμπειριών με σκοπό την πρόληψη των κινδύνων σοβαρών ναυτικών ατυχημάτων σε επίπεδο ευρωπαϊκό συνιστά διαπιστωμένη έλλειψη της νομοθεσίας της ΕΕ στον τομέα της ασφάλειας στη θάλασσα. Εξάλλου, η έλλειψη δέσμευσης εκ μέρους όλων των κρατών μελών επηρεάζει αρνητικά το επίπεδο της ασφάλειας και τις προσπάθειες για πρόληψη του κινδύνου σοβαρών ατυχημάτων σε όλη την ΕΕ.

Οι στόχοι της πρότασης είναι δυνατόν να επιτευχθούν καλύτερα με δράσεις σε επίπεδο Κοινότητας για τους λόγους που παρατίθενται κατωτέρω.

Συντονισμένο δίκτυο για την ανταλλαγή πληροφοριών το οποίο θα επιτρέπει, ανάλογα με την περίπτωση, κοινή δράση για τον εντοπισμό και την έγκαιρη πρόληψη του κινδύνου νέων ναυτικών ατυχημάτων είναι αποτελεσματικότερο από ό,τι μεμονωμένες νομοθετικές πράξεις που θα αποσκοπούν στη διαπίστωση των συνθηκών και τη διερεύνηση των αιτίων συμβάντων στη θάλασσα, για να αντληθούν διδάγματα με σκοπό τη βελτίωση της ασφάλειας στη θάλασσα.

Μέτρο σε επίπεδο Κοινότητας εξασφαλίζει ότι από όλα τα κράτη μέλη που έχουν ναυτιλιακά συμφέροντα θα διενεργείται συστηματικώς τεχνική διερεύνηση μετά από συμβάν στη θάλασσα.

Η υλοποίηση αυτών των διερευνήσεων σύμφωνα με κοινή μέθοδο που να ανταποκρίνεται σε θεμελιώδεις αρχές συμφωνημένες σε διεθνές επίπεδο θα εξασφαλίζει την ποιότητα και την αποτελεσματικότητα της διερεύνησης.

Η ύπαρξη δικτύου συνεργασίας των οργανισμών διερεύνησης των κρατών μελών εξασφαλίζει την από κοινού αξιοποίηση της τεχνολογίας, την αμοιβαία τεχνική συνδρομή και την καθιέρωση αποτελεσματικών μηχανισμών για αξιοποίηση της πείρας ώστε να αποφεύγεται ο κίνδυνος συναφών ατυχημάτων σε επίπεδο Κοινότητας.

Τέλος, η δημιουργία συστήματος βάσεων δεδομένων και οι ανταλλαγές τεχνικών πληροφοριών αναβαθμίζει τις μεμονωμένες δράσεις των κρατών μελών για την προστασία της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα και για να προλαμβάνονται οι περιβαλλοντικές επιπτώσεις θαλάσσιων ατυχημάτων.

Το πεδίο εφαρμογής της πρότασης περιορίζεται στην αποτελεσματική εφαρμογή στην Κοινότητα της υποχρέωσης να εκτελούνται διερευνήσεις μετά από ατύχημα, σύμφωνα με τα προβλεπόμενα στο διεθνές ναυτικό δίκαιο. Στην πρόταση προβλέπονται σαφείς κατευθυντήριες γραμμές για την εφαρμογή των συστάσεων που εκπόνησε προς το σκοπό αυτό ο IMO.

Κατά συνέπεια, η πρόταση συμβαδίζει με την αρχή της επικουρικότητας.

- **Αρχή της αναλογικότητας**

Η πρόταση συμβαδίζει με την αρχή της αναλογικότητας για τους κατωτέρω λόγους.

Στην πρόταση οδηγίας καθορίζονται οι θεμελιώδεις αρχές που διέπουν τις τεχνικές διερευνήσεις μετά από συμβάν στη θάλασσα. Επαφίεται στη διακριτική ευχέρεια των κρατών μελών να λάβουν τα πλέον ενδεδειγμένα μέτρα για να εξασφαλίζουν την εφαρμογή της οδηγίας σε εθνικό επίπεδο.

Εξάλλου, η πρόταση βασίζεται στις διατάξεις των διεθνών ναυτικών συμβάσεων και συστάσεων του IMO που οφείλουν να τηρούν τα κράτη μέλη. Στην πρόταση οδηγίας θεσπίζονται τα ελάχιστα κριτήρια ποιότητας για την πρακτική εφαρμογή αυτών των διατάξεων και συστάσεων, παρέχοντας ωστόσο στα κράτη μέλη περιθώρια διακριτικής ευχέρειας. Εξάλλου, προβλέπεται η δημιουργία πλαισίου αμοιβαίας συνεργασίας και



τεχνικής συνδρομής σε ευρωπαϊκή κλίμακα, το οποίο δεν διαθέτουν σήμερα τα κράτη μέλη.

Η πρόταση δεν συνεπάγεται χρηματοοικονομική ή/και διοικητική επιβάρυνση των οικονομικών κύκλων ή των πολιτών. Σε επίπεδο εθνικών διοικήσεων, τα κράτη μέλη τα οποία δεν διαθέτουν σήμερα τις απαραίτητες υποδομές για τις διερευνήσεις των ατυχημάτων του ναυτιλιακού κλάδου θα πρέπει να καταβάλουν διοικητικές προσπάθειες για τη δημιουργία των απαραίτητων ικανοτήτων. Η πρόταση δεν αφορά τις περιφερειακές και τοπικές αρχές.

Η ανταλλαγή εμπειριών που θα προκύψουν από τις τεχνικές διερευνήσεις θα συμβάλει στη βελτίωση της ασφάλειας του στόλου και της κυκλοφορίας στη θάλασσα και θα μειώσει έτσι τον κίνδυνο που συνεπάγονται νέα ατυχήματα και περιστατικά.

- **Επιλογή του τύπου νομοθετικής πράξης**

Προτεινόμενος τύπος νομοθετικής πράξης / νομοθετικών πράξεων: οδηγία

Άλλος τύπος νομοθετικής πράξης δεν θα ήταν ενδεδειγμένος για τους κατωτέρω λόγους:

Ένας από τους κύριους στόχους της πρότασης είναι ο καθορισμός σαφών κατευθυντηρίων γραμμών για την εκτέλεση ανεξάρτητων διερευνήσεων μετά από θαλάσσια ατυχήματα ή περιστατικά. Με οδηγία παρέχεται η δυνατότητα να καθοριστούν οι γενικές θεμελιώδεις αρχές δράσης σε επίπεδο κοινοτικού δικαίου, παρέχοντας τη μεγαλύτερη δυνατή διακριτική ευχέρεια στα κράτη μέλη για τη λήψη αποφάσεων όσον αφορά τα απαραίτητα μέτρα.

Άλλοι μηχανισμοί, όπως η συνεργασία σε προαιρετική βάση μεταξύ κρατών μελών ή η αυτορρύθμιση (τεχνικές διερευνήσεις που διενεργούνται από τους οικονομικούς φορείς εκμετάλλευσης) δεν θα ήταν ενδεδειγμένοι. Η εμπειρία από τα ατυχήματα των δεξαμενόπλοιων "Erika" και "Prestige" κατέδειξε σαφώς τις ανεπάρκειες του διεθνούς δικαίου και τις δυσχέρειες που πρέπει να αντιμετωπίσουν τα κράτη μέλη της ΕΕ για την ολοκλήρωση σε εύλογο χρονικό διάστημα επαρκών τεχνικών διερευνήσεων μετά από σοβαρό θαλάσσιο ατύχημα.

#### **4) ΔΗΜΟΣΙΟΝΟΜΙΚΗ ΕΠΙΠΤΩΣΗ**

Η νομοθετική πρόταση δεν έχει καμία επίπτωση στις επιχειρησιακές δαπάνες του προϋπολογισμού της Κοινότητας. Έχει προβλεφθεί πολύ περιορισμένου μεγέθους επίπτωση στις διοικητικές δαπάνες για να εξασφαλιστεί η ορθή παρακολούθηση της εφαρμογής της οδηγίας.

## 5) ΣΥΜΠΛΗΡΩΜΑΤΙΚΕΣ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ

- **Κατάργηση της ισχύουσας νομοθεσίας**

Με την έγκριση της πρότασης θα καταργηθούν ορισμένες νομοθετικές διατάξεις.

- **Ρήτρα επανεξέτασης/αναθεώρησης/λήξης της ισχύος**

Η πρόταση περιλαμβάνει ρήτρα αναθεώρησης.

- **Πίνακας αντιστοίχισης**

Τα κράτη μέλη υποχρεούνται να κοινοποιήσουν στην Επιτροπή το κείμενο των εθνικών διατάξεων με τις οποίες μεταφέρεται η οδηγία στο δίκαιό τους, καθώς και πίνακα αντιστοίχισης των εν λόγω διατάξεων και της παρούσας οδηγίας.

- **Ευρωπαϊκός Οικονομικός Χώρος**

Η προτεινόμενη πράξη αφορά θέμα του ΕΟΧ και κατά συνέπεια θα πρέπει να διευρυνθεί ώστε να καλύπτει τον Ευρωπαϊκό Οικονομικό Χώρο.

Πρόταση

**ΟΔΗΓΙΑΣ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ**

**για τον καθορισμό των θεμελιωδών αρχών που διέπουν τη διερεύνηση των ατυχημάτων στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών και για την τροποποίηση των οδηγιών 1999/35/ΕΚ και 2002/59/ΕΚ**

**(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<sup>1</sup>,

τη γνώμη της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής<sup>2</sup>,

τη γνώμη της Επιτροπής Περιφερειών<sup>3</sup>,

αποφασίζοντας σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 251 της συνθήκης<sup>4</sup>,

Εκτιμώντας τα εξής:

- (1) Η ασφάλεια στις θαλάσσιες μεταφορές στην Ευρώπη πρέπει να διατηρηθεί γενικώς σε υψηλό επίπεδο και να καταβληθεί κάθε προσπάθεια για να μειωθεί ο αριθμός των θαλάσσιων ατυχημάτων και περιστατικών.
- (2) Η ταχεία διεξαγωγή της τεχνικής διερεύνησης των θαλάσσιων ατυχημάτων βελτιώνει την ασφάλεια στην θάλασσα επειδή συμβάλλει στην πρόληψη της επανάληψης τέτοιων ατυχημάτων που έχουν ως αποτέλεσμα απώλεια ανθρωπίνων ζωών, απώλεια πλοίων και ρύπανση του θαλάσσιου περιβάλλοντος.
- (3) Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, με το ψήφισμά του σχετικά με τη βελτίωση της ασφάλειας στη θάλασσα<sup>5</sup>, ζήτησε από την Επιτροπή να υποβάλλει πρόταση οδηγίας σχετικά με την έρευνα των θαλάσσιων ατυχημάτων.

---

<sup>1</sup> EE C [...], [...], σ. [...].

<sup>2</sup> EE C [...], [...], σ. [...].

<sup>3</sup> EE C [...], [...], σ. [...].

<sup>4</sup> EE C [...], [...], σ. [...].

<sup>5</sup> 2003-2235 (INI)

- (4) Με το άρθρο 2 της Διεθνούς Σύμβασης του 1982 των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας (UNCLOS)<sup>6</sup>, θεσπίζεται το δικαίωμα των παράκτιων κρατών να διερευνούν τα αίτια οποιουδήποτε θαλάσσιου ατυχήματος εντός των χωρικών του υδάτων το οποίο ενδέχεται να παρουσιάσει κίνδυνο για τη ζωή ή το περιβάλλον, κινητοποιεί τις αρχές έρευνας και διάσωσης παράκτιου κράτους ή το επηρεάζει κατ' άλλο τρόπο.
- (5) Στο άρθρο 94 της UNCLOS ορίζεται ότι το κράτος της σημαίας φροντίζει για τη διεξαγωγή έρευνας από ή ενώπιον προσώπου ή προσώπων που διαθέτουν τα κατάλληλα προσόντα για ορισμένα ατυχήματα ή περιστατικά στην ανοικτή θάλασσα.
- (6) Η διεθνής σύμβαση του 1974 περί ασφάλειας της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα (κανονισμός I/21 της SOLAS), η διεθνής σύμβαση του 1966 περί γραμμών φορτώσεως πλοίων και η διεθνής σύμβαση του 1973 για την πρόληψη της ρύπανσης από τα πλοία καθορίζουν την ευθύνη που υπέχει το κράτος της σημαίας να διενεργεί έρευνες για τα ατυχήματα και να παρέχει τα σχετικά πορίσματα στον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό (IMO).
- (7) Το [σχέδιο] κώδικα για την εφαρμογή των υποχρεωτικών πράξεων του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (IMO)<sup>7</sup> υπενθυμίζει την υποχρέωση κάθε κράτους σημαίας να εξασφαλίζει ότι οι έρευνες για την ασφάλεια στη θάλασσα διενεργούνται από πρόσωπα που διαθέτουν τα κατάλληλα προσόντα για τη διερεύνηση θεμάτων που σχετίζονται με θαλάσσια ατυχήματα και περιστατικά. Ο κώδικας απαιτεί επίσης από κάθε κράτος σημαίας να είναι έτοιμο να διαθέσει για τη διερεύνηση πρόσωπα με τα κατάλληλα προσόντα για το σκοπό αυτό, ανεξαρτήτως από την τοποθεσία που συνέβη το ατύχημα ή το περιστατικό.
- (8) Πρέπει να ληφθεί υπόψη ο κώδικας για τη διερεύνηση των θαλάσσιων ατυχημάτων και περιστατικών που έχει εκδώσει το Νοέμβριο του 1997 ο IMO με το ψήφισμα A.849 (20) της συνέλευσής του, όπου προβλέπεται η εφαρμογή κοινής προσέγγισης για τη διερεύνηση των θαλάσσιων ατυχημάτων και περιστατικών και για τη συνεργασία μεταξύ των κρατών ώστε να εντοπίζονται οι συντελεστές που επιφέρουν θαλάσσια ατυχήματα και περιστατικά. Πρέπει επίσης να λαμβάνεται υπόψη η εγκύκλιος 953 της επιτροπής θαλάσσιας ασφάλειας του IMO, όπου παρέχονται επικαιροποιημένοι ορισμοί των όρων που χρησιμοποιούνται στον κώδικα, καθώς και τα ψηφίσματα του IMO A.861(20) και MSC.163(78), όπου παρέχεται ο ορισμός για το “όργανο καταγραφής δεδομένων ταξιδιού”.
- (9) Σύμφωνα με την οδηγία 1999/35/EK του Συμβουλίου της 29ης Απριλίου 1999 σχετικά με σύστημα υποχρεωτικών επιθεωρήσεων για την ασφαλή εκτέλεση τακτικών δρομολογίων από οχηματαγωγά go-go και ταχύπλοα επιβατηγά σκάφη<sup>8</sup> απαιτείται από τα κράτη μέλη να ορίζουν, στο πλαίσιο των αντίστοιχων εσωτερικών νομικών τους συστημάτων, το νομικό καθεστώς που θα επιτρέψει σε αυτά και σε οιοδήποτε άλλο ουσιαστικώς ενδιαφερόμενο κράτος μέλος να συμμετέχουν, να συνεργάζονται ή, όπου

---

<sup>6</sup> Τελική πράξη της τρίτης διάσκεψης των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της θάλασσας, 1973 -1982, Έγγραφο αριθ. 341.45 L412 1997

<sup>7</sup> Έκδοση IMO/IMO FSI 13/WP.3 της 9ης Μαρτίου 2005

<sup>8</sup> EE L 138, 1.6.1999, σ. 1. Οδηγία όπως τροποποιήθηκε από την οδηγία 2002/84/EK (EE L 324, 29.11.2002, σ. 53)

προβλέπεται στο πλαίσιο του κώδικα για την έρευνα θαλάσσιων ατυχημάτων, να διεξάγουν οιαδήποτε διερεύνηση θαλάσσιου ατυχήματος ή περιστατικού όπου εμπλέκεται οχηματαγωγό go-go ή ταχύπλοο επιβατηγό σκάφος.

- (10) Σύμφωνα με την οδηγία 2002/59/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 27ης Ιουνίου 2002 για τη δημιουργία κοινοτικού συστήματος παρακολούθησης της κυκλοφορίας των πλοίων και ενημέρωσης και την κατάργηση της οδηγίας 93/75/ΕΟΚ του Συμβουλίου<sup>9</sup> απαιτείται από τα κράτη μέλη να συμμορφώνονται με τις διατάξεις του κώδικα του ΙΜΟ για την έρευνα των θαλάσσιων ατυχημάτων και περιστατικών, και να εξασφαλίζουν ότι τα πορίσματα της έρευνας δημοσιεύονται, το συντομότερο δυνατόν, μετά την περάτωσή της.
- (11) Η διερεύνηση των ατυχημάτων και περιστατικών στα οποία εμπλέκονται σκάφη της θαλάσσιας ναυσιπλοΐας, ή άλλα σκάφη σε λιμένες ή άλλες οριοθετημένες θαλάσσιες περιοχές, πρέπει να διενεργείται από ανεξάρτητο οργανισμό ή φορέα ή υπό τον έλεγχό τους ώστε να αποφεύγεται οποιαδήποτε σύγκρουση συμφερόντων.
- (12) Τα κράτη μέλη πρέπει να εξασφαλίζουν ότι το εσωτερικό τους νομικό σύστημα επιτρέπει σε αυτά, καθώς και σε οποιοδήποτε άλλο ουσιαστικώς ενδιαφερόμενο κράτος μέλος, να συμμετέχουν ή να συνεργάζονται στη διερεύνηση ατυχημάτων με βάση τις διατάξεις του κώδικα ΙΜΟ για την έρευνα θαλάσσιων ατυχημάτων.
- (13) Σύμφωνα με τον κανονισμό V/20 της SOLAS, τα επιβατηγά πλοία και τα λοιπά πλοία εκτός των επιβατηγών ολικής χωρητικότητας ίσης ή μεγαλύτερης των 3000 GT, τα οποία έχουν κατασκευαστεί από την 1η Ιουλίου 2002 και μετά πρέπει να φέρουν όργανο καταγραφής δεδομένου ταξιδιού (VDR) ως βοήθημα για την έρευνα ατυχημάτων. Δεδομένης της σημασίας του στο πλαίσιο της εκπόνησης πολιτικής για την πρόληψη των θαλάσσιων ατυχημάτων, ο εν λόγω εξοπλισμός πρέπει να καταστεί υποχρεωτικός στα πλοία που εκτελούν εσωτερικά ή διεθνή δρομολόγια και καταπλέουν σε λιμένες της Κοινότητας.
- (14) Τα δεδομένα που παρέχονται από σύστημα VDR, καθώς και από άλλες ηλεκτρονικές συσκευές, μπορούν να χρησιμεύσουν αναδρομικώς, μετά από θαλάσσιο ατύχημα ή περιστατικό για τη διερεύνηση των αιτίων του, και προληπτικώς, για την απόκτηση γνώσεων σχετικά με τις περιστάσεις που είναι δυνατόν να οδηγήσουν σε τέτοια συμβάντα. Τα κράτη μέλη πρέπει να εξασφαλίζουν ότι τα δεδομένα αυτά, όταν είναι διαθέσιμα, χρησιμοποιούνται καταλλήλως για τους δύο αυτούς σκοπούς.
- (15) Πρέπει να διερευνώνται ή να εξετάζονται με άλλο τρόπο συναγερμοί ή πληροφορίες που προέρχονται από οποιαδήποτε πηγή σχετικά με το ότι διατρέχουν κίνδυνο κάποιο πλοίο ή πρόσωπα επί πλοίου ή από πλοίο ότι, ως αποτέλεσμα συμβάντος σχετιζόμενου με τη λειτουργία πλοίου, υφίσταται σημαντικός κίνδυνος να προκληθούν ζημίες σε πρόσωπα, στο σκαρί του πλοίου ή στο περιβάλλον.
- (16) Σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1406/2002 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου<sup>10</sup>, ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός για την Ασφάλεια στη Θάλασσα (στο

---

<sup>9</sup> ΕΕ L 208, 5.8.2002, σ. 10

<sup>10</sup> ΕΕ L 208, 5.8.2002, σ. 1. Κανονισμός που τροποποιήθηκε τελευταία φορά από τον κανονισμό 724/2004, (ΕΕ L 129, 29.4.2004, σ. 1)

εξής “ο Οργανισμός”) οφείλει να συνεργάζεται με τα κράτη μέλη για την ανάπτυξη τεχνικών λύσεων και την παροχή τεχνικής βοήθειας σε συνάρτηση με την εφαρμογή της κοινοτικής νομοθεσίας. Σε θέματα διερεύνησης ατυχημάτων ο Οργανισμός έχει συγκεκριμένο καθήκον να διευκολύνει τη συνεργασία μεταξύ των κρατών μελών και της Επιτροπής στην ανάπτυξη κοινής μεθοδολογίας, για την έρευνα θαλάσσιων ατυχημάτων δυνάμει συμφωνημένων διεθνών αρχών λαμβάνοντας δεόντως υπόψη τα διαφορετικά νομικά συστήματα στα κράτη μέλη.

- (17) Σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1406/2002, ο Οργανισμός πρέπει να διευκολύνει τη συνεργασία στηρίζοντας τα κράτη μέλη κατά τη διερεύνηση σοβαρών θαλάσσιων ατυχημάτων και την ανάλυση υφιστάμενων εκθέσεων έρευνας για ατυχήματα.
- (18) Οι συστάσεις για την ασφάλεια που είναι αποτέλεσμα διερεύνησης θεμάτων ασφάλειας μετά από ατύχημα ή περιστατικό πρέπει να λαμβάνονται δεόντως υπόψη από τα κράτη μέλη.
- (19) Δεδομένου ότι ο σκοπός της τεχνικής διερεύνησης είναι η πρόληψη μελλοντικών θαλάσσιων ατυχημάτων και περιστατικών, τα συμπεράσματα και οι συστάσεις για την ασφάλεια πρέπει να μη χρησιμοποιούνται για τον καθορισμό υπαιτιότητας ή την απόδοση ευθυνών.
- (20) Δεδομένου ότι οι στόχοι της παρούσας οδηγίας, ήτοι η βελτίωση της ασφάλειας στη θάλασσα στην Κοινότητα και, με τον τρόπο αυτό, ο περιορισμός του κινδύνου θαλάσσιων ατυχημάτων στο μέλλον, είναι αδύνατον να επιτευχθούν επαρκώς από τα κράτη μέλη και, συνεπώς, είναι δυνατόν, λόγω της κλίμακας ή των αποτελεσμάτων της δράσης, να επιτευχθούν καλύτερα σε κοινοτικό επίπεδο, η Κοινότητα μπορεί να λάβει μέτρα, σύμφωνα με την αρχή της επικουρικότητας που διατυπώνεται στο άρθρο 5 της Συνθήκης. Σύμφωνα με την αρχή της αναλογικότητας όπως διατυπώνεται στο εν λόγω άρθρο, η παρούσα οδηγία δεν υπερβαίνει τα αναγκαία όρια για την επίτευξη των στόχων αυτών.
- (21) Τα απαιτούμενα μέτρα για την εφαρμογή της παρούσας οδηγίας θεσπίζονται σύμφωνα με την απόφαση 1999/468/ΕΚ του Συμβουλίου, της 28ης Ιουνίου 1999, για τον καθορισμό των όρων άσκησης των εκτελεστικών αρμοδιοτήτων που ανατίθενται στην Επιτροπή<sup>11</sup>,

ΕΞΕΔΩΣΑΝ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΟΔΗΓΙΑ:

*Άρθρο 1*  
*Αντικείμενο*

Σκοπός της παρούσας οδηγίας είναι η βελτίωση της ασφάλειας στη θάλασσα ώστε να περιορισθεί στο μέλλον ο κίνδυνος θαλάσσιων ατυχημάτων, με :

- α) διευκόλυνση της ταχείας διερεύνησης θεμάτων ασφάλειας και της κατάλληλης ανάλυσης μετά από θαλάσσια ατυχήματα και περιστατικά, και

---

<sup>11</sup> ΕΕ L 184, 17.7.1999, σ. 23.

- β) εξασφάλιση έγκαιρης και ακριβούς αναφοράς της διερεύνησης θεμάτων ασφάλειας και υποβολής προτάσεων για διορθωτικά μέτρα.

Διερευνήσεις σύμφωνα με την παρούσα οδηγία δεν σχετίζονται με τον καθορισμό της υπαιτιότητας ή με την απόδοση ευθυνών, παρά μόνο στο μέτρο που η απόδοση ευθυνών είναι αναγκαία για την επίτευξη του σκοπού της οδηγίας.

## *Άρθρο 2* *Πεδίο εφαρμογής*

1. Η παρούσα οδηγία εφαρμόζεται σε θαλάσσια ατυχήματα, περιστατικά και συναγεμμούς κινδύνου:
  - α) όπου εμπλέκεται πλοίο που φέρει τη σημαία κράτους μέλους, ή
  - β) που συμβαίνουν ή εκπέμπονται σε περιοχές που υπάγονται στη δικαιοδοσία των κρατών μελών, ή
  - γ) που αφορούν άλλα ουσιαστικά συμφέροντα των κρατών μελών.
2. Η παρούσα οδηγία δεν εφαρμόζεται σε θαλάσσια ατυχήματα, περιστατικά και συναγεμμούς κινδύνου που αφορούν μόνο:
  - α) πολεμικά και οπλιταγωγά πλοία και άλλα πλοία την κυριότητα ή τη διαχείριση των οποίων έχει κράτος μέλος και τα οποία χρησιμοποιούνται μόνο για την παροχή δημόσιων μη εμπορικών υπηρεσιών·
  - β) μη μηχανοκίνητα πλοία, ξύλινα πλοία πρωτόγονης κατασκευής, θαλαμηγούς και σκάφη αναψυχής, εκτός αν είναι επανδρωμένα ή πρόκειται να επανδρωθούν με πλήρωμα και μεταφέρουν περισσότερους από 12 επιβάτες για εμπορικούς σκοπούς·
  - γ) σκάφη εσωτερικής ναυσιπλοΐας που πλέουν σε εσωτερικές πλωτές οδούς·
  - δ) αλιευτικά σκάφη μήκους μέχρι 24 μέτρα·
  - ε) μόνιμες υπεράκτιες μονάδες γεώτρησης.

## *Άρθρο 3* *Ορισμοί*

Για τους σκοπούς της παρούσας οδηγίας:

- 1) Ως «SOLAS» νοείται η διεθνής σύμβαση περί ασφάλειας της ανθρώπινης ζωής εν θαλάσση (SOLAS 74), όπως τροποποιήθηκε με τα πρωτόκολλα των ετών 1978 και 1988·

ως «κώδικας IMO» νοείται ο κώδικας για τη διερεύνηση των θαλάσσιων ατυχημάτων και περιστατικών που έχει εκδώσει ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός

(ΙΜΟ) με το ψήφισμα Α.849(20) της συνέλευσής του στις 27 Νοεμβρίου 1997, όπως έχει τροποποιηθεί.

- 2) Για τους ακόλουθους όρους ισχύουν οι ορισμοί που περιέχονται στο κώδικα ΙΜΟ:
  - α) “θαλάσσιο ατύχημα”,
  - β) “πολύ σοβαρό ατύχημα”,
  - γ) “θαλάσσιο περιστατικό”,
  - δ) “διερεύνηση θεμάτων ασφάλειας μετά από θαλάσσιο ατύχημα ή περιστατικό”,
  - ε) “ουσιαστικώς ενδιαφερόμενο κράτος”.
- 3) Οι όροι “σοβαρό ατύχημα” και “λιγότερο σοβαρό ατύχημα” νοούνται σύμφωνα με τους επικαιροποιημένους ορισμούς που περιέχονται στην εγκύκλιο 953 της Επιτροπής του ΙΜΟ για την ασφάλεια στη θάλασσα.
- 4) οι όροι “οχηματαγωγό go-go” και “ταχύπλοο επιβατηγό σκάφος” νοούνται σύμφωνα με τους ορισμούς που περιέχονται στο άρθρο 2 της οδηγίας 1999/35/ΕΚ.
- 5) ως “κύριο κράτος μέλος διερεύνησης” νοείται κράτος μέλος από το οποίο ζητείται να διενεργήσει ή, σε περίπτωση περισσοτέρων ουσιαστικώς ενδιαφερόμενων κρατών, είναι επικεφαλής διερεύνησης θεμάτων ασφάλειας σύμφωνα με την παρούσα οδηγία.
- 6) ο όρος “όργανο καταγραφής δεδομένων ταξιδιού” (VDR) νοείται σύμφωνα με τον ορισμό που περιλαμβάνεται στα ψηφίσματα Α.861 (20) και MSC.163 (78) του ΙΜΟ
- 7) ως “συναγερμός κινδύνου” νοείται σήμα που εκπέμπει πλοίο, ή πληροφορίες από οποιαδήποτε πηγή, με τα οποία δηλώνεται ότι πλοίο ή πρόσωπα επί πλοίου ή από πλοίο κινδυνεύουν στη θάλασσα.
- 8) ως “Σύσταση για την ασφάλεια” νοείται οποιαδήποτε πρόταση προερχόμενη:
  - α) είτε από διερευνητικό οργανισμό κράτους που διενεργεί ή είναι κύριο κράτος διερεύνησης θεμάτων ασφάλειας μετά από θαλάσσιο ατύχημα ή θαλάσσιο περιστατικό και βασίζεται σε πληροφορίες που προέκυψαν από τη διερεύνηση, είτε, κατά περίπτωση,
  - β) από την Επιτροπή που ενεργεί βάσει ανάλυσης συνοπτικών δεδομένων.

#### *Άρθρο 4*

#### *Καθεστώς των διερευνήσεων θεμάτων ασφάλειας*

1. Τα κράτη μέλη ορίζουν, στο πλαίσιο των αντίστοιχων εσωτερικών νομικών τους συστημάτων, κανόνες για τη διερεύνηση θεμάτων ασφάλειας των θαλάσσιων ατυχημάτων ή περιστατικών. Προς το σκοπό αυτό εξασφαλίζουν ότι οι διερευνήσεις αυτές :



- α) είναι ανεξάρτητες από δικαστικές ή άλλες παράλληλες έρευνες που διενεργούνται για να καθοριστεί η υπαιτιότητα ή να αποδοθούν ευθύνες· και
  - β) δεν παρακωλύονται, αναβάλλονται ή καθυστερούν λόγω των δικαστικών ή άλλων παράλληλων ερευνών.
2. Οι κανόνες που θεσπίζονται από τα κράτη μέλη περιλαμβάνουν διατάξεις οι οποίες προβλέπουν:
- α) τη συνεργασία και την αμοιβαία συνδρομή κατά τη διεξαγωγή από άλλο κύριο κράτος μέλος διερεύνησης θεμάτων ασφάλειας μετά από θαλάσσιο ατύχημα ή περιστατικό, ή την ανάθεση σε άλλο κράτος μέλος του καθήκοντος του κύριου κράτους μέλους διερεύνησης θαλάσσιου ατυχήματος ή περιστατικού σύμφωνα με τις διατάξεις της παρούσας οδηγίας, και
  - β) τον συντονισμό, σε στενή συνεργασία με την Επιτροπή, των δραστηριοτήτων των οικείων οργανισμών διερευνήσεων στο βαθμό που αυτό είναι αναγκαίο για την επίτευξη των στόχων της παρούσας οδηγίας.

#### *Άρθρο 5* *Υποχρέωση διερεύνησης*

1. Κάθε κράτος μέλος εξασφαλίζει ότι τη διερεύνηση αναλαμβάνει ο οργανισμός διερευνήσεων που αναφέρεται στο άρθρο 8 μετά από σοβαρό ή πολύ σοβαρό θαλάσσιο ατύχημα:
- α) στο οποίο εμπλέκεται πλοίο το οποίο φέρει τη σημαία του, ανεξαρτήτως από τον τόπο όπου συνέβη το ατύχημα ή
  - β) το οποίο συμβαίνει σε περιοχή που υπάγεται στη δικαιοδοσία του, ανεξαρτήτως από τη σημαία του πλοίου ή των πλοίων που εμπλέκονται στο ατύχημα·ή
  - γ) για το οποίο είναι ουσιαστικώς ενδιαφερόμενο το κράτος μέλος, ανεξαρτήτως του τόπου του ατυχήματος και της σημαίας του πλοίου ή των πλοίων που εμπλέκονται.
2. Πέραν της διερεύνησης σοβαρών και πολύ σοβαρών ατυχημάτων, ο οργανισμός διερευνήσεων που αναφέρεται στο άρθρο 8, μετά από αρχική διαπίστωση των γεγονότων της συγκεκριμένης περίπτωσης, αποφασίζει κατά πόσον θα διενεργηθεί διερεύνηση θεμάτων ασφάλειας μετά από λιγότερο σοβαρό ατύχημα, θαλάσσιο περιστατικό ή συναγερμό κινδύνου.
- Στην απόφασή του λαμβάνει υπόψη τη σοβαρότητα του ατυχήματος ή του περιστατικού, τον τύπο του σκάφους ή και του φορτίου που αφορούσε ο συναγερμός κινδύνου ή και οποιοδήποτε αίτημα των αρχών αναζήτησης και διάσωσης.
3. Το πεδίο εφαρμογής και οι πρακτικές διευθετήσεις για τις διερευνήσεις θεμάτων ασφάλειας καθορίζεται από τον οργανισμό διερευνήσεων του κύριου κράτους μέλους διερεύνησης σε συνεργασία με τους αντίστοιχους οργανισμούς άλλων ουσιαστικώς ενδιαφερόμενων κρατών, κατά τον πλέον ενδεδειγμένο τρόπο για την

επίτευξη των σκοπών της παρούσας οδηγίας και με σκοπό την πρόληψη μελλοντικών ατυχημάτων και περιστατικών.

4. Κατά τις διερευνήσεις θεμάτων ασφάλειας τηρείται η κοινή μεθοδολογία για την διερεύνηση θαλάσσιων ατυχημάτων και περιστατικών που αναπτύχθηκε σύμφωνα με το άρθρο 2, στοιχείο ε), του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1406/2002. Για την έγκριση ή την τροποποίηση αυτής της μεθοδολογίας για τους σκοπούς της παρούσας οδηγίας λαμβάνεται απόφαση σύμφωνα με τη διαδικασία που αναφέρεται στο άρθρο 18, παράγραφος 2.
5. Η διερεύνηση θεμάτων ασφάλειας αρχίζει όσο το δυνατόν ταχύτερα μετά από θαλάσσιο ατύχημα ή περιστατικό.

#### *Άρθρο 6 Υποχρέωση αναφοράς*

Στο πλαίσιο του εθνικού νομικού του συστήματος, κάθε κράτος μέλος απαιτεί από τις αρμόδιες αρχές ή και τα εμπλεκόμενα μέρη να αναφέρουν αμέσως στον οργανισμό του διερευνήσεων κάθε ατύχημα, περιστατικό και συναγερμό κινδύνου που εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής της παρούσας οδηγίας.

#### *Άρθρο 7 Από κοινού διερευνήσεις θεμάτων ασφάλειας*

1. Στις περιπτώσεις σοβαρών και πολύ σοβαρών ατυχημάτων με ουσιαστικό ενδιαφέρον δύο ή περισσότερων κρατών μελών, τα οικεία κράτη μέλη συμφωνούν ταχέως πιο από αυτά θα είναι το κύριο κράτος μέλος διερεύνησης.

Τα κράτη μέλη αποφεύγουν να διενεργούν παραλλήλως διερευνήσεις θεμάτων ασφάλειας για το ίδιο θαλάσσιο ατύχημα ή περιστατικό. Αποφεύγουν οποιοδήποτε μέτρο το οποίο θα μπορούσε να θέσει σε κίνδυνο την διερεύνηση θεμάτων ασφάλειας που εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής της παρούσας οδηγίας.

2. Κατόπιν κοινής συμφωνίας ένα κράτος μέλος επιτρέπεται να αναθέτει σε άλλο κράτος μέλος το καθήκον του κύριου κράτους μέλους διερεύνησης. Δύναται να καλεί ένα άλλο κράτος μέλος να συμμετάσχει σε τέτοια διερεύνηση.
3. Τη διαδικασία διερεύνησης θαλάσσιου ατυχήματος, περιστατικού ή συναγερμού κινδύνου που αφορά οχηματαγωγό go-go ή ταχύπλοο επιβατηγό σκάφος κινεί το κράτος μέλος στα ύδατα του οποίου συμβαίνει το ατύχημα ή το περιστατικό ή, εάν συμβαίνει σε εξωχωρικά ύδατα, το τελευταίο κράτος μέλος το οποίο επισκέφθηκε το οχηματαγωγό ή σκάφος.

Το κράτος αυτό είναι υπεύθυνο για τη διερεύνηση και το συντονισμό με άλλα ουσιαστικώς ενδιαφερόμενα κράτη μέλη έως ότου συμφωνηθεί αμοιβαίως το κύριο κράτος διερεύνησης.

*Άρθρο 8*  
*Οργανισμοί διερεύνησης*

1. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι οι διερευνήσεις θεμάτων ασφάλειας μετά από θαλάσσιο ατύχημα ή περιστατικό εκτελούνται υπό την ευθύνη αμερόληπτου μόνιμου οργανισμού ή φορεά (εφεξής: «ο οργανισμός διερευνήσεων») και από πρόσωπα που διαθέτουν τα κατάλληλα προσόντα για τη διερεύνηση θεμάτων που σχετίζονται με θαλάσσια ατυχήματα και περιστατικά.

Ο εν λόγω οργανισμός διερευνήσεων είναι λειτουργικώς ανεξάρτητος, ιδίως, από τις εθνικές αρχές που είναι αρμόδιες για την αξιοπλοΐα, την πιστοποίηση, την επιθεώρηση, την επάνδρωση, την ασφαλή ναυσιπλοΐα, τη συντήρηση, τον έλεγχο της θαλάσσιας κυκλοφορίας, τον έλεγχο του κράτους σημαίας, την λειτουργία θαλάσσιων λιμένων και, εν γένει, από οποιοδήποτε άλλο μέρος του οποίου τα συμφέροντα ενδέχεται να συγκρούονται με το καθήκον που ανατίθεται στον οργανισμό διερευνήσεων.
2. Ο οργανισμός διερευνήσεων εξασφαλίζει ότι κάθε πρόσωπο που διερευνά διαθέτει γνώσεις και πρακτική εμπειρία στα θέματα που αφορούν τα συνήθη καθήκοντα διερεύνησης. Επιπλέον, ο οργανισμός διερευνήσεων εξασφαλίζει την ταχεία πρόσβαση στην κατάλληλη εμπειρογνομosύνη, όταν χρειάζεται.
3. Οι δραστηριότητες που ανατίθενται σε οργανισμό διερευνήσεων επιτρέπεται να επεκτείνονται στη συγκέντρωση και ανάλυση δεδομένων που αφορούν την ασφάλεια στη θάλασσα, ιδιαιτέρως για προληπτικούς λόγους, καθόσον οι δραστηριότητες αυτές δεν επηρεάζουν την αμεροληψία ή δεν συνεπάγονται ευθύνη σε θέματα κανονιστικά, διοικητικά ή τυποποίησης.
4. Τα κράτη μέλη απαιτούν, στο πλαίσιο των οικείων εσωτερικών νομικών τους συστημάτων και, όπου είναι απαραίτητο, σε συνεργασία με τις αρμόδιες για τη δικαστική ανάκριση αρχές, να επιτρέπεται στα πρόσωπα που εκτελούν τις διερευνήσεις των δικών τους οργανισμών διερευνήσεων ή οποιουδήποτε άλλου οργανισμού διερευνήσεων στον οποίο έχει ανατεθεί διερεύνηση:
  - α) να έχουν ελεύθερη πρόσβαση σε οποιαδήποτε σχετική περιοχή ή τόπο ατυχήματος, καθώς και σε οποιοδήποτε πλοίο, ναυάγιο ή κατασκευή, συμπεριλαμβανομένων φορτίων, εξοπλισμού ή συντριμμάτων·
  - β) να εξασφαλίζουν την άμεση καταγραφή αποδεικτικών στοιχείων και την ελεγχόμενη αναζήτηση και απομάκρυνση απομειναρίων ναυαγίου, συντριμμάτων και άλλων κατασκευαστικών στοιχείων ή ουσιών προκειμένου να εξεταστούν ή να αναλυθούν·
  - γ) να απαιτούν την εξέταση ή την ανάλυση των στοιχείων που αναφέρονται στο στοιχείο β), και να έχουν ελεύθερη πρόσβαση στα αποτελέσματα αυτών των εξετάσεων ή αναλύσεων·
  - δ) να έχουν ελεύθερη πρόσβαση, να αντιγράφουν και να χρησιμοποιούν οποιοσδήποτε σχετικές πληροφορίες και καταγεγραμμένα δεδομένα, συμπεριλαμβανομένων των δεδομένων του οργάνου καταγραφής δεδομένων

ταξιδιού (VDR), που αφορούν το πλοίο, το ταξίδι, το φορτίο, το πλήρωμα ή οποιοδήποτε άλλο πρόσωπο, αντικείμενο, κατάσταση ή περίπτωση·

- ε) να έχουν ελεύθερη πρόσβαση στα αποτελέσματα εξετάσεων που διενεργήθηκαν στα πτώματα θυμάτων ή δοκιμών που διενεργήθηκαν σε δείγματα τα οποία λήφθηκαν από τα πτώματα των θυμάτων·
  - στ) να ζητεί και να έχει ελεύθερη πρόσβαση στα αποτελέσματα εξετάσεων σε ανθρώπους που εμπλέκονται στην λειτουργία του πλοίου ή οποιοδήποτε άλλου εμπλεκόμενου προσώπου, ή στα αποτελέσματα δοκιμών που διενεργήθηκαν σε δείγματα τα οποία λήφθηκαν από αυτούς·
  - ζ) να εξετάζουν μάρτυρες χωρίς να παρίσταται οποιοδήποτε πρόσωπο του οποίου τα συμφέροντα θα εμποδίσουν τη διενέργεια της διερεύνησης κατά την γνώμη του προσώπου που διερευνά·
  - η) να λαμβάνουν φακέλους επιθεωρήσεων και σχετικές πληροφορίες που διαθέτει το κράτος της σημαίας, οι πλοιοκτήτες, οι νηογνώμονες ή οποιοδήποτε άλλο σχετικό μέρος, εφόσον τα μέρη αυτά ή οι αντιπρόσωποί τους είναι εγκατεστημένοι στο κράτος μέλος·
  - θ) να ζητούν τη συνδρομή των αρμοδίων αρχών των οικείων κρατών, συμπεριλαμβανομένων των επιθεωρητών του κράτους της σημαίας και του κράτους του λιμένα, των αξιωματικών της ακτοφυλακής, της υπηρεσίας εξυπηρέτησης κυκλοφορίας πλοίων, των ομάδων αναζήτησης και διάσωσης, των πλοηγών και του λοιπού λιμενικού προσωπικού ή ναυτικών.
5. Ο οργανισμός διερευνήσεων πρέπει να είναι σε θέση να κινητοποιείται αμέσως μόλις του κοινοποιείται ατύχημα και να έχει στη διάθεσή του επαρκείς πόρους για να ανταποκρίνεται με ανεξαρτησία στα καθήκοντά του. Το καθεστώς των προσώπων που εκτελούν τις διερευνήσεις εξασφαλίζει την απαραίτητη ανεξαρτησία τους.
6. Ο οργανισμός διερευνήσεων επιτρέπεται να συνδυάζει τα καθήκοντα που προβλέπονται στην παρούσα οδηγία με τη διερεύνηση περιστατικών διαφορετικών από θαλάσσια ατυχήματα, υπό τον όρο ότι από τις διερευνήσεις αυτές δεν διακυβεύεται η ανεξαρτησία του.

#### *Άρθρο 9*

#### *Μη αποκάλυψη πληροφοριών*

Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι οι ακόλουθες πληροφορίες παρέχονται αποκλειστικώς και μόνον για τους σκοπούς της διερεύνησης θεμάτων ασφάλειας, εκτός εάν η αρμόδια δικαστική αρχή του οικείου κράτους αποφασίσει ότι τα πλεονεκτήματα από την αποκάλυψη των πληροφοριών υπερσχύουν των δυσμενών επιπτώσεων που θα είχε ενδεχομένως η αποκάλυψή τους εντός του κράτους και διεθνώς στη συγκεκριμένη ή σε οποιαδήποτε μελλοντική διερεύνηση:

- α) όλες οι καταθέσεις μαρτύρων και άλλες δηλώσεις, εξηγήσεις και σημειώσεις που καταγράφηκαν ή παραλήφθηκαν από τον οργανισμό διερευνήσεων κατά την διερεύνηση θεμάτων ασφάλειας·

- β) στοιχεία που αποκαλύπτουν την ταυτότητα των προσώπων που κατέθεσαν στο πλαίσιο διερεύνησης θεμάτων ασφάλειας·
- γ) ιατρικά ή προσωπικά δεδομένα προσώπων που εμπλέκονται στο ατύχημα ή περιστατικό.

*Άρθρο 10*  
*Πλαίσιο μόνιμης συνεργασίας*

1. Τα κράτη μέλη δημιουργούν, σε στενή συνεργασία με την Επιτροπή, πλαίσιο μόνιμης συνεργασίας το οποίο να παρέχει τη δυνατότητα στους οργανισμούς διερεύνησης θεμάτων ασφάλειας μετά από θαλάσσια ατυχήματα ή περιστατικά να συνεργάζονται μεταξύ τους και με την Επιτροπή, στο βαθμό που είναι αναγκαίο για την επίτευξη των στόχων της παρούσας οδηγίας.
2. Οι εσωτερικοί κανόνες λειτουργίας του μόνιμου πλαισίου συνεργασίας και οι οργανωτικές ρυθμίσεις που απαιτούνται για το σκοπό αυτό αποφασίζονται σύμφωνα με την διαδικασία που αναφέρεται στο άρθρο 18, παράγραφος 2.
3. Στο πλαίσιο της μόνιμης συνεργασίας οι οργανισμοί διερεύνησης των κρατών μελών και η Επιτροπή συμφωνούν, συγκεκριμένα, για τους βέλτιστους τρόπους συνεργασίας ούτως ώστε :
  - α) να χρησιμοποιούν από κοινού εγκαταστάσεις, διευκολύνσεις και εξοπλισμό για τεχνικές διερευνήσεις σε απομεινάρια ναυαγίων και εξοπλισμό πλοίων και άλλα αντικείμενα που αφορούν την διερεύνηση θεμάτων ασφάλειας, όπου συμπεριλαμβάνεται η εξαγωγή και η αξιολόγηση πληροφοριών από όργανα καταγραφής δεδομένων ταξιδιού και από ηλεκτρονικές συσκευές·
  - β) να προσφέρουν σε αλλήλους την τεχνική συνεργασία ή την εμπειρογνωμοσύνη που απαιτούνται για την εκτέλεση συγκεκριμένων καθηκόντων·
  - γ) να αποκτούν και να ανταλλάσσουν πληροφορίες σχετικά με τις αναλύσεις δεδομένων ατυχήματος και να προβαίνουν στις κατάλληλες συστάσεις για την ασφάλεια σε επίπεδο Κοινότητας·
  - δ) να καταστρώνουν από κοινού θεμελιώδεις αρχές για την παρακολούθηση των συστάσεων για την ασφάλεια και για την προσαρμογή των μεθόδων διερεύνησης στις εξελίξεις της τεχνολογίας και της επιστήμης·
  - ε) να καταρτίζουν κανόνες για την εμπιστευτικότητα της ανταλλαγής καταθέσεων μαρτύρων και την επεξεργασία δεδομένων·
  - στ) να διοργανώνουν, όπου χρειάζεται, κατάλληλες δραστηριότητες για την κατάρτιση προσώπων που εκτελούν διερευνήσεις·
  - ζ) να προάγουν τη συνεργασία με οργανισμούς ή φορείς διερεύνησης από τρίτες χώρες και με τους διεθνείς οργανισμούς διερεύνησης θαλάσσιων ατυχημάτων σε θέματα που καλύπτονται από την παρούσα οδηγία.

4. Οποιοδήποτε κράτος μέλος του οποίου οι εγκαταστάσεις ή οι υπηρεσίες έχουν ήδη ή θα έπρεπε κανονικά να είχαν χρησιμοποιηθεί από πλοία πριν από ατύχημα ή περιστατικό, και το οποίο έχει πληροφορίες σχετικές με τη διερεύνηση, πρέπει να παρέχει τις πληροφορίες αυτές στον οργανισμό που εκτελεί τη συγκεκριμένη διερεύνηση.

#### *Άρθρο 11 Κόστος*

Τα κράτη μέλη καταβάλλουν κάθε δυνατή προσπάθεια για να αποφεύγουν να επιβαρύνουν οικονομικώς άλλα κράτη μέλη για την παροχή συνδρομής που απαιτήθηκε για τις διερευνήσεις θεμάτων ασφάλειας σύμφωνα με την παρούσα οδηγία.

#### *Άρθρο 12 Συνεργασία με ουσιαστικώς ενδιαφερόμενες τρίτες χώρες*

1. Τα κράτη μέλη συνεργάζονται, στο μέγιστο δυνατό βαθμό, με άλλες ουσιαστικώς ενδιαφερόμενες τρίτες χώρες για τη διερεύνηση θαλάσσιων ατυχημάτων.
2. Σε ουσιαστικώς ενδιαφερόμενες τρίτες χώρες, επιτρέπεται, κατόπιν αμοιβαίας συναίνεσης, να συμμετέχουν σε οποιαδήποτε στάδιο της διερεύνησης θεμάτων ασφάλειας που διενεργείται από κύριο κράτος μέλος διερεύνησης, υπό τους όρους της παρούσας οδηγίας.
3. Η συνεργασία κράτους μέλους σε διερεύνηση από ουσιαστικώς ενδιαφερόμενη τρίτη χώρα δεν θίγει τις απαιτήσεις για τις διερευνήσεις της ασφάλειας μετά από θαλάσσια ατυχήματα ή περιστατικά και τις σχετικές απαιτήσεις υποβολής εκθέσεων σύμφωνα με την παρούσα οδηγία.

#### *Άρθρο 13 Διατήρηση αποδεικτικών στοιχείων*

Τα κράτη μέλη θεσπίζουν μέτρα με τα οποία εξασφαλίζεται ότι τα μέρη που εμπλέκονται σε ατυχήματα, περιστατικά και συναγερμούς κινδύνου που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της παρούσας οδηγίας, καταβάλλουν κάθε δυνατή προσπάθεια ώστε:

- α) να αποθηκεύονται όλες οι πληροφορίες από χάρτες, ημερολόγια πλοίων, ηλεκτρονικές και μαγνητικές καταγραφές και βιντεοταινίες, συμπεριλαμβανομένων πληροφοριών από όργανα καταγραφής δεδομένων ταξιδιού και από άλλες ηλεκτρονικές συσκευές, που αφορούν το χρονικό διάστημα πριν, κατά και μετά το ατύχημα·
- β) να αποσοβείται η επεγγραφή ή άλλη αλλοίωση αυτών των πληροφοριών·
- γ) να αποσοβείται η παρέμβαση σε οποιονδήποτε άλλο εξοπλισμό ο οποίος ενδεχομένως να θεωρείται ευλόγως ότι αφορά τη διερεύνηση του ατυχήματος·

- δ) να συλλέγονται και να φυλάσσονται εσπευσμένα όλα τα αποδεικτικά στοιχεία που χρησιμεύουν για τις διερευνήσεις θεμάτων ασφάλειας μετά από θαλάσσια ατυχήματα ή περιστατικά.

*Άρθρο 14*  
*Εκθέσεις ατυχημάτων*

1. Διερευνήσεις θεμάτων ασφάλειας μετά από θαλάσσια ατυχήματα ή περιστατικά που διενεργούνται σύμφωνα με τους όρους της παρούσας οδηγίας καταλήγουν στη δημοσίευση έκθεσης που υποβάλλεται σύμφωνα με τις κατευθυντήριες γραμμές που ορίζονται στο παράρτημα I.
2. Οι οργανισμοί διερεύνησης καταβάλλουν κάθε δυνατή προσπάθεια ώστε η έκθεση να είναι διαθέσιμη στο κοινό εντός 12 μηνών από την ημερομηνία του ατυχήματος ή περιστατικού. Εάν δεν είναι δυνατόν να συνταχθεί μέσα σε αυτό το χρόνο η έκθεση, δημοσιεύεται προσωρινή έκθεση εντός 12 μηνών από την ημερομηνία του ατυχήματος ή περιστατικού.
3. Ο οργανισμός διερεύνησης του κύριου κράτους μέλους διερεύνησης αποστέλλει στην Επιτροπή αντίγραφο της τελικής ή προσωρινής έκθεσης. Ο οργανισμός διερεύνησης λαμβάνει υπόψη του ενδεχόμενες παρατηρήσεις της Επιτροπής για την βελτίωση της ποιότητας της έκθεσης, κατά τον πλέον ενδεδειγμένο τρόπο για την επίτευξη των στόχων της παρούσας οδηγίας.

*Άρθρο 15*  
*Συστάσεις για την ασφάλεια*

1. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι οι συστάσεις για την ασφάλεια που διατυπώνουν οι οργανισμοί διερεύνησης λαμβάνονται δεόντως υπόψη από τους παραλήπτες των συστάσεων και, κατά περίπτωση, εφαρμόζονται σύμφωνα με την κοινοτική και διεθνή νομοθεσία.
2. Κατά περίπτωση, ο οργανισμός διερευνήσεων ή η Επιτροπή υποβάλλει συστάσεις για την ασφάλεια με βάση ανάλυση συνοπτικών δεδομένων.
3. Σύσταση για την ασφάλεια ή προσωρινή σύσταση επ' ουδενί λόγο δεν περιλαμβάνει την απόδοση ευθυνών ή τον καθορισμό υπαιτιότητας για ατύχημα.

*Άρθρο 16*  
*Σύστημα έγκαιρου συναγερμού*

Εάν ο οργανισμός διερευνήσεων κράτους μέλους κρίνει, σε οποιοδήποτε στάδιο διερεύνησης θαλάσσιου ατυχήματος ή περιστατικού, ότι χρειάζεται επείγουσα δράση σε επίπεδο Κοινότητας για την πρόληψη του κινδύνου νέου ατυχήματος, ενημερώνει εσπευσμένως την Επιτροπή σχετικά με την ανάγκη έγκαιρου συναγερμού.

Η Επιτροπή εξετάζει αμέσως το ζήτημα και, εάν είναι αναγκαίο, απευθύνει μήνυμα προειδοποίησης στις αρμόδιες αρχές όλων των κρατών μελών, στην ναυπηγική βιομηχανία και σε οποιοδήποτε άλλο ενδιαφερόμενο μέρος.

*Άρθρο 17*  
*Ευρωπαϊκή βάση δεδομένων θαλάσσιων ατυχημάτων*

1. Δεδομένα σχετικά με θαλάσσια ατυχήματα και περιστατικά αποθηκεύονται και αναλύονται με τη βοήθεια ευρωπαϊκής ηλεκτρονικής βάσης δεδομένων που δημιουργείται από την Επιτροπή, υπό την ονομασία Ευρωπαϊκή Πλατφόρμα Πληροφοριών Θαλάσσιων Ατυχημάτων (European Marine Casualty Information Platform (EMCIP)).
2. Τα κράτη μέλη κοινοποιούν στην Επιτροπή τις αρχές που θα έχουν δικαίωμα πρόσβασης στη βάση δεδομένων.
3. Οι οργανισμοί διερεύνησης των κρατών μελών κοινοποιούν στην Επιτροπή τα θαλάσσια ατυχήματα και περιστατικά σύμφωνα με τον μορφότυπο στο παράρτημα II. Παρέχουν επίσης στην Επιτροπή τα δεδομένα που προκύπτουν από τις διερευνήσεις θεμάτων ασφάλειας μετά από θαλάσσιο ατύχημα ή περιστατικό, σύμφωνα με το σύστημα κανόνων της βάσης δεδομένων EMCIP.
4. Η Επιτροπή ενημερώνει τους οργανισμούς διερεύνησης των κρατών μελών σχετικά με τις απαιτήσεις και το χρονοδιάγραμμα των διαδικασιών κοινοποίησης και αναφοράς.

*Άρθρο 18*  
*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<sup>12</sup>.
2. Στις περιπτώσεις που γίνεται μνεία της παρούσας παραγράφου, εφαρμόζονται τα άρθρα 5 και 7 της απόφασης 1999/468/ΕΚ, τηρουμένων των διατάξεων του άρθρου 8 της ίδιας απόφασης.  

Η περίοδος που προβλέπεται στο άρθρο 5, παράγραφος 6, της απόφασης 1999/468/ΕΚ ορίζεται σε δύο μήνες.
3. Η επιτροπή θεσπίζει τον εσωτερικό κανονισμό της.

*Άρθρο 19*  
*Εξουσία τροποποίησης*

Η Επιτροπή δύναται να επικαιροποιεί ορισμούς που περιέχονται στην παρούσα οδηγία, καθώς και τις παραπομπές σε πράξεις της Κοινότητας και του IMO, σύμφωνα με τη διαδικασία που αναφέρεται στο άρθρο 18, παράγραφος 2, για να ευθυγραμμισθούν με τα μέτρα της Κοινότητας ή του IMO που έχουν τεθεί σε ισχύ, με την επιφύλαξη της τήρησης των ορίων που προβλέπονται από την παρούσαν οδηγία.

---

<sup>12</sup> ΕΕ L 324, 29.11.2002, σ. 1.



Η Επιτροπή δύναται επίσης να τροποποιεί τα παραρτήματα, σύμφωνα με την ίδια διαδικασία.

*Άρθρο 20*  
*Πρόσθετα μέτρα*

Οι διατάξεις που περιλαμβάνονται στην παρούσα οδηγία δεν θίγουν καθ' οιονδήποτε τρόπο την ευχέρεια κράτους μέλους να λαμβάνει πρόσθετα μέτρα για την ασφάλεια στη θάλασσα που δεν καλύπτονται από την παρούσα οδηγία, υπό τον όρο ότι τα μέτρα αυτά δεν παραβιάζουν την παρούσα οδηγία ή κατ' ουδένα τρόπο δεν επηρεάζουν δυσμενώς την επίτευξη των στόχων της.

*Άρθρο 21*  
*Κυρώσεις*

Τα κράτη μέλη καθορίζουν τους κανόνες σχετικά με τις κυρώσεις που εφαρμόζονται στις παραβιάσεις των τεχνικών διατάξεων που έχουν θεσπιστεί σε εκτέλεση της παρούσας οδηγίας και λαμβάνουν κάθε αναγκαίο μέτρο για να εξασφαλιστεί η θέση τους σε εφαρμογή. Οι προβλεπόμενες κυρώσεις πρέπει να είναι αποτελεσματικές, ανάλογες και αποτρεπτικές.

*Άρθρο 22*  
*Τροποποιήσεις ισχυουσών πράξεων*

1. Το άρθρο 12 της οδηγίας 1999/35/EK διαγράφεται.
2. Το άρθρο 11 της οδηγίας 2002/59/EK διαγράφεται.

*Άρθρο 23*  
*Μεταφορά στο εθνικό δίκαιο*

1. Τα κράτη μέλη θέτουν σε ισχύ τις αναγκαίες νομοθετικές, κανονιστικές και διοικητικές διατάξεις για να συμμορφωθούν προς την παρούσα οδηγία πριν από την [...]. Ανακοινώνουν αμέσως στην Επιτροπή το κείμενο των εν λόγω διατάξεων καθώς και τον πίνακα αντιστοιχίας μεταξύ αυτών των διατάξεων και της παρούσας οδηγίας.

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 έκδοσή τους. Ο τρόπος αυτής της αναφοράς αποφασίζεται από τα κράτη μέλη.

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

*Άρθρο 24*  
*Έναρξη ισχύος*

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

*Άρθρο 25  
Αποδέκτες*

Η παρούσα οδηγία απευθύνεται στα κράτη μέλη.

Βρυξέλλες, [...]

*Για το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο  
Ο Πρόεδρος  
[...]*

*Για το Συμβούλιο  
Ο Πρόεδρος  
[...]*

## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι

### **Μορφή και περιεχόμενο των εκθέσεων διερεύνησης θεμάτων ασφάλειας**

#### Πρόλογος

Στο παρόν μέρος καθορίζεται ο αποκλειστικός σκοπός της διερεύνησης θεμάτων ασφάλειας, ότι η σύσταση ασφάλειας επ' ουδενί λόγο δεν αποτελεί τεκμήριο υπαιτιότητας ή ευθύνης, και ότι η έκθεση δεν συντάχθηκε, ως προς το περιεχόμενο και τον τύπο, με την πρόθεση να χρησιμοποιηθεί για δικαστική δίωξη.

*(Η έκθεση πρέπει να μην παραπέμπει σε καταθέσεις μαρτύρων, ούτε να συσχετίζει οποιονδήποτε αναφέρεται στην έκθεση με πρόσωπο το οποίο κατέθεσε αποδεικτικά στοιχεία κατά τη διάρκεια της διερεύνησης.)*

#### 1. Περίληψη

Στο μέρος αυτό περιγράφονται εν συντομία τα πραγματικά στοιχεία θαλάσσιου ατυχήματος ή περιστατικού: τι, πότε, που και πως συνέβη; Δηλώνεται επίσης εάν το ατύχημα προκάλεσε θανάτους, τραυματισμούς, ζημιές στο πλοίο, το φορτίο, σε τρίτα μέρη ή στο περιβάλλον.

#### 2. Τεκμηριωμένες πληροφορίες

Το μέρος αυτό περιλαμβάνει διάφορα επιμέρους τμήματα, όπου παρέχονται επαρκείς πληροφορίες τις οποίες ο οργανισμός διερεύνησης κρίνει τεκμηριωμένες και οι οποίες μπορούν να καταχωρηθούν πλήρως στα σχετικά πεδία της ευρωπαϊκής βάσης δεδομένων θαλάσσιων ατυχημάτων, να αποτελέσουν βάση αναλύσεων και να διευκολύνουν την κατανόηση.

Τα τμήματα αυτά περιλαμβάνουν τουλάχιστον τις ακόλουθες πληροφορίες:

##### 2.1 Στοιχεία πλοίου

- Σημαία / νηολόγιο·
- Ταυτότητα πλοίου·
- Κύρια χαρακτηριστικά πλοίου·
- Ιδιοκτήτης και διαχειριστής·
- Κατασκευαστικές λεπτομέρειες·
- Ελάχιστη επαρκής επάνδρωση·
- Επιτρεπόμενο φορτίο.

##### 2.2 Στοιχεία ταξιδιού

- Λιμένες προσέγγισης·
- Τύπος ταξιδιού·

- Πληροφορίες σχετικά με το φορτίο·
- Επάνδρωση.

### 2.3 Πληροφορίες σχετικές με το θαλάσσιο ατύχημα ή περιστατικό

- Τύπος θαλάσσιου ατυχήματος ή περιστατικού·
- Ημερομηνία και ώρα·
- Στίγμα και τόπος θαλάσσιου ατυχήματος ή περιστατικού·
- Εξωτερικές και εσωτερικές συνθήκες περιβάλλοντος·
- Εκμετάλλευση σκάφους και τμήμα ταξιδιού·
- Θέσεις επί του σκάφους·
- Δεδομένα για τον ανθρώπινο παράγοντα·
- Επιπτώσεις (σε ανθρώπους, πλοίο, φορτίο, περιβάλλον, λοιπές).

### 2.4 Εμπλοκή παράκτιας αρχής και μέτρα έκτακτης ανάγκης

- Πρόσωπα που εμπλέχθηκαν·
- Μέσα που χρησιμοποιήθηκαν·
- Ταχύτητα ανταπόκρισης·
- Μέτρα που λήφθηκαν·
- Επιτευχθέντα αποτελέσματα.

Σε αυτό το μέρος της έκθεσης, εκτός από τα απαραίτητα στοιχεία και άλλες γενικές πληροφορίες, περιλαμβάνονται τα αποτελέσματα οποιωνδήποτε σχετικών εξετάσεων ή δοκιμών και οποιωνδήποτε δράσεων για την ασφάλεια που έχουν ήδη ληφθεί για να αποφευχθούν μελλοντικά θαλάσσια ατυχήματα.

## 3. Περιγραφή

Στο μέρος αυτό περιγράφεται το θαλάσσιο ατύχημα ή περιστατικό ως αλληλουχία των κατά χρονολογική σειρά συμβάντων πριν, κατά και μετά το θαλάσσιο ατύχημα ή περιστατικό, καθώς ο ρόλος που διαδραμάτισε κάθε παράγοντας (πρόσωπα, υλικό, περιβάλλον, εξοπλισμός ή εξωτερικός παράγοντας). Το χρονικό διάστημα που καλύπτει η περιγραφή εξαρτάται από τη στιγμή που επήλθαν τα συγκεκριμένα τυχαία συμβάντα που συνετέλεσαν άμεσα στο θαλάσσιο ατύχημα ή περιστατικό.

## 4. Ανάλυση

Στο μέρος αυτό περιλαμβάνονται χωριστά τμήματα, στα οποία αναλύεται κάθε τυχαίο συμβάν, με σχόλια που αφορούν τα αποτελέσματα οποιασδήποτε σχετικής εξέτασης ή δοκιμής διενεργήθηκε στο πλαίσιο της διερεύνησης και σχετικά με οποιοδήποτε μέτρο για

την ασφάλεια που ενδεχομένως έχει ήδη ληφθεί για να αποφευχθούν μελλοντικά θαλάσσια ατυχήματα.

Τα τμήματα αυτά πρέπει να καλύπτουν ζητήματα όπως:

- Τυχαία συμβάντα και συνθήκες περιβάλλοντος·
- Ανθρώπινες εσφαλμένες ενέργειες και παραλήψεις, συμβάντα όπου εμπλέκονται επικίνδυνα υλικά, περιβαλλοντικοί παράγοντες, αστοχίες εξοπλισμού και εξωτερικές επιδράσεις·
- Παράγοντες οι οποίοι συνδέονται με λειτουργίες που επιτελούν πρόσωπα, χειρισμούς επί του πλοίου, χερσαία μέτρα διαχείρισης ή με κανονιστικές διατάξεις.

Η ανάλυση και τα σχόλια στην έκθεση καθιστούν δυνατόν να συναχθούν λογικά συμπεράσματα για όλους τους παράγοντες που συνετέλεσαν στο ατύχημα, συμπεριλαμβανομένων των παραγόντων για τους οποίους ήταν ανύπαρκτα ή εκτιμώνται ανεπαρκή μέτρα για την πρόληψη τυχαίου συμβάντος ή / και τα μέτρα που αποσκοπούσαν στην εξάλειψη ή μείωση των επιπτώσεών του.

#### 5. Συμπεράσματα

Στο μέρος αυτό συνοψίζονται οι παράγοντες που διαπιστώθηκαν ότι συνετέλεσαν στο ατύχημα και τα ελλείποντα ή ανεπαρκή μέτρα πρόληψης ατυχήματος (υλικό, λειτουργίες, σύμβολα ή διαδικασίες) ώστε να αναπτυχθούν μέτρα ασφάλειας προς αποφυγή μελλοντικών θαλάσσιων ατυχημάτων.

#### 6. Συστάσεις για την ασφάλεια

Όπου χρειάζεται, σε αυτό το μέρος της έκθεσης περιλαμβάνεται συστάσεις για την ασφάλεια που προκύπτουν από την ανάλυση και τα συμπεράσματα και αφορούν συγκεκριμένα θέματα, όπως για παράδειγμα: νομοθεσία, σχεδιασμός, διαδικασίες, επιθεώρηση, διαχείριση, υγεία και ασφάλεια στην εργασία, κατάρτιση, εργασίες επισκευής, συντήρηση, χερσαία συνδρομή και αντιμετώπιση καταστάσεων έκτακτης ανάγκης.

Οι συστάσεις για την ασφάλεια απευθύνονται σε εκείνους που είναι οι πλέον ενδεδειγμένοι για την υλοποίηση τους, όπως για παράδειγμα: πλοιοκτήτες, διαχειριστές, αναγνωρισμένοι οργανισμοί, αρχές αρμόδιες για τη ναυσιπλοΐα, υπηρεσίες εξυπηρέτησης κυκλοφορίας πλοίων (VTS), οργανισμοί άμεσης επέμβασης, διεθνείς ναυτιλιακοί οργανισμοί και ευρωπαϊκά θεσμικά όργανα, με σκοπό να αποφευχθούν μελλοντικά θαλάσσια ατυχήματα

Στο μέρος αυτό περιλαμβάνονται επίσης προσωρινές συστάσεις για την ασφάλεια που ενδεχομένως να έχουν ήδη προταθεί στο πλαίσιο της διερεύνησης θεμάτων ασφάλειας.

## 7. Προσαρτήματα

Στο ακόλουθο μη εξαντλητικό κατάλογο, απαριθμούνται πληροφορίες οι οποίες, κατά περίπτωση, επισυνάπτονται στην έκθεση σε χαρτί ή/και σε ηλεκτρονική μορφή:

- Φωτογραφίες, ταινίες, ηχογραφήσεις, χάρτες, σχεδιαγράμματα·
- Ισχύοντα πρότυπα·
- Χρησιμοποιούμενοι τεχνικοί όροι και συντμήσεις·
- Ειδικές μελέτες ασφάλειας·
- Διάφορες πληροφορίες.

## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Π

### **ΔΕΔΟΜΕΝΑ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΑΤΥΧΗΜΑΤΟΣ Ή ΠΕΡΙΣΤΑΤΙΚΟΥ ΠΡΟΣ ΚΟΙΝΟΠΟΙΗΣΗ**

(Μέρος της ευρωπαϊκής πλατφόρμας πληροφοριών θαλάσσιων ατυχημάτων)

01. Αρμόδιο κράτος μέλος / αρμόδιο πρόσωπο για επαφές
02. Κράτος μέλος διερεύνησης
03. Ρόλος κράτους μέλους
04. Θιγόμενο παράκτιο κράτος
05. Πλήθος ουσιαστικώς ενδιαφερόμενων κρατών
06. Ουσιαστικώς ενδιαφερόμενα κράτη
07. Κοινοποιούσα οντότητα
08. Ωρα κοινοποίησης
09. Ημερομηνία κοινοποίησης
10. Όνομα πλοίου
11. Αριθμός IMO / διακριτικό σήμα
12. Σημαία πλοίου
13. Τύπος θαλάσσιου ατυχήματος ή περιστατικού
14. Τύπος πλοίου
15. Ημερομηνία θαλάσσιου ατυχήματος ή περιστατικού
16. Ωρα θαλάσσιου ατυχήματος ή περιστατικού
17. Στίγμα – Γεωγραφικό πλάτος
18. Στίγμα – Γεωγραφικό μήκος
19. Τοποθεσία θαλάσσιου ατυχήματος ή περιστατικού
20. Λιμένας απόπλου
21. Λιμένας προορισμού
22. Σύστημα διαχωρισμού της θαλάσσιας κυκλοφορίας (ΣΔΘΚ)
23. Τμήμα ταξιδιού

24. Εκμετάλλευση σκάφους
25. Θέσεις επί του σκάφους
26. Ανθρώπινα θύματα:
- Πλήρωμα
  - Επιβάτες
  - Λοιποί
27. Σοβαροί τραυματισμοί:
- Πλήρωμα
  - Επιβάτες
  - Λοιποί
28. Ρύπανση
29. Ζημίες σκάφους
30. Ζημίες φορτίου
31. Λοιπές ζημίες
32. Σύντομη περιγραφή θαλάσσιου ατυχήματος ή περιστατικού

Σημείωση: Οι υπογραμμίσεις των αριθμών σημαίνουν ότι τα δεδομένα πρέπει να παρέχονται για κάθε πλοίο σε περίπτωση που στο θαλάσσιο ατύχημα ή περιστατικό εμπλέκονται περισσότερα του ενός πλοία.



## ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΟ ΔΗΜΟΣΙΟΝΟΜΙΚΟ ΔΕΛΤΙΟ

### 1. ΟΝΟΜΑΣΙΑ ΤΗΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ:

Πρόταση οδηγίας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για τον καθορισμό των θεμελιωδών αρχών που διέπουν τη διερεύνηση των ατυχημάτων στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών και για την τροποποίηση των οδηγιών 1999/35/ΕΚ και 2002/59/ΕΚ.

### 2. ΠΛΑΙΣΙΟ ΔΒΔ / ΠΒΔ (διαχείριση βάσει δραστηριοτήτων/προϋπολογισμός βάσει δραστηριοτήτων)

Τομέας δραστηριότητας: Ενέργεια και Μεταφορές

Δραστηριότητες : Θαλάσσιες και ποτάμιες μεταφορές, διατροφικότητα.

### 3. ΓΡΑΜΜΕΣ ΠΡΟΫΠΟΛΟΓΙΣΜΟΥ

3.1 Γραμμές προϋπολογισμού (επιχειρησιακές γραμμές και συναφείς γραμμές τεχνικής και διοικητικής βοήθειας (πρώην γραμμές Β..Α) περιλαμβανομένων των ονομασιών τους: Άνευ αντικειμένου

3.2 Διάρκεια της δράσης και της δημοσιονομικής επίπτωσης : άνευ αντικειμένου

3.3 Δημοσιονομικά χαρακτηριστικά (να προστεθούν γραμμές εάν είναι αναγκαίο): άνευ αντικειμένου

Γραμμή προϋπολογισμού	Είδος δαπάνης		Νέα	Συμμετογή ΕΖΕΣ	Συνεισφορές υποψήφιων χωρών	Τομέας δημοσιονομικών προοπτικών
	ΥΔ/ ΜΥΔ	ΔΠ <sup>1</sup> / ΜΔΠ <sup>2</sup>				
	ΥΔ/ ΜΥΔ	ΔΠ/ ΜΔΠ	ΝΑΙ/ ΟΧΙ	ΝΑΙ/ΟΧΙ	ΝΑΙ/ΟΧΙ	αριθ. [...]
	ΥΔ/ ΜΥΔ	ΔΠ/ ΜΔΠ	ΝΑΙ/ ΟΧΙ	ΝΑΙ/ΟΧΙ	ΝΑΙ/ΟΧΙ	αριθ. [...]

<sup>1</sup> Διαχωριζόμενες πιστώσεις.

<sup>2</sup> Μη διαχωριζόμενες πιστώσεις, εφεξής ΜΔΠ.

#### 4. ΑΝΑΚΕΦΑΛΑΙΩΤΙΚΟΣ ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΟΡΩΝ

##### 4.1 Δημοσιονομικοί πόροι

##### 4.1.1 Ανακεφαλαιωτικό των πιστώσεων ανάληψης υποχρεώσεων (ΠΑΥ) και των πιστώσεων πληρωμών (ΠΠ)

εκατ.ευρώ (τρία δεκαδικά ψηφία)

Είδος δαπάνης	Τμήμα αριθ.		Έτος n	n + 1	n + 2	n + 3	n + 4	n + 5 και επόμενα	Σύνολο
---------------	-------------	--	--------	-------	-------	-------	-------	-------------------	--------

##### Επιχειρησιακές δαπάνες<sup>3</sup>

Πιστώσεις ανάληψης υποχρεώσεων (ΠΑΥ)	8.1	α	0	0	0	0	0	0	μηδενικό
Πιστώσεις πληρωμών (ΠΠ)		β	0	0	0	0	0	0	μηδενικό

##### Διοικητικές δαπάνες περιλαμβανόμενες στο ποσό αναφοράς<sup>4</sup>

Τεχνική και διοικητική βοήθεια (ΜΔΠ)	8.2.4	γ	0	0	0	0	0	0	μηδενικό
--------------------------------------	-------	---	---	---	---	---	---	---	----------

##### ΣΥΝΟΛΙΚΟ ΠΟΣΟ ΑΝΑΦΟΡΑΣ

Πιστώσεις ανάληψης υποχρεώσεων		α+γ	0	0	0	0	0	0	Μηδενικό
Πιστώσεις πληρωμών		β+γ	0	0	0	0	0	0	Μηδενικό

##### Διοικητικές δαπάνες μη περιλαμβανόμενες στο ποσό αναφοράς<sup>5</sup>

Ανθρώπινοι πόροι και συναφείς δαπάνες (ΜΔΠ)	8.2.5	δ	0,054	0,054	0,054	0,054	0,054	0,054	0,324
Διοικητικές δαπάνες, εκτός ανθρώπινων πόρων και συναφών δαπανών, μη περιλαμβανόμενες στο ποσό αναφοράς (ΜΔΠ)	8.2.6	ε	0	0	0	0	0	0	0

<sup>3</sup> Δαπάνες εκτός Κεφαλαίου xx 01 του σχετικού Τίτλου xx.

<sup>4</sup> Δαπάνες του άρθρου xx 01 04 του Τίτλου xx.

<sup>5</sup> Δαπάνες Κεφαλαίου xx 01 εκτός των δαπανών των άρθρων xx 01 04 ή xx 01 05.

### Συνολικές ενδεικτικές δαπάνες της δράσης

ΣΥΝΟΛΟ ΠΑΥ, περιλαμβανομένων των δαπανών για ανθρώπινους πόρους	α+γ +δ+ ε	0,054	0,054	0,054	0,054	0,054	0,054	0,054	0,324
ΣΥΝΟΛΟ ΠΠ, περιλαμβανομένων των δαπανών για ανθρώπινους πόρους	β+γ +δ+ ε	0,054	0,054	0,054	0,054	0,054	0,054	0,054	0,324

### Λεπτομέρειες σχετικά με τη συγχρηματοδότηση

Η πρόταση δεν προβλέπει συγχρηματοδότηση από τα κράτη μέλη

Εκατ.ευρώ (τρία δεκαδικά ψηφία)

Συγχρηματοδοτών οργανισμός		Έτος n	n + 1	n + 2	n + 3	n + 4	n + 5 και επό- μενα	Σύνολο
.....	στ	0	0	0	0	0	0	0
ΣΥΝΟΛΟ ΠΑΥ περιλαμβανομένης της συγχρηματοδότησης	α+γ+ δ+ε+ στ	0	0	0	0	0	0	0

#### 4.1.2 Συμβατότητα με το δημοσιονομικό προγραμματισμό

Η πρόταση είναι συμβατή με τον ισχύοντα δημοσιονομικό προγραμματισμό.

Η πρόταση απαιτεί τον επαναπρογραμματισμό του σχετικού τομέα των δημοσιονομικών προοπτικών.

Η πρόταση ενδέχεται να απαιτήσει την εφαρμογή των διατάξεων της Διοργανικής Συμφωνίας<sup>6</sup> (σχετικά με το μέσο ευελιξίας ή με την αναθεώρηση των δημοσιονομικών προοπτικών).

#### 4.1.3 Δημοσιονομική επίπτωση στα έσοδα

Η πρόταση δεν έχει δημοσιονομική επίπτωση στα έσοδα

Η πρόταση έχει δημοσιονομική επίπτωση – η επίπτωση στα έσοδα είναι η ακόλουθη:

**Σημείωση: Όλες οι διευκρινίσεις και παρατηρήσεις σχετικά με τη μέθοδο υπολογισμού της επίπτωσης στα έσοδα πρέπει να περιλαμβάνονται σε χωριστό παράρτημα.**

<sup>6</sup> Βλέπε σημεία 19 και 24 της διοργανικής συμφωνίας.

Εκατ.ευρώ (τρία δεκαδικά ψηφία)

		Πριν τη δράση [Έτος n-1]	Κατάσταση μετά τη δράση					
Γραμμή προϋπολογισμού	Έσοδα		[Έτος n]	[n+1]	[n+2]	[n+3]	[n+4]	[n+5] <sup>7</sup>
	α) Έσοδα σε απόλυτες τιμές		0	0	0	0	0	0
	β) Μεταβολή εσόδων	Δ	0	0	0	0	0	0

- 4.2 Ανθρώπινοι πόροι (FTE=ΙΠΑ) (περιλαμβανομένων των μόνιμων υπαλλήλων και του έκτακτου και εξωτερικού προσωπικού) – βλέπε λεπτομέρειες στο σημείο 8.2.1.

(Διαχείριση από το υπάρχον προσωπικό).

Ετήσιες ανάγκες	Έτος n (2007*)	n + 1	n + 2	n + 3	n + 4	n + 5 και επόμενα
Σύνολο ανθρώπινων πόρων	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5

## 5. ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΚΑΙ ΣΤΟΧΟΙ

- 5.1 Ανάγκη υλοποίησης βραχυπρόθεσμα ή μακροπρόθεσμα

Σκοπός της νομοθετικής πρότασης είναι να θεσπιστεί οδηγία για τον καθορισμό των θεμελιωδών αρχών που οφείλουν να ακολουθούν τα κράτη μέλη για τις τεχνικές διερευνήσεις μετά από θαλάσσια συμβάντα.

Οι προβλεπόμενες δράσεις θα υλοποιούνται από τις διοικήσεις των κρατών μελών, συγκεκριμένα από τις υπηρεσίες που είναι αρμόδιες για ναυτιλιακά ζητήματα και τις τεχνικές διερευνήσεις μετά από συμβάντα στη θάλασσα.

- 5.2 Προστιθέμενη αξία της κοινοτικής συμμετοχής, συνέπεια της πρότασης με άλλα δημοσιονομικά μέσα και δυνατή συνέργεια

Το προτεινόμενο μέτρο θα καταστήσει δυνατόν, συγκεκριμένα, να αντληθούν εγκαίρως διδάγματα που θα μπορούσαν να αποτελέσουν αντικείμενο συστάσεων σε επίπεδο Κοινότητας ώστε να αποσοβηθούν μελλοντικός ατυχήματα του ίδιου τύπου και να

<sup>7</sup> Να προστεθούν στήλες εάν είναι αναγκαίο, δηλαδή εάν η διάρκεια της δράσης υπερβαίνει τα έξι έτη.

περιοριστούν ή να εξαλειφθούν οι κίνδυνοι των θαλάσσιων μεταφορών στους οποίους είναι εκτεθειμένοι άνθρωποι, εμπορεύματα και το περιβάλλον των κρατών μελών.

Η προστιθέμενη αξία θα προκύψει ως βελτίωση του συνολικού επιπέδου της ασφάλειας στη θάλασσα. Δεν προβλέπονται συνέπειες για οποιοδήποτε δημοσιονομικό μέσο.

5.3 Στόχοι, αναμενόμενα αποτελέσματα και συναφείς δείκτες της πρότασης στο πλαίσιο της ΔΒΔ (διαχείρισης βάσει δραστηριοτήτων)

Ο γενικός σκοπός της πρότασης της Επιτροπής είναι να βελτιωθεί η ασφάλεια στη θάλασσα με τον καθορισμό σαφών κατευθυντηρίων γραμμών σε επίπεδο Κοινότητας για τις τεχνικές διερευνήσεις μετά από συμβάν στη θάλασσα. Οι δυσχέρειες που σημειώθηκαν κατά τη διερεύνηση των ναυαγίων των δεξαμενόπλοιων «Erika» και «Prestige» κατέδειξαν την ανάγκη συμπληρωματικής κοινοτικής δράσης στον τομέα αυτό.

Η πρόταση οδηγίας περιέχει μέτρα, στο πλαίσιο των διατάξεων του διεθνούς ναυτικού δικαίου και των δικαιωμάτων και υποχρεώσεων των κρατών μελών, τα οποία είναι τα απολύτως απαραίτητα για να εξασφαλιστεί σε επίπεδο Ευρωπαϊκής Ένωσης για την ορθή τεχνική διερεύνηση μετά από συμβάντα στη θάλασσα που έχουν προκαλέσει ή απειλούν να προκαλέσουν σοβαρές ζημιές σε πρόσωπα, αγαθά ή στο περιβάλλον του κρατών μελών.

Η κοινοτική νομοθεσία θα αποτελέσει εγγύηση για την αποτελεσματική εφαρμογή, σε επίπεδο Κοινότητας, θεμελιωδών αρχών που έχουν συμφωνηθεί σε διεθνές επίπεδο και έτσι θα στηριχθούν οι δραστηριότητες των κρατών μελών, κρατών σημαίας ή θιγομένων κρατών, όσον αφορά τις διερευνήσεις σοβαρών θαλάσσιων ατυχημάτων.

5.4 Μέθοδος υλοποίησης (ενδεικτική)

Αναφέρατε κατωτέρω τη μέθοδο ή τις μεθόδους<sup>8</sup> που επιλέχθηκε(-αν) για την υλοποίηση της δράσης).

**Κεντρική διαχείριση**

άμεσα από την Επιτροπή

έμμεσα με ανάθεση σε:

εκτελεστικούς οργανισμούς

οργανισμούς που έχουν συσταθεί από τις Κοινότητες σύμφωνα με το άρθρο 185 του δημοσιονομικού κανονισμού

εθνικούς δημόσιους οργανισμούς / οργανισμούς με αποστολή δημόσιας υπηρεσίας.

---

<sup>8</sup> Εάν αναφέρονται περισσότερες μεθόδους, να δοθούν συμπληρωματικές διευκρινίσεις στο τμήμα ("Παρατηρήσεις") του παρόντος σημείου.

**Επιμερισμένη ή αποκεντρωμένη διαχείριση**

με τα κράτη μέλη

με τρίτες χώρες

**Από κοινού διαχείριση με διεθνείς οργανισμούς (διευκρινίστε)**

Παρατηρήσεις:

Άνευ αντικειμένου.

## **6. ΠΑΡΑΚΟΛΟΥΘΗΣΗ ΚΑΙ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ**

Το σχέδιο οδηγίας περιλαμβάνει διάταξη με την οποία απαιτείται από τα κράτη μέλη να κοινοποιήσουν στην Επιτροπή τα εθνικά μέτρα εφαρμογής (ΕΜΕ) τα οποία θα εκδοθούν για να ενσωματωθεί η οδηγία στην εθνική νομοθεσία.

Η μη κοινοποίηση των ΕΜΕ (καθώς και η μερική κοινοποίηση) ενεργοποιεί αυτομάτως την έναρξη διαδικασίας επί παραβάσει σύμφωνα με το άρθρο 226 της Συνθήκης.

Παρακολούθηση των δραστηριοτήτων των οργανισμών διερεύνησης και των αρμόδιων για την ναυτιλία διοικητικών αρχών των κρατών μελών από τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό για την Ασφάλεια στη Θάλασσα.

6.1 Αξιολόγηση :

6.1.1 Εκ των προτέρων

Η Επιτροπή διενήργησε το Μάιο του 2004 και εν συνεχεία τον Φεβρουάριο του 2005 δύο κύκλους συνεδριάσεων διαβούλευσης με εκπροσώπους των κρατών μελών και του ναυτιλιακού κλάδου, οι οποίες βασίστηκαν σε έγγραφα εργασίας των υπηρεσιών της που περιείχαν λεπτομερή κατάλογο ερωτημάτων σχετικά με την προσέγγιση που θα έπρεπε να υιοθετηθεί και τις διατάξεις της νομοθεσίας που θα πρέπει να θεσπιστεί για τις διερευνήσεις μετά από θαλάσσιο ατύχημα. Η Επιτροπή κάλεσε τους συμμετέχοντες στις διαβουλεύσεις να της διαβιβάσουν γραπτώς τα λεπτομερή τους σχόλια.

Η Επιτροπή συγκέντρωσε εν συνεχεία, με τη βοήθεια του Οργανισμού για την Ασφάλεια στη Θάλασσα, τις πληροφορίες που είναι απαραίτητες για την αξιολόγηση του αντίκτυπου της πρότασης. Οι θεμελιώδεις αρχές που διέπουν την πρόταση της Επιτροπής εξετάστηκαν στο πλαίσιο συνεδρίασης τεχνικής φύσεως που οργανώθηκε από τον Οργανισμό τον Φεβρουάριο του 2005, με τη συμμετοχή εμπειρογνομόνων του ΔΜΟ και των αρμοδίων για τη ναυτιλία διοικητικών αρχών και οργανισμών διερεύνησης των κρατών μελών.

Τέλος, κατά την εκπόνηση του σχεδίου έκθεσης, η Επιτροπή συμβουλευθήκε την Ομάδα εμπειρογνομόνων για την παροχή συμβουλών στην Επιτροπή σχετικά με στρατηγική για τα ατυχήματα στον τομέα των μεταφορών.

Από τις διαβουλεύσεις και τις αναλύσεις του πιθανού αντικτύπου αυτών διαπιστώθηκε ότι:

- η πλέον ενδεδειγμένη λύση για την αντιμετώπιση του θέματος της τεχνικών διερευνήσεων μετά συμβάν στη θάλασσα είναι νομοθεσία σε κοινοτικό επίπεδο στο πλαίσιο της πολιτικής για την ασφάλεια στη θάλασσα·
- ο επιλεγθείς τύπος πράξης (οδηγία η οποία θεσπίζει τις θεμελιώδεις αρχές τις οποίες πρέπει να τηρούν τα κράτη μέλη για τις τεχνικές διερευνήσεις μετά από συμβάν στη θάλασσα) πρέπει να βασίζεται, στο βαθμό που αυτό είναι δυνατόν, στις θεμελιώδεις αρχές και συστάσεις του κώδικα του ΙΜΟ. Ωστόσο, η προτεινόμενη νομοθετική πράξη θα πρέπει να έχει ως αποτέλεσμα ανταλλαγή εμπειριών σε επίπεδο τουλάχιστον ίδιο με εκείνο που εγγυάται η αντίστοιχη διάταξη που εφαρμόζεται στον τομέα των αερομεταφορών·
- η κοινοτική δράση στον τομέα αυτό είναι επείγουσα, επειδή οι τεχνικές διερευνήσεις εντάσσονται σε πολιτική που αποσκοπεί στην αποσόβηση νέων θαλάσσιων καταστροφών στην Ευρωπαϊκή Ένωση.

6.1.2 Μέτρα που λήφθηκαν μετά από ενδιάμεση / εκ των υστέρων αξιολόγηση (διδάγματα από ανάλογες εμπειρίες στο παρελθόν)

Άνευ αντικειμένου.

6.1.3 Όροι και συχνότητα των μελλοντικών αξιολογήσεων

Άνευ αντικειμένου.

## **7. ΜΕΤΡΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΚΑΤΑΠΟΛΕΜΗΣΗ ΤΗΣ ΑΠΑΤΗΣ**

Άνευ αντικειμένου

## 8. ΛΕΠΤΟΜΕΡΗΣ ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΟΡΩΝ

### 8.1 Στόχοι της πρότασης από πλευράς δημοσιονομικού κόστους : **άνευ αντικειμένου**

*Πιστώσεις ανάληψης υποχρεώσεων σε εκατ. ευρώ (τρία*

*δεκαδικά ψηφία)*

(Ονομασίες στόχων, δράσεων και υλοποιήσεων)	Είδος υλοποίησης	Μέσο κόστος	Έτος n		Έτος n+1		Έτος n+2		Έτος n+3		Έτος n+4		Έτος n+5 και επόμενα		ΣΥΝΟΛΟ	
			Αριθ. υλοποιήσεων	Συνολικό κόστος	Αριθ. υλοποιήσεων	Συνολικό κόστος	Αριθ. υλοποιήσεων	Συνολικό κόστος	Αριθ. υλοποιήσεων	Συνολικό κόστος	Αριθ. υλοποιήσεων	Συνολικό κόστος	Αριθ. υλοποιήσεων	Συνολικό κόστος	Αριθ. υλοποιήσεων	Συνολικό κόστος
ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΟΣ ΣΤΟΧΟΣ αριθ. 1 <sup>9</sup> .....																
Δράση 1.....																
- Υλοποίηση 1																
- Υλοποίηση 2																
Δράση 2.....																
- Υλοποίηση 1																
Υποσύνολο Στόχος 1																
ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΟΣ ΣΤΟΧΟΣ αριθ. 2 .....																
Δράση 1.....																
- Υλοποίηση 1																

<sup>9</sup> Όπως περιγράφεται στο Τμήμα 5.3



Υποσύνολο Στόχος 2																
ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑ- ΚΟΣ ΣΤΟΧΟΣ σριθ. n																
Υποσύνολο Στόχος n																
<b>ΣΥΝΟΛΙΚΟ ΚΟΣΤΟΣ</b>																

## 8.2 Διοικητικές δαπάνες

### 8.2.1 Αριθμός και είδος ανθρώπινων πόρων

Κατηγορίες θέσεων απασχόλησης		Προσωπικό που θα διατεθεί για τη διαχείριση της δράσης από διαθέσιμους και/ή συμπληρωματικούς ανθρώπινους πόρους (αριθμός θέσεων/ΠΠΑ)					
		Έτος n	Έτος n+1	Έτος n+2	Έτος n+3	Έτος n+4	Έτος n+5
Μόνιμοι ή έκτακτοι υπάλληλοι <sup>10</sup> (XX 01 01)	A*/AD	0.5	0.5	0.5	0.5	0.5	0.5
	B*, C*/AST	0	0	0	0	0	0
Προσωπικό <sup>11</sup> που χρηματοδοτείται από το άρθρο XX 01 02		0	0	0	0	0	0
Λοιπό προσωπικό <sup>12</sup> που χρηματοδοτείται από το άρθρο XX 01 04/05		0	0	0	0	0	0
<b>ΣΥΝΟΛΟ</b>		0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5

### 8.2.2 Περιγραφή των καθηκόντων που απορρέουν από τη δράση:

Η οδηγία με την οποία καθορίζονται οι θεμελιώδεις αρχές για τις τεχνικές διερευνήσεις μετά από ατυχήματα στις θαλάσσιες μεταφορές διευρύνει την αρμοδιότητα της Κοινότητας στον τομέα της ασφάλειας στη θάλασσα. Απαιτείται ενίσχυση των ανθρώπινων πόρων – που εκτιμάται σε ½ υπάλληλο Α – για να εξασφαλιστεί η σωστή παρακολούθηση της εφαρμογής της οδηγίας.

### 8.2.3 Πηγές ανθρώπινων πόρων (κανονισμός υπηρεσιακής κατάστασης)

- Θέσεις που έχουν διατεθεί για τη διαχείριση του προγράμματος και πρέπει να αντικατασταθούν ή να παραταθούν
- Θέσεις που έχουν διατεθεί εκ των προτέρων στο πλαίσιο της διαδικασίας ΕΣΠ/ΠΣΠ (Ετήσιας Στρατηγικής Πολιτικής/Προσχεδίου Προϋπολογισμού) για το έτος n
- Θέσεις που θα ζητηθούν στο πλαίσιο της επόμενης διαδικασίας ΕΣΠ/ΠΣΠ
- Θέσεις προς αναδιάρθρωση με χρησιμοποίηση υφιστάμενων πόρων στη σχετική υπηρεσία (εσωτερική αναδιάρθρωση)

<sup>10</sup> Των οποίων το κόστος ΔΕΝ καλύπτεται από το ποσό αναφοράς

<sup>11</sup> Των οποίων το κόστος ΔΕΝ καλύπτεται από το ποσό αναφοράς

<sup>12</sup> Των οποίων το κόστος περιλαμβάνεται στο ποσό αναφοράς.

Θέσεις που απαιτούνται για το έτος n αλλά δεν προβλέπονται στο πλαίσιο της διαδικασίας ΕΣΠ/ΠΣΠ του σχετικού οικονομικού έτους

8.2.4 Άλλες διοικητικές δαπάνες περιλαμβανόμενες στο ποσό αναφοράς (XX 01 04/05 – Δαπάνες διοικητικής διαχείρισης)

εκατ.ευρώ (τρία δεκαδικά ψηφία)

Γραμμή προϋπολογισμού (αριθμός και ονομασία)	Έτος n	Έτος n+1	Έτος n+2	Έτος n+3	Έτος n+4	Έτος n+5 και επόμενα	ΣΥΝΟΛΟ
<b>1 Τεχνική και διοικητική βοήθεια (περιλαμβανομένων των σχετικών δαπανών προσωπικού)</b>							0
Εκτελεστικοί οργανισμοί <sup>13</sup>							0
Άλλη τεχνική ή διοικητική βοήθεια							0
- Εσωτερική (intra muros)							0
- Εξωτερική (extra muros)							0
<b>Σύνολο τεχνικής και διοικητικής βοήθειας</b>							0

8.2.5 Δημοσιονομικές δαπάνες για ανθρώπινους πόρους και συναφείς δαπάνες που δεν περιλαμβάνονται στο ποσό αναφοράς

εκατ.ευρώ (τρία δεκαδικά ψηφία)

Κατηγορία ανθρώπινων πόρων	Έτος n	Έτος n+1	Έτος n+2	Έτος n+3	Έτος n+4	Έτος n+5 και επόμενα
Μόνιμοι και έκτακτοι υπάλληλοι (06 01 01)	0,054	0,054	0,054	0,054	0,054	0,324
Προσωπικό που χρηματοδοτείται από το άρθρο XX 01 02 (επικουρικοί υπάλληλοι, END(=AEE), συμβασιούχοι υπάλληλοι, κλπ.) (να αναφερθεί η γραμμή του προϋπολογισμού)	0	0	0	0	0	0
<b>Συνολικές δαπάνες για ανθρώπινους πόρους και συναφείς δαπάνες (ΜΗ περιλαμβανόμενες στο ποσό αναφοράς)</b>	0,054	0,054	0,054	0,054	0,054	0,324

<sup>13</sup> Να γίνει παραπομπή στο νομοθετικό δημοσιονομικό δελτίο που αφορά ειδικά τον (τους) εν λόγω εκτελεστικό (-ούς) οργανισμό (-ούς).

Υπολογισμός – *Μόνιμοι και έκτακτοι υπάλληλοι*

(108 000 € \* 0,5 = 54 000 €)

Υπολογισμός– *Προσωπικό που χρηματοδοτείται από το άρθρο XX 01 02*

*Άνευ αντικειμένου*

8.2.6 Άλλες διοικητικές δαπάνες που δεν περιλαμβάνονται στο ποσό αναφοράς

εκατ.ευρώ (τρία δεκαδικά ψηφία)

	Έτος n	Έτος n+1	Έτος n+2	Έτος n+3	Έτος n+4	Έτος n+5 και επόμενα	ΣΥΝΟΛΟ
XX 01 02 11 01 – Αποστολές	0	0	0	0	0	0	0*
XX 01 02 11 02 – Συνεδριάσεις και διασκέψεις	0	0	0	0	0	0	0
XX 01 02 11 03 – Επιτροπές <sup>14</sup>	0	0	0	0	0	0	0
XX 01 02 11 04 – Μελέτες και παροχή συμβουλών	0	0	0	0	0	0	0
XX 01 02 11 05 – Συστήματα πληροφοριών	0	0	0	0	0	0	0
<b>2 Σύνολο άλλων δαπανών διαχείρισης (XX 01 02 11)</b>	0	0	0	0	0	0	0
<b>3 Άλλες δαπάνες διοικητικής φύσης</b> (να προσδιοριστούν και να αναφερθεί η σχετική γραμμή του προϋπολογισμού)	0	0	0	0	0	0	0
<b>Σύνολο διοικητικών δαπανών εκτός των ανθρώπινων πόρων και των συναφών δαπανών (που ΔΕΝ περιλαμβάνονται στο ποσό αναφοράς)</b>	0	0	0	0	0	0	0

\* χωρίς επιπτώσεις στον υπάρχοντα προϋπολογισμό για αποστολές

Υπολογισμός – Άλλες διοικητικές δαπάνες μη περιλαμβανόμενες στο ποσό αναφοράς

Άνευ αντικειμένου

<sup>14</sup> Να διευκρινιστεί το είδος της επιτροπής και η ομάδα στην οποία ανήκει