

# Επίσημη Εφημερίδα L 131

## της Ευρωπαϊκής Ένωσης



Έκδοση  
στην ελληνική γλώσσα

Νομοθεσία

52ο έτος  
28 Μαΐου 2009

### Περιεχόμενα

- I Πράξεις εγκριθείσες δυνάμει των συνθηκών ΕΚ/Ευρατόμ των οποίων η δημοσίευση είναι υποχρεωτική

#### ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ

- ★ Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 390/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 23ης Απριλίου 2009, για την τροποποίηση της Κοινής Προξενικής Εγκυκλίου περί θεωρήσεων προς τις διπλωματικές και τις έμμισθες προξενικές αρχές όσον αφορά την εισαγωγή βιομετρικών στοιχείων καθώς και διατάξεων για την οργάνωση της παραλαβής και της εξέτασης των αιτήσεων θεώρησης 1
- ★ Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 391/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 23ης Απριλίου 2009, σχετικά με κοινούς κανόνες και πρότυπα για τους οργανισμούς επιθεώρησης και ελέγχου πλοίων <sup>(1)</sup> ..... 11
- ★ Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 392/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 23ης Απριλίου 2009, σχετικά με την ευθύνη των μεταφορέων που εκτελούν θαλάσσιες μεταφορές επιβατών, σε περίπτωση ατυχήματος <sup>(1)</sup> ..... 24

#### ΟΔΗΓΙΕΣ

- ★ Οδηγία 2009/15/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 23ης Απριλίου 2009, σχετικά με κοινούς κανόνες και πρότυπα για τους οργανισμούς επιθεώρησης και ελέγχου πλοίων και για τις συναφείς δραστηριότητες των ναυτικών αρχών <sup>(1)</sup> ..... 47
- ★ Οδηγία 2009/16/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 23ης Απριλίου 2009, σχετικά με τον έλεγχο των πλοίων από το κράτος λιμένα <sup>(1)</sup> ..... 57

Τιμή: 26 EUR

<sup>(1)</sup> Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ

(Συνέχεια στην επόμενη σελίδα)

**EL**

Οι πράξεις οι τίτλοι των οποίων έχουν τυπωθεί με ημίμαυρα στοιχεία αποτελούν πράξεις διαχείρισης που έχουν θεσπισθεί στο πλαίσιο της γεωργικής πολιτικής και είναι γενικά περιορισμένης χρονικής ισχύος.

Οι τίτλοι όλων των υπολοίπων πράξεων έχουν τυπωθεί με μαύρα στοιχεία και επισημαίνονται με αστερίσκο.

- ★ Οδηγία 2009/17/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 23ης Απριλίου 2009, για τροποποίηση της οδηγίας 2002/59/ΕΚ για τη δημιουργία κοινοτικού συστήματος παρακολούθησης της κυκλοφορίας των πλοίων και ενημέρωσης <sup>(1)</sup> ..... 101
- ★ Οδηγία 2009/18/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 23ης Απριλίου 2009, για τον καθορισμό των θεμελιωδών αρχών που διέπουν τη διερεύνηση των ατυχημάτων στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών και για την τροποποίηση της οδηγίας 1999/35/ΕΚ του Συμβουλίου και της οδηγίας 2002/59/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου <sup>(1)</sup> ..... 114
- ★ Οδηγία 2009/20/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 23ης Απριλίου 2009, σχετικά με την ασφάλιση των πλοιοκτητών για ναυτικές απαιτήσεις <sup>(1)</sup> ..... 128
- ★ Οδηγία 2009/21/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 23ης Απριλίου 2009, για την τήρηση των υποχρεώσεων του κράτους σημαίας <sup>(1)</sup> ..... 132



<sup>(1)</sup> Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ

## I

(Πράξεις εκκρινόμενες δυνάμει των συνθηκών ΕΚ/Ευρατόμ των οποίων η δημοσίευση είναι υποχρεωτική)

## ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ

**ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΚ) αριθ. 390/2009 ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ**  
της 23ης Απριλίου 2009

για την τροποποίηση της Κοινής Προξενικής Εγκυκλίου περί θεωρήσεων προς τις διπλωματικές και τις έμμισθες προξενικές αρχές όσον αφορά την εισαγωγή βιομετρικών στοιχείων καθώς και διατάξεων για την οργάνωση της παραλαβής και της εξέτασης των αιτήσεων θεώρησης

ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, και ιδίως το άρθρο 62 παράγραφος 2 στοιχείο β) σημείο ii),

την πρόταση της Επιτροπής,

τη γνώμη του Ευρωπαϊκού Επόπτη Προστασίας Δεδομένων <sup>(1)</sup>,

Αποφασίζοντας σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 251 της συνθήκης <sup>(2)</sup>,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

(1) Για την εξασφάλιση αξιόπιστου ελέγχου και εξακρίβωσης της ταυτότητας των αιτούντων θεώρηση, είναι αναγκαία η επεξεργασία βιομετρικών στοιχείων στο Σύστημα Πληροφοριών για τις Θεωρήσεις (VIS) που θεσπίστηκε με την απόφαση 2004/512/ΕΚ του Συμβουλίου <sup>(3)</sup>, καθώς και η σύσταση νομικού πλαισίου για τη συλλογή αυτών των βιομετρικών στοιχείων. Η εφαρμογή του VIS προϋποθέτει επίσης νέες μορφές οργάνωσης της παραλαβής των αιτήσεων θεώρησης.

(2) Η ενσωμάτωση βιομετρικών στοιχείων στο VIS αποτελεί σημαντικό βήμα προς την κατεύθυνση της χρησιμοποίησης

νέων στοιχείων, τα οποία συνδέουν με πιο αξιόπιστο τρόπο τον κάτοχο θεώρησης με το διαβατήριό του, έτσι ώστε να αποφεύγεται η χρήση πλαστών στοιχείων ταυτότητας. Ως εκ τούτου, η αυτοπρόσωπη εμφάνιση του αιτούντος θεώρησης —τουλάχιστον κατά την υποβολή της πρώτης αίτησης— θα πρέπει να είναι μία από τις βασικές απαιτήσεις για τη χορήγηση θεώρησης, με καταχώριση των βιομετρικών του στοιχείων στο VIS.

(3) Η επιλογή των βιομετρικών στοιχείων γίνεται στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 767/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 9ης Ιουλίου 2008, για το Σύστημα Πληροφοριών για τις Θεωρήσεις (VIS) και την ανταλλαγή δεδομένων μεταξύ των κρατών μελών για τις θεωρήσεις μικρής διάρκειας <sup>(4)</sup> («κανονισμός VIS»).

(4) Ο παρών κανονισμός ορίζει τις προδιαγραφές για τη συλλογή αυτών των βιομετρικών στοιχείων παραπέμποντας στις σχετικές διατάξεις του Διεθνούς Οργανισμού Πολιτικής Αεροπορίας («ICAO»). Δεν απαιτούνται περαιτέρω τεχνικές προδιαγραφές για την εξασφάλιση της διαλειτουργικότητας.

(5) Οιοδήποτε έγγραφο, δεδομένο ή βιομετρικό στοιχείο παραλαμβανόμενο από κράτος μέλος κατά τη διάρκεια αίτησης για θεώρηση θεωρείται «προξενικό έγγραφο» δυνάμει της σύμβασης της Βιέννης σχετικά με τις Προξενικές Σχέσεις της 24ης Απριλίου 1963 και αντιμετωπίζεται κατά τον δέοντα τρόπο.

(6) Για να διευκολυνθεί η καταχώριση των αιτούντων και να μειωθούν τα έξοδα των κρατών μελών, χρειάζεται να εξετασθούν νέες οργανωτικές δυνατότητες πέραν του υφιστάμενου πλαισίου εκπροσώπησης. Κατά πρώτον, θα πρέπει να προστεθεί στην Κοινή Προξενική Εγκύκλιο περί θεωρήσεων προς τις διπλωματικές και τις έμμισθες προξενικές αρχές <sup>(5)</sup> ειδική μορφή εκπροσώπησης, η οποία να περιορίζεται στη συγκέντρωση των αιτήσεων και στην καταχώριση των βιομετρικών στοιχείων.

<sup>(1)</sup> ΕΕ C 321 της 29.12.2006, σ. 38.

<sup>(2)</sup> Γνώμη του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 10ης Ιουλίου 2008 (δεν έχει ακόμα δημοσιευθεί στην Επίσημη Εφημερίδα), κοινή θέση του Συμβουλίου της 5ης Μαρτίου 2009 (δεν έχει ακόμα δημοσιευθεί στην Επίσημη Εφημερίδα), και θέση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 25ης Μαρτίου 2009 (δεν έχει ακόμα δημοσιευθεί στην Επίσημη Εφημερίδα).

<sup>(3)</sup> ΕΕ L 213 της 15.6.2004, σ. 5.

<sup>(4)</sup> ΕΕ L 218 της 13.8.2008, σ. 60.

<sup>(5)</sup> ΕΕ C 326 της 22.12.2005, σ. 1.

- (7) Θα πρέπει να προβλεφθούν και άλλες δυνατότητες επιλογής, όπως η συστέγαση, τα κοινά κέντρα αιτήσεων, οι επίτιμοι πρόξενοι και η συνεργασία με εξωτερικούς παρόχους υπηρεσιών. Για τις δυνατότητες αυτές θα πρέπει να προβλεφθεί κατάλληλο νομικό πλαίσιο, το οποίο να λαμβάνει ιδίως υπόψη την προστασία των δεδομένων. Σύμφωνα με τους όρους που καθορίζονται στο παρόν νομικό πλαίσιο, τα κράτη μέλη επιλέγουν τη μορφή οργανωτικής δομής που θα χρησιμοποιείται σε εκάστοτε επιμέρους τρίτη χώρα. Η Επιτροπή θα πρέπει να δημοσιεύει λεπτομερείς πληροφορίες σχετικά με αυτές τις δομές.
- (8) Κατά την οργάνωση συνεργασίας, τα κράτη μέλη θα πρέπει να μεριμνούν ώστε οι αιτούντες θεώρηση να παραπέμπονται στο κράτος μέλος που είναι αρμόδιο για την εξέταση της αίτησής τους.
- (9) Είναι αναγκαίο να ληφθεί μέριμνα για τις περιπτώσεις όπου τα κράτη μέλη, προς διευκόλυνση της διαδικασίας, αποφασίζουν να συνεργαστούν με εξωτερικό πάροχο υπηρεσιών για τη συγκέντρωση των αιτήσεων. Η απόφαση αυτή λαμβάνεται εφόσον, σε εξαιρετικές περιστάσεις ή για λόγους σχετικούς με την τοπική κατάσταση, δεν κρίνεται σκόπιμη για το οικείο κράτος μέλος η συνεργασία με άλλα κράτη μέλη υπό μορφή περιορισμένης εκπροσώπησης, συστέγασης ή Κοινού Κέντρου Αιτήσεων. Οι σχετικές ρυθμίσεις θα πρέπει να τηρούν τις γενικές αρχές για τη χορήγηση θεωρήσεων καθώς και τις απαιτήσεις ως προς την προστασία των δεδομένων οι οποίες καθορίζονται στην οδηγία 95/46/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 24ης Οκτωβρίου 1995, για την προστασία των φυσικών προσώπων έναντι της επεξεργασίας δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα και για την ελεύθερη κυκλοφορία των δεδομένων αυτών<sup>(1)</sup>. Επιπλέον, κατά την εκπόνηση και εφαρμογή των διακανονισμών αυτών, θα πρέπει να λαμβάνεται υπόψη η ανάγκη πρόληψης της άγρας θεωρήσεων («visa-shopping»).
- (10) Τα κράτη μέλη θα πρέπει να συνεργάζονται με εξωτερικούς παρόχους υπηρεσιών βάσει νομικής πράξεως η οποία θα πρέπει να περιέχει διατάξεις σχετικά με τις ακριβείς αρμοδιότητές τους, καθώς και την άμεση και πλήρη πρόσβαση στους χώρους τους, την ενημέρωση των αιτούντων, την εμπιστευτικότητα και τις περιστάσεις, τους όρους και τις διαδικασίες αναστολής ή παύσης της συνεργασίας.
- (11) Ο παρών κανονισμός, επιτρέποντας στα κράτη μέλη να συνεργασθούν με εξωτερικό πάροχο υπηρεσιών για τη συγκέντρωση των αιτήσεων, καθιερώνοντας παράλληλα την αρχή της «μιας στάσης», δημιουργεί παρέκκλιση από τον γενικό κανόνα της αυτοπρόσωπης παρουσίας (όπως προβλέπεται στο μέρος III σημείο 4 της Κοινής Προξενικής Εγκυκλίου). Αυτό δεν θίγει τη δυνατότητα να κληθεί ο αιτών σε προσωπική συνέντευξη, αλλά ούτε και τη θέσπιση μελλοντικών νομικών πράξεων για τη ρύθμιση των εν λόγω ζητημάτων.
- (12) Για την εξασφάλιση της συμμόρφωσης με τις απαιτήσεις περί προστασίας των δεδομένων, ζητήθηκε η γνώμη της Ομάδας Εργασίας που συστάθηκε με το άρθρο 29 της οδηγίας 95/46/EK.
- (13) Η οδηγία 95/46/EK εφαρμόζεται στα κράτη μέλη όσον αφορά την επεξεργασία των δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα δυνάμει του παρόντος κανονισμού.
- (14) Τα κράτη μέλη θα πρέπει να διατηρήσουν τη δυνατότητα για όλους τους αιτούντες να υποβάλλουν απευθείας αιτήσεις στις διπλωματικές ή προξενικές αρχές τους.
- (15) Για να διευκολύνεται η διαδικασία τυχόν μεταγενέστερης αίτησης, θα πρέπει να είναι δυνατή η αντιγραφή δακτυλικών αποτυπωμάτων από την πρώτη εισαγωγή στο VIS εντός περιόδου 59 μηνών. Μετά την πάροδο της περιόδου αυτής, τα δακτυλικά αποτυπώματα θα πρέπει να λαμβάνονται εκ νέου.
- (16) Λόγω της απαίτησης για συλλογή βιομετρικών στοιχείων, δεν θα πρέπει πλέον να ανατίθεται σε εμπορικούς διαμεσολαβητές, όπως οι ταξιδιωτικοί πράκτορες, η διεκπεραίωση της πρώτης αίτησης αλλά μόνο των μεταγενέστερων αιτήσεων.
- (17) Συνεπώς, η Κοινή Προξενική Εγκύκλιος θα πρέπει να τροποποιηθεί αναλόγως.
- (18) Η Επιτροπή θα πρέπει να υποβάλει έκθεση για την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού τρία έτη μετά την έναρξη ισχύος του κανονισμού VIS και εν συνεχεία ανά τετραετία.
- (19) Δεδομένου ότι οι στόχοι του παρόντος κανονισμού, ήτοι η οργάνωση της παραλαβής και της εξέτασης των αιτήσεων από πλευράς εισαγωγής βιομετρικών δεδομένων στο VIS και η καθιέρωση κοινών προτύπων και διαλειτουργικών βιομετρικών στοιχείων και κοινών κανόνων για όλα τα κράτη μέλη που συμμετέχουν στην κοινή πολιτική της Κοινότητας περί χορήγησης θεωρήσεων, δεν μπορούν να επιτευχθούν επαρκώς από τα κράτη μέλη και μπορούν επομένως να επιτευχθούν καλύτερα σε κοινοτικό επίπεδο, η Κοινότητα δύναται να λάβει μέτρα, σύμφωνα με την αρχή της επικουρικότητας κατά το άρθρο 5 της συνθήκης. Σύμφωνα με την αρχή της αναλογικότητας, όπως ορίζεται στο εν λόγω άρθρο, ο παρών κανονισμός δεν υπερβαίνει τα αναγκαία για την επίτευξη των εν λόγω επιδιωκόμενων στόχων μέτρα.
- (20) Βάσει των άρθρων 1 και 2 του πρωτοκόλλου για τη θέση της Δανίας που έχει προσαρτηθεί στη συνθήκη για την Ευρωπαϊκή Ένωση και στη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, η Δανία δεν συμμετέχει στη θέσπιση του παρόντος κανονισμού και δεν δεσμεύεται από αυτόν ούτε υπόκειται στην εφαρμογή του. Δεδομένου ότι ο παρών κανονισμός βασίζεται στο κεκτημένο του Σένγκεν, κατ'εφαρμογή των διατάξεων του τρίτου μέρους του τίτλου IV της συνθήκης για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, η Δανία, σύμφωνα με το άρθρο 5 του εν λόγω πρωτοκόλλου, αποφασίζει εντός εξαμήνου από την ημερομηνία έκδοσης του παρόντος κανονισμού, εάν θα τον μεταφέρει στο εθνικό της δίκαιο.

<sup>(1)</sup> ΕΕ L 281 της 23.11.1995, σ. 31.

(21) Όσον αφορά την Ισλανδία και τη Νορβηγία, ο παρών κανονισμός συνιστά ανάπτυξη των διατάξεων του κεκτημένου του Σένγκεν κατά την έννοια της συμφωνίας που έχει συναφθεί από το Συμβούλιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης και τη Δημοκρατία της Ισλανδίας και το Βασίλειο της Νορβηγίας για τη σύνδεση των δύο αυτών κρατών με την υλοποίηση, την εφαρμογή και την ανάπτυξη του κεκτημένου του Σένγκεν <sup>(1)</sup> που εμπίπτει στον τομέα που αναφέρεται στο άρθρο 1 σημείο Β της απόφασης 1999/437/ΕΚ του Συμβουλίου <sup>(2)</sup> σχετικά με ορισμένες λεπτομέρειες εφαρμογής της ανωτέρω συμφωνίας.

(22) Ο παρών κανονισμός συνιστά ανάπτυξη των διατάξεων του κεκτημένου του Σένγκεν στις οποίες το Ηνωμένο Βασίλειο δεν συμμετέχει, σύμφωνα με την απόφαση του Συμβουλίου 2000/365/ΕΚ, της 29ης Μαΐου 2000, σχετικά με το αίτημα του Ηνωμένου Βασιλείου της Μεγάλης Βρετανίας και Βόρειας Ιρλανδίας να συμμετέχει σε ορισμένες από τις διατάξεις του κεκτημένου του Σένγκεν <sup>(3)</sup>. Ως εκ τούτου, το Ηνωμένο Βασίλειο δεν συμμετέχει στη θέσπιση του παρόντος κανονισμού και δεν δεσμεύεται από αυτόν ούτε υπόκειται στην εφαρμογή του.

(23) Ο παρών κανονισμός συνιστά ανάπτυξη των διατάξεων του κεκτημένου του Σένγκεν στις οποίες η Ιρλανδία δεν συμμετέχει, σύμφωνα με την απόφαση 2002/192/ΕΚ του Συμβουλίου, της 28ης Φεβρουαρίου 2002, σχετικά με το αίτημα της Ιρλανδίας να συμμετέχει σε ορισμένες από τις διατάξεις του κεκτημένου του Σένγκεν <sup>(4)</sup>. Ως εκ τούτου, η Ιρλανδία δεν συμμετέχει στη θέσπιση του παρόντος κανονισμού και δεν δεσμεύεται από αυτόν ούτε υπόκειται στην εφαρμογή του.

(24) Όσον αφορά την Ελβετία, ο παρών κανονισμός συνιστά ανάπτυξη των διατάξεων του κεκτημένου του Σένγκεν, κατά την έννοια της συμφωνίας μεταξύ της Ευρωπαϊκής Ένωσης, της Ευρωπαϊκής Κοινότητας και της Ελβετικής Συνομοσπονδίας για τη σύνδεση της Ελβετικής Συνομοσπονδίας με την υλοποίηση, την εφαρμογή και την ανάπτυξη του κεκτημένου του Σένγκεν <sup>(5)</sup>, που εμπίπτει στον τομέα που αναφέρεται στο άρθρο 1 σημείο Β της απόφασης 1999/437/ΕΚ σε συνδυασμό με το άρθρο 3 της απόφασης 2008/146/ΕΚ του Συμβουλίου <sup>(6)</sup>.

(25) Όσον αφορά το Λιχτενστάιν, ο παρών κανονισμός αποτελεί ανάπτυξη διατάξεων του κεκτημένου του Σένγκεν κατά την έννοια του πρωτοκόλλου που έχει υπογραφεί μεταξύ της Ευρωπαϊκής Ένωσης, της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, της Ελβετικής Συνομοσπονδίας και του Πριγκιπάτου του Λιχτενστάιν για την προσχώρηση του Πριγκιπάτου του Λιχτενστάιν στη συμφωνία που έχει συναφθεί μεταξύ της Ευρωπαϊκής Ένω-

σης, της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, της Ελβετικής Συνομοσπονδίας για τη σύνδεση της Ελβετικής Συνομοσπονδίας με την υλοποίηση, την εφαρμογή και την ανάπτυξη του κεκτημένου του Σένγκεν, που εμπίπτει στον τομέα που αναφέρεται στο άρθρο 1 σημείο Β της απόφασης 1999/437/ΕΚ σε συνδυασμό με το άρθρο 3 της απόφασης 2008/261/ΕΚ του Συμβουλίου <sup>(7)</sup>.

(26) Όσον αφορά την Κύπρο, ο παρών κανονισμός συνιστά πράξη που βασίζεται στο κεκτημένο του Σένγκεν ή που άλλως σχετίζεται με αυτό, κατά την έννοια του άρθρου 3 παράγραφος 2 της πράξης προσχώρησης του 2003.

(27) Ο παρών κανονισμός συνιστά πράξη που βασίζεται στο κεκτημένο του Σένγκεν ή που άλλως σχετίζεται με αυτό, κατά την έννοια του άρθρου 4 παράγραφος 2 της πράξης προσχώρησης του 2005,

ΕΞΕΔΩΣΑΝ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

#### Άρθρο 1

#### Τροποποιήσεις της Κοινής Προξενικής Εγκυκλίου

Η Κοινή Προξενική Εγκύκλιος περί θεωρήσεων προς τις διπλωματικές και τις έμμισθες προξενικές αρχές τροποποιείται ως εξής:

1. Το μέρος II τροποποιείται ως ακολούθως:

α) Στο σημείο 1.2 στοιχείο β) προστίθενται οι ακόλουθες παράγραφοι:

«Ένα κράτος μέλος είναι επίσης δυνατόν να εκπροσωπεί ένα ή περισσότερα άλλα κράτη μέλη σε περιορισμένο βαθμό, όσον αφορά αποκλειστικά και μόνον τη συγκέντρωση των αιτήσεων και την καταχώριση βιομετρικών στοιχείων. Εφαρμόζονται οι σχετικές διατάξεις των στοιχείων γ) και ε) του σημείου 1.2. Η συγκέντρωση και η διαβίβαση των φακέλων και των δεδομένων στο εκπροσωπούμενο κράτος μέλος πραγματοποιούνται τηρουμένων των σχετικών κανόνων για την προστασία των δεδομένων και την ασφάλεια.

Το ή τα εκπροσωπούμενα κράτη μέλη διασφαλίζουν ότι τα δεδομένα είναι πλήρως κρυπτογραφημένα όταν διαβιβάζονται, είτε ηλεκτρονικά είτε υλικά σε μέσο ηλεκτρονικής αποθήκευσης, από τις αρχές του εκπροσωπούμενου κράτους μέλους προς τις αρχές του εκπροσωπούμενου κράτους μέλους.

<sup>(1)</sup> ΕΕ L 176 της 10.7.1999, σ. 36.

<sup>(2)</sup> ΕΕ L 176 της 10.7.1999, σ. 31.

<sup>(3)</sup> ΕΕ L 131 της 1.6.2000, σ. 43.

<sup>(4)</sup> ΕΕ L 64 της 7.3.2002, σ. 20.

<sup>(5)</sup> ΕΕ L 53 της 27.2.2008, σ. 52.

<sup>(6)</sup> ΕΕ L 53 της 27.2.2008, σ. 1.

<sup>(7)</sup> ΕΕ L 83 της 26.3.2008, σ. 3.

Σε τρίτες χώρες όπου απαγορεύεται η ηλεκτρονική διαβίβαση κρυπτογραφημένων δεδομένων από τις αρχές του εκπροσωπούμενου κράτους μέλους προς τις αρχές των εκπροσωπούμενων κρατών μελών, το ή τα εκπροσωπούμενα κράτη μέλη δεν επιτρέπουν στο εκπροσωπούμενο κράτος μέλος να διαβιβάζει ηλεκτρονικά τα δεδομένα.

Στην περίπτωση αυτή, το ή τα εκπροσωπούμενα κράτη μέλη διασφαλίζουν ότι τα ηλεκτρονικά δεδομένα διαβιβάζονται υλικά, σε πλήρως κρυπτογραφημένη μορφή, σε μέσο ηλεκτρονικής αποθήκευσης, από τις αρχές του εκπροσωπούμενου κράτους μέλους προς τις αρχές του εκπροσωπούμενου κράτους μέλους ή κρατών μελών, είτε από προξενικό υπάλληλο κράτους μέλους, ή, σε περιπτώσεις κατά τις οποίες η μεταφορά αυτή θα απαιτούσε τη λήψη δυσανάλογων ή παράλογων μέτρων, με κάποιον άλλο ασφαλή τρόπο, για παράδειγμα μέσω εγκατεστημένων στην οικεία τρίτη χώρα μεταφορέων με εμπειρία στη μεταφορά ευαίσθητων εγγράφων και δεδομένων.

Σε κάθε περίπτωση, το επίπεδο ασφαλείας της μεταφοράς προσαρμόζεται στον ευαίσθητο χαρακτήρα των δεδομένων.

Τα κράτη μέλη ή η Κοινότητα καταβάλλουν προσπάθειες ώστε να επιτευχθεί συμφωνία με τις οικείες τρίτες χώρες με σκοπό την άρση της απαγόρευσης της κρυπτογράφησης των προς ηλεκτρονική διαβίβαση δεδομένων μεταξύ των αρχών των ενδιαφερόμενων κρατών μελών.».

β) Το στοιχείο δ) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«δ) Η εκπροσώπηση και η περιορισμένη εκπροσώπηση για τη χορήγηση ομοιόμορφων θεωρήσεων που προβλέπεται στα στοιχεία α) και β), εμφανίζεται στον πίνακα εκπροσώπησης για τη χορήγηση ομοιόμορφων θεωρήσεων που παρατίθεται στο παράρτημα 18.».

2. Το μέρος III τροποποιείται ως ακολούθως:

α) Το σημείο 1 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

#### «1. Αιτήσεις θεώρησης

1.1. Έντυπα για τις αιτήσεις θεώρησης — Αριθμός αντιτύπων της αίτησης

Οι αιτούντες υποχρεούνται επίσης να συμπληρώνουν το έντυπο αίτησης ομοιόμορφης θεώρησης. Οι αιτήσεις ομοιόμορφης θεώρησης πρέπει να υποβάλλονται μέσω του εναρμονισμένου εντύπου, υπόδειγμα του οποίου περιέχεται στο παράρτημα 16.

Συμπληρώνεται τουλάχιστον ένα αντίτυπο του εντύπου αίτησης, το οποίο θα μπορεί να χρησιμοποιείται κατά τη διαβούλευση με τις κεντρικές αρχές. Τα κράτη μέλη είναι δυνατόν, κατ' εφαρμογή των εθνικών διοικητικών διαδικασιών, να ζητούν περισσότερα αντίτυπα της αίτησης.

#### 1.2. Βιομετρικά στοιχεία

α) Τα κράτη μέλη συλλέγουν τα βιομετρικά στοιχεία, στα οποία περιλαμβάνονται η κατά πρόσωπο φωτογραφία και δέκα δακτυλικά αποτυπώματα του αιτούντος, τηρουμένων των διασφαλίσεων που προβλέπονται στην Ευρωπαϊκή Σύμβαση για τη Προστασία των Ανθρώπινων Δικαιωμάτων και των Θεμελιωδών Ελευθεριών, τον Χάρτη Θεμελιωδών Δικαιωμάτων της Ευρωπαϊκής Ένωσης καθώς και στη σύμβαση των Δικαιωμάτων του Παιδιού του ΟΗΕ.

Κατά την υποβολή της πρώτης αίτησης, ο αιτών υποχρεούται να παρίσταται αυτοπροσώπως. Τότε συλλέγονται τα ακόλουθα βιομετρικά στοιχεία:

— φωτογραφία του αιτούντος, με ηλεκτρονική σάρωση ή λήψη κατά την υποβολή της αίτησης και

— τα δέκα δακτυλικά αποτυπώματα, με επίπεδη και ψηφιακή λήψη.

Οσάκις δακτυλικά αποτυπώματα του αιτούντος ληφθέντα από προηγούμενη αίτηση έχουν εισαχθεί για πρώτη φορά στο Σύστημα Πληροφοριών για τις Θεωρήσεις (VIS) εντός διαστήματος μικρότερου των 59 μηνών πριν από τη νέα αίτηση, αυτά αντιγράφονται στη μεταγενέστερη αίτηση.

Ωστόσο, σε περίπτωση εύλογων αμφιβολιών ως προς την ταυτότητα του αιτούντος, η διπλωματική ή προξενική αρχή οφείλει να συλλέξει δακτυλικά αποτυπώματα εντός της περιόδου που καθορίζεται ανωτέρω.

Επιπλέον, εάν τη στιγμή της υποβολής της αίτησης, δεν μπορεί να επιβεβαιωθεί άμεσα η λήψη των δακτυλικών αποτυπωμάτων εντός της περιόδου που καθορίζεται ανωτέρω, ο αιτών δύναται να ζητήσει τη λήψη τους.

Σύμφωνα με το άρθρο 9 παράγραφος 5 του κανονισμού VIS, η φωτογραφία που επισυνάπτεται σε κάθε αίτηση καταχωρίζεται στο VIS. Ο αιτών δεν οφείλει να παρουσιαστεί αυτοπροσώπως για τον σκοπό αυτόν.

Οι τεχνικές προδιαγραφές για τη φωτογραφία συμμορφώνονται με τα διεθνή πρότυπα που έχουν οριστεί από την ICAO στο έγγραφο 9303 μέρος 1, έκτη έκδοση.

Τα δακτυλικά αποτυπώματα λαμβάνονται σύμφωνα με τα πρότυπα της ICAO και την απόφαση 2006/648/EK της Επιτροπής, της 22ας Σεπτεμβρίου 2006, για τη θέσπιση των τεχνικών προδιαγραφών σχετικά με τα πρότυπα των βιομετρικών στοιχείων που συνδέονται με την ανάπτυξη του Συστήματος Πληροφοριών για τις Θεωρήσεις (\*).

Τα βιομετρικά στοιχεία συλλέγονται από ειδικευμένο και δεόντως εξουσιοδοτημένο προσωπικό της διπλωματικής ή προξενικής αρχής και από τις αρχές που είναι αρμόδιες για τη χορήγηση θεωρήσεων στα σύνορα. Υπό την εποπτεία των διπλωματικών ή προξενικών αρχών, τα βιομετρικά στοιχεία μπορούν επίσης να συλλέγονται από ειδικευμένο και δεόντως εξουσιοδοτημένο προσωπικό επίτιμου προξένου ή εξωτερικού παρόχου υπηρεσιών που αναφέρεται στο μέρος VII σημεία 1.3 και 1.4.

Τα δεδομένα καταχωρίζονται στο VIS μόνο από δεόντως εξουσιοδοτημένο προσωπικό της προξενικής αρχής, σύμφωνα με το άρθρο 6 παράγραφος 1, το άρθρο 7 και το άρθρο 9 παράγραφοι 5 και 6 του κανονισμού VIS.

Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι γίνεται πλήρης χρήση όλων των κριτηρίων αναζήτησης δυνάμει του άρθρου 15 του κανονισμού VIS για να αποφεύγονται οι εσφαλμένες απορρίψεις και εξακριβώσεις ταυτότητας.

#### β) Εξαιρέσεις

Οι ακόλουθοι αιτούντες απαλλάσσονται από την υποχρέωση λήψης δακτυλικών αποτυπωμάτων:

— τα παιδιά κάτω των 12 ετών,

— τα πρόσωπα για τα οποία η λήψη δακτυλικών αποτυπωμάτων είναι αδύνατη για σωματικούς λόγους. Εάν είναι δυνατή η λήψη αποτυπωμάτων από λιγότερα των δέκα δακτύλων, αυτή πραγματοποιείται. Ωστόσο, εάν αυτή η αδυναμία είναι προσωρινή, ζητείται από τον αιτούντα η λήψη δακτυλικών αποτυπωμάτων κατά την επόμενη αίτηση. Οι διπλωματικές ή προξενικές αρχές και οι αρχές που είναι αρμόδιες για τη χορήγηση θεωρήσεων εξουσιοδοτούνται να ζητούν περαιτέρω διευκρινίσεις συνεπεία της προσωρινής αδυναμίας λήψης δακτυλικών αποτυπωμάτων. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι κατάλληλες διαδικασίες που εγγυώνται τον σεβασμό της αξιοπρέπειας του αιτούντος εφαρμόζονται στην περίπτωση δυσκολιών στην καταχώριση. Η αδυναμία λήψης δακτυλικών αποτυπωμάτων για σωματικούς λόγους δεν επηρεάζει τη χορήγηση ή άρνηση θεώρησης,

— οι αρχηγοί κρατών ή κυβερνήσεων και τα μέλη της εθνικής κυβέρνησης με τη συνοδεία των συζύγων τους, καθώς και τα μέλη της επίσημης αντιπροσωπείας τους όταν προσκαλούνται επίσημως από κυβερνήσεις των κρατών μελών ή από διεθνείς οργανισμούς και όταν επισκέπτονται τους εν λόγω διεθνείς οργανισμούς,

— οι μονάρχες και άλλα ανώτερα μέλη βασιλικής οικογένειας, όταν προσκαλούνται επίσημως από κυβερνήσεις των κρατών μελών ή από διεθνείς οργανισμούς.

Σε καθεμία από τις περιπτώσεις αυτές, καταχωρίζεται στο σύστημα VIS η ένδειξη “δεν ισχύει”.

(\*) ΕΕ L 267 της 27.9.2006, σ. 41.».

β) Προστίθεται το ακόλουθο σημείο:

#### «5. Συμπεριφορά του προσωπικού

Οι διπλωματικές ή οι προξενικές αρχές των κρατών μελών μεριμνούν ώστε η υποδοχή των αιτούντων να γίνεται με ευγένεια.

Το προξενικό προσωπικό ασκεί τα καθήκοντά του σεβόμενο πλήρως την ανθρώπινη αξιοπρέπεια. Τα λαμβανόμενα μέτρα είναι ανάλογα με τους επιδιωκόμενους από αυτά στόχους.

Το προξενικό προσωπικό ασκεί τα καθήκοντα, χωρίς διακρίσεις κατά προσώπων λόγω φύλου, φυλετικής ή εθνικής καταγωγής, θρησκευτικών ή άλλων πεποιθήσεων, αναπηρίας, ηλικίας ή γενετήσιου προσανατολισμού.».

3. Το σημείο 1 του μέρους VII τροποποιείται ως εξής:

#### «1. Οργάνωση των υπηρεσιών θεώρησης

##### 1.1. Οργάνωση της παραλαβής και της εξέτασης των αιτήσεων θεώρησης

Κάθε κράτος μέλος είναι αρμόδιο για την οργάνωση της παραλαβής και της εξέτασης των αιτήσεων. Κατ' αρχήν, οι αιτήσεις υποβάλλονται στη διπλωματική ή προξενική αρχή κράτους μέλους.

Τα κράτη μέλη:

— εξοπλίζουν τις διπλωματικές ή προξενικές αρχές τους και τις αρχές που είναι αρμόδιες για τη χορήγηση θεωρήσεων στα σύνορα με κατάλληλο σύστημα για τη συλλογή των βιομετρικών στοιχείων, όπως και τα γραφεία των επίτιμων προξένων τους, όταν τους χρησιμοποιούν για τη συλλογή βιομετρικών στοιχείων σύμφωνα με το σημείο 1.3, ή/και

- συνεργάζονται με ένα ή περισσότερα κράτη μέλη, στο πλαίσιο της επιτόπιας προξενικής συνεργασίας ή μέσω άλλων πρόσφορων επαφών, υπό μορφή περιορισμένης εκπροσώπησης, συστέγασης ή κοινού κέντρου αιτήσεων, σύμφωνα με το σημείο 1.2.

Σε εξαιρετικές περιπτώσεις ή για λόγους σχετικούς με την τοπική κατάσταση, όπως:

- ο υψηλός αριθμός των αιτούντων δεν επιτρέπει να οργανωθεί η συγκέντρωση αιτήσεων και δεδομένων εγκαίρως και με αξιοπρεπείς συνθήκες, ή
- δεν είναι δυνατό να εξασφαλισθεί καθ' οιονδήποτε άλλο τρόπο μια ικανοποιητική εδαφική κάλυψη της σχετικής τρίτης χώρας,

και εφόσον οι ως άνω μορφές συνεργασίας αποδεικνύονται ατελέσφορες για το οικείο κράτος μέλος, τα κράτη μέλη δύνανται να συνεργάζονται, ως έσχατη λύση, με εξωτερικό πάροχο υπηρεσιών, σύμφωνα με το σημείο 1.4.

Με την επιφύλαξη του δικαιώματος να κληθεί ο αιτών θεώρηση σε προσωπική συνέντευξη, όπως προβλέπεται στο μέρος III σημείο 4, ο τρόπος οργάνωσης που επιλέγεται δεν πρέπει να συνεπάγεται την ανάγκη να παρουσιάζεται ο αιτών αυτοπροσώπως σε περισσότερες της μιας τοποθεσίες προκειμένου να υποβάλει την αίτηση.

#### 1.2. Μορφές συνεργασίας μεταξύ κρατών μελών

- Όταν επιλέγεται η "συστέγαση", το προσωπικό της διπλωματικής ή προξενικής αρχής ενός ή περισσότερων κρατών μελών διεκπεραιώνει τις αιτήσεις (συμπεριλαμβανομένων των βιομετρικών στοιχείων) που τους υποβάλλονται στη διπλωματική ή προξενική αρχή άλλου κράτους μέλους και χρησιμοποιεί τον εξοπλισμό αυτού του κράτους μέλους. Τα συστεγαζόμενα κράτη μέλη συμφωνούν ως προς τη διάρκεια και τους όρους λήξης της συστέγασης, καθώς και για το ποσοστό του τέλους θεώρησης που πρέπει να καταβάλλεται στο κράτος μέλος του οποίου η διπλωματική ή προξενική αρχή διαθέτει τους χώρους της.
- Όταν δημιουργούνται "Κοινά Κέντρα Αιτήσεων", το προσωπικό των διπλωματικών ή προξενικών αρχών δύο ή περισσότερων κρατών μελών συγκεντρώνεται σε ένα κτίριο με σκοπό την παραλαβή των αιτήσεων (συμπεριλαμβανομένων των βιομετρικών στοιχείων) που υποβάλλονται σε αυτά. Οι αιτούντες παραπέμπονται στο κράτος μέλος που είναι αρμόδιο για την εξέταση της αίτησής τους. Τα κράτη μέλη συμφωνούν ως προς τη διάρκεια και τους όρους λήξης της συνεργασίας αυτής, καθώς και για τον επιμερισμό των δαπανών μεταξύ των συνεργαζόμενων κρατών μελών. Ένα μόνο κράτος μέλος είναι αρμόδιο για τις συμβάσεις υλικότε-

χνικής υποστήριξης και για τις διπλωματικές σχέσεις με τη χώρα υποδοχής.

#### 1.3. Προσφυγή στους επίτιμους πρόξενους

Είναι επίσης δυνατό οι επίτιμοι πρόξενοι να εξουσιοδοτούνται να εκτελούν ορισμένα ή όλα τα καθήκοντα που μνημονεύονται στο σημείο 1.5. Λαμβάνονται τα κατάλληλα μέτρα για την εγγύηση της ασφάλειας και της προστασίας των δεδομένων.

Εφόσον ο επίτιμος πρόξενος δεν είναι δημόσιος υπάλληλος κράτους μέλους, η άσκηση των καθηκόντων αυτών πρέπει να πληροί τις απαιτήσεις του παραρτήματος 19, πλην των διατάξεων του σημείου Γ στοιχείο γ) του εν λόγω παραρτήματος.

Εφόσον ο επίτιμος πρόξενος είναι δημόσιος υπάλληλος κράτους μέλους, το οικείο κράτος μέλος διασφαλίζει ότι εφαρμόζονται απαιτήσεις συγκρίσιμες με εκείνες που θα εφαρμόζονταν εάν τα καθήκοντα ασκούνταν από τη διπλωματική ή προξενική αρχή του.

#### 1.4. Συνεργασία με εξωτερικούς παρόχους υπηρεσιών

Τα κράτη μέλη καταβάλλουν προσπάθειες ώστε να συνεργάζονται με τον εξωτερικό πάροχο υπηρεσιών από κοινού με ένα ή περισσότερα κράτη μέλη, με την επιφύλαξη των κανόνων περί δημόσιων συμβάσεων και ανταγωνισμού.

Η συνεργασία με εξωτερικό πάροχο υπηρεσιών βασίζεται σε νομική πράξη που συνάδει με τις απαιτήσεις του παραρτήματος 19.

Τα κράτη μέλη, στο πλαίσιο της επιτόπιας προξενικής συνεργασίας, ανταλλάσσουν πληροφορίες σχετικά με την επιλογή των εξωτερικών παρόχων υπηρεσιών και τον καθορισμό των όρων των αντίστοιχων νομικών πράξεών τους.

#### 1.5. Μορφές συνεργασίας με τους εξωτερικούς παρόχους υπηρεσιών

Δύνανται να ανατεθεί σε εξωτερικό πάροχο υπηρεσιών η εκτέλεση ενός ή περισσότερων από τα ακόλουθα καθήκοντα:

- παροχή γενικών πληροφοριών σχετικά με τις απαιτήσεις για θεωρήσεις και τα έντυπα υποβολής αίτησης·
- ενημέρωση του αιτούντος για τα απαιτούμενα δικαιολογητικά έγγραφα βάσει σχετικού καταλόγου·
- συλλογή δεδομένων και αιτήσεων (συμπεριλαμβανομένης της συλλογής βιομετρικών στοιχείων) και διαβίβαση της αίτησης στη διπλωματική ή προξενική αρχή·



- δ) συγκέντρωση των εισπρακτέων τελών·
- ε) διαχείριση των συνεντεύξεων με αυτοπρόσωπη εμφάνιση στη διπλωματική ή την προξενική αρχή ή στον εξωτερικό πάροχο υπηρεσιών·
- στ) συγκέντρωση των ταξιδιωτικών εγγράφων (συμπεριλαμβανομένης μιας κοινοποίησης απόρριψης εάν αυτό ισχύει) από τη διπλωματική ή προξενική αρχή και επιστροφή αυτών στον αιτούντα.

#### 1.6. Υποχρεώσεις των κρατών μελών

Κατά την επιλογή εξωτερικού παρόχου υπηρεσιών, το οικείο ή τα οικεία κράτη μέλη εξετάζουν λεπτομερώς τη φερεγγυότητα και την αξιοπιστία της επιχείρησης (συμπεριλαμβανομένων των αναγκαίων αδειών λειτουργίας, της εγγραφής στα επαγγελματικά μητρώα, των καταστατικών αρχών της, των τραπεζικών συμβάσεων) και διασφαλίζουν ότι δεν υπάρχει σύγκρουση συμφερόντων.

Το ή τα οικεία κράτη μέλη πρέπει να διασφαλίζουν ότι ο επιλεγείς εξωτερικός πάροχος υπηρεσιών συμμορφώνεται με τους όρους και τις προϋποθέσεις που του επιβάλλονται με τη νομική πράξη που αναφέρεται στο σημείο 1.4.

Το ή τα οικεία κράτη μέλη παραμένουν υπεύθυνα για τη συμμόρφωση με τους κανόνες προστασίας των δεδομένων κατά την επεξεργασία των δεδομένων και ελέγχονται σύμφωνα με το άρθρο 28 της οδηγίας 95/46/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 24ης Οκτωβρίου 1995, για την προστασία των φυσικών προσώπων έναντι της επεξεργασίας δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα και για την ελεύθερη κυκλοφορία των δεδομένων αυτών (\*).

Η συνεργασία με εξωτερικό πάροχο υπηρεσιών δεν περιορίζει ή δεν εξαιρεί τα οικεία κράτη μέλη από τυχόν ευθύνες που προκύπτουν δυνάμει της εθνικής νομοθεσίας τους όσον αφορά παραβάσεις υποχρεώσεων αναφορικά προς τα δεδομένα προσωπικού χαρακτήρα των αιτούντων και την εξέταση των αιτήσεων θεώρησης. Η παρούσα διάταξη δεν θίγει τυχόν μέτρα που δύνανται να ληφθούν άμεσα έναντι του εξωτερικού παρόχου υπηρεσιών δυνάμει της εθνικής νομοθεσίας της οικείας τρίτης χώρας.

Το ή τα οικεία κράτη μέλη διασφαλίζουν ότι τα δεδομένα είναι πλήρως κρυπτογραφημένα όταν διαβιβάζονται, είτε ηλεκτρονικά είτε υλικά σε μέσο ηλεκτρονικής αποθήκευσης, από τον εξωτερικό πάροχο υπηρεσιών προς τις αρχές του οικείου κράτους μέλους.

Σε τρίτες χώρες όπου απαγορεύεται η ηλεκτρονική διαβίβαση κρυπτογραφημένων δεδομένων από τον εξωτερικό

πάροχο υπηρεσιών προς τις αρχές του οικείου κράτους μέλους, το ή τα οικεία κράτη μέλη δεν επιτρέπουν στον εξωτερικό πάροχο υπηρεσιών να διαβιβάζει ηλεκτρονικά τα δεδομένα.

Στην περίπτωση αυτή, το ή τα οικεία κράτη μέλη διασφαλίζουν ότι τα ηλεκτρονικά δεδομένα διαβιβάζονται υλικά, σε πλήρως κρυπτογραφημένη μορφή, σε μέσο ηλεκτρονικής αποθήκευσης, από τον εξωτερικό πάροχο υπηρεσιών προς τις αρχές του ή των οικείων κρατών μελών, είτε από προξενικό υπάλληλο κράτους μέλους, ή, σε περιπτώσεις κατά τις οποίες η μεταφορά αυτή θα απαιτούσε τη λήψη δυσανάλογων ή παράλογων μέτρων, με κάποιον άλλο ασφαλή τρόπο, για παράδειγμα μέσω εγκατεστημένων στην οικεία τρίτη χώρα μεταφορέων με εμπειρία στη μεταφορά ευαίσθητων εγγράφων και δεδομένων.

Σε κάθε περίπτωση, το επίπεδο ασφάλειας της μεταφοράς προσαρμόζεται στον ευαίσθητο χαρακτήρα των δεδομένων.

Τα κράτη μέλη ή η Κοινότητα καταβάλλουν προσπάθειες ώστε να επιτευχθεί συμφωνία με τις οικείες τρίτες χώρες με σκοπό την άρση της απαγόρευσης της κρυπτογράφησης των προς ηλεκτρονική διαβίβαση δεδομένων από τον εξωτερικό πάροχο υπηρεσιών προς τις αρχές των οικείων κρατών μελών.

Το ή τα οικεία κράτη μέλη παρέχουν στον εξωτερικό πάροχο υπηρεσιών κατάρτιση, η οποία αντιστοιχεί στις γνώσεις που απαιτούνται για την παροχή των ενδεδειγμένων υπηρεσιών και για την επαρκή ενημέρωση των αιτούντων.

Το ή τα οικεία κράτη μέλη μεριμνούν, σε περίπτωση αμβολιών, ώστε να υπάρχει δυνατότητα επαλήθευσης στη διπλωματική ή την προξενική αρχή των δακτυλικών αποτυπωμάτων, τα οποία έχουν ληφθεί από εξωτερικό πάροχο υπηρεσιών.

Η εξέταση των αιτήσεων, η διενέργεια συνεντεύξεων, εφόσον ενδείκνυται, η διαδικασία χορήγησης άδειας και η εκτύπωση και επίθεση αυτοκόλλητων θεωρήσεων διενεργούνται μόνον από τη διπλωματική ή προξενική αρχή.

Οι εξωτερικοί πάροχοι υπηρεσιών δεν έχουν πρόσβαση στο VIS σε καμία περίπτωση. Πρόσβαση στο VIS έχει αποκλειστικά το δεόντως εξουσιοδοτημένο προσωπικό των διπλωματικών ή προξενικών αρχών.

Το ή τα οικεία κράτη μέλη παρακολουθούν εκ του σύνεγγυς την εφαρμογή της νομικής πράξης του σημείου 1.4, η οποία συμπεριλαμβάνει:

α) τις γενικές πληροφορίες για τις απαιτήσεις ως προς τις θεωρήσεις και τα έντυπα υποβολής αίτησης που παρέχει ο εξωτερικός πάροχος υπηρεσιών στους αιτούντες·

β) όλα τα τεχνικά και οργανωτικά μέτρα ασφαλείας που απαιτούνται για την προστασία των δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα έναντι τυχαίας ή μη σύννομης καταστροφής ή τυχαίας απώλειας, αλλοίωσης, άνευ άδειας κοινολόγησης ή πρόσβασης στα δεδομένα αυτά, ιδίως οσάκις η συνεργασία συνεπάγεται τη διαβίβαση φακέλων και δεδομένων σε διπλωματική ή προξενική αρχή του ή των οικείων κρατών μελών, καθώς και έναντι κάθε άλλης μορφής μη σύννομης επεξεργασίας των δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα·

γ) τη συγκέντρωση και τη διαβίβαση βιομετρικών στοιχείων·

δ) τα μέτρα που λαμβάνονται για τη συμμόρφωση με τις διατάξεις περί προστασίας των δεδομένων.

Προς τον σκοπό αυτό, η διπλωματική ή προξενική αρχή του οικείου κράτους μέλους διενεργεί τακτικά αιφνίδιους ελέγχους στις εγκαταστάσεις του εξωτερικού παρόχου υπηρεσιών.

#### 1.7. Τέλος εξυπηρέτησης

Οι εξωτερικοί πάροχοι υπηρεσιών μπορούν να επιβάλουν ένα τέλος εξυπηρέτησης επιπλέον του εισπρακτέου τέλους που αναφέρεται στο παράρτημα 12. Το τέλος εξυπηρέτησης πρέπει να είναι αναλογικό προς τα έξοδα που βαρύνουν τον εξωτερικό πάροχο υπηρεσιών κατά την εκτέλεση ενός ή περισσότερων από τα καθήκοντα που αναφέρονται στο σημείο 1.5.

Το τέλος εξυπηρέτησης καθορίζεται στη νομική πράξη που αναφέρεται στο σημείο 1.4.

Στο πλαίσιο της επιτόπιας προξενικής συνεργασίας, τα κράτη μέλη μεριμνούν ώστε το τέλος εξυπηρέτησης που χρεώνεται σε έναν αιτούντα να αντανακλά δρόμους τις υπηρεσίες που προσφέρονται από τον εξωτερικό πάροχο υπηρεσιών και να προσαρμόζεται στις τοπικές συνθήκες. Επιπλέον, θα έχουν ως στόχο την εναρμόνιση του εφαρμοζόμενου τέλους εξυπηρέτησης.

Το τέλος εξυπηρέτησης δεν υπερβαίνει το ήμισυ του τέλους θέωσης που περιλαμβάνεται στο παράρτημα 12, ανεξαρτήτως των πιθανών απαλλαγών από το τέλος θέωσης, σύμφωνα με το παράρτημα 12.

Το ή τα οικεία κράτη μέλη διατηρούν τη δυνατότητα για όλους τους αιτούντες να υποβάλλουν απευθείας αιτήσεις στις διπλωματικές ή προξενικές αρχές τους.

#### 1.8. Πληροφόρηση

Ακριβείς πληροφορίες περί των τρόπων εξασφάλισης συνέντευξης και υποβολής αίτησης θα εκτίθενται από τις διπλωματικές και προξενικές αρχές των κρατών μελών για το ευρύ κοινό.

#### 1.9. Συνέχεια της υπηρεσίας

Σε περίπτωση τερματισμού της συνεργασίας με άλλα κράτη μέλη ή με οποιονδήποτε άλλο τύπο εξωτερικού παρόχου υπηρεσιών, τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν την ύπαρξη συνέχειας στην εξασφάλιση πλήρους εξυπηρέτησης.

#### 1.10. Λήψη των αποφάσεων και δημοσιοποίηση

Τα κράτη μέλη ενημερώνουν την Επιτροπή για τον τρόπο οργάνωσης της παραλαβής και εξέτασης των αιτήσεων που πρόκειται να εφαρμόσουν σε κάθε προξενική τους αρχή. Η Επιτροπή μεριμνά για την ενδεδειγμένη δημοσιοποίηση των σχετικών πληροφοριών.

Τα κράτη μέλη κοινοποιούν στην Επιτροπή αντίγραφο της νομικής πράξης που μνημονεύεται στο σημείο 1.4.

(\*) ΕΕ L 281 της 23.11.1995, σ. 31.»

4. Το σημείο 5.2. τροποποιείται ως ακολούθως:

α) ο τίτλος αντικαθίσταται από το ακόλουθο:

«5.2. συνεργασία των διπλωματικών και προξενικών αρχών των κρατών μελών με εμπορικούς διαμεσολαβητές·»

β) παρεμβάλλεται η ακόλουθη πρόταση μεταξύ του τίτλου και του στοιχείου α) του σημείου 5.2:

«Για μεταγενέστερες αιτήσεις κατά το σημείο 1.2 μέρος III σημείο 1.2, τα κράτη μέλη είναι δυνατόν να επιτρέπουν στις διπλωματικές και προξενικές αρχές τους να συνεργάζονται με εμπορικούς διαμεσολαβητές (ήτοι ιδιωτικούς παρόχους διοικητικών υπηρεσιών και γραφεία μεταφορών ή ταξιδίων, όπως επιχειρήσεις οργανωμένου τουρισμού και πράκτορες λιανικής πώλησης).».

5. Προστίθεται το ακόλουθο παράρτημα:

## «ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 19

**Κατάλογος των ελαχίστων απαιτήσεων που θα περιέχει η νομική πράξη σε περίπτωση συνεργασίας με εξωτερικούς παρόχους υπηρεσιών**

A. Σε σχέση με την εκπλήρωση των δραστηριοτήτων του, όσον αφορά την προστασία δεδομένων, ο εξωτερικός πάροχος υπηρεσιών:

- α) παρεμποδίζει συνεχώς οποιαδήποτε άνευ αδείας ανάγνωση, αντιγραφή, τροποποίηση ή διαγραφή δεδομένων θεωρήσεων, ιδίως κατά τη διαβίβασή τους στις διπλωματικές ή προξενικές αρχές του αρμόδιου για την εξέταση της αίτησης κράτους μέλους·
- β) σύμφωνα προς τις εντολές των οικείων κρατών μελών, διαβιβάζει τα δεδομένα,
  - κρυπτογραφημένα σε ηλεκτρονική μορφή ή
  - υλικά, με ασφαλή τρόπο·
- γ) διαβιβάζει τα δεδομένα το ταχύτερο δυνατόν:
  - στην περίπτωση των υλικά διαβιβαζόμενων δεδομένων, τουλάχιστον άπαξ εβδομαδιαίως,
  - στην περίπτωση ηλεκτρονικά διαβιβαζόμενων κρυπτογραφημένων δεδομένων, το αργότερο, στο τέλος της ημέρας συγκέντρωσής τους·
- δ) αμέσως μετά τη διαβίβασή τους διαγράφει τα δεδομένα και διασφαλίζει ότι τα μόνα δεδομένα που είναι δυνατό να τηρούνται είναι το ονοματεπώνυμο και τα στοιχεία επικοινωνίας του αιτούντος προς διευκόλυνση των προκαθορισμένων συναντήσεων, καθώς και, κατά περίπτωση, ο αριθμός διαβατηρίου έως τη στιγμή της επιστροφής του στον αιτούντα·
- ε) διασφαλίζει όλα τα τεχνικά και οργανωτικά μέτρα ασφαλείας που απαιτούνται για την προστασία των δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα έναντι τυχαίας ή μη σύνομη καταστροφής ή τυχαίας απώλειας, αλλοίωσης, άνευ αδείας κοινολόγησης ή πρόσβασης στα δεδομένα αυτά, ιδίως οσάκις η συνεργασία συνεπάγεται τη διαβίβαση φακέλων και δεδομένων σε διπλωματική ή προξενική αρχή του ή των οικείων κρατών μελών, καθώς και έναντι κάθε άλλης μορφής μη σύνομη επεξεργασίας των δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα·
- στ) επεξεργάζεται τα δεδομένα μόνον για τους σκοπούς της επεξεργασίας των δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα των αιτούντων εξ ονόματος του εκάστοτε κράτους μέλους·
- ζ) τηρεί προδιαγραφές περί προστασίας δεδομένων τουλάχιστον ισότιμες με τις οριζόμενες στην οδηγία 95/46/EK·
- η) παρέχει στους αιτούντες τις πληροφορίες που απαιτούνται στο άρθρο 37 του κανονισμού VIS.

B. Σε σχέση με την εκτέλεση των δραστηριοτήτων του, όσον αφορά τη συμπεριφορά του προσωπικού, ο εξωτερικός πάροχος υπηρεσιών:

- α) εξασφαλίζει ότι το προσωπικό του έχει τη δέουσα κατάρτιση·
- β) μεριμνά ώστε το προσωπικό του κατά την εκτέλεση των καθηκόντων του:
  - να υποδέχεται ευγενικά τους αιτούντες,
  - να σέβεται την ανθρώπινη αξιοπρέπεια και την ακεραιότητα των αιτούντων,
  - να μην προβαίνει σε διακρίσεις έναντι προσώπων λόγω φύλου, φυλετικής ή εθνικής καταγωγής, θρησκευτικών ή άλλων πεποιθήσεων, αναπηρίας, ηλικίας ή γενετήσιου προσανατολισμού και
  - να σέβεται τους κανόνες εχεμύθειας οι οποίοι εφαρμόζονται και όταν μέλη του προσωπικού εγκαταλείπουν τη θέση εργασίας τους ή μετά την καταγγελία ή τη λήξη της νομικής πράξης·

γ) διαθέτει τα στοιχεία ταυτότητας του απασχολούμενου στην εταιρεία προσωπικού ανά πάσα στιγμή·

δ) αποδεικνύει ότι το προσωπικό του δεν έχει ποινικό μητρώο και ότι διαθέτει την απαιτούμενη εμπειρία.

Γ. Σε σχέση με την επαλήθευση της εκπλήρωσης των δραστηριοτήτων του, ο εξωτερικός πάροχος υπηρεσιών:

- α) παρέχει πρόσβαση στις εγκαταστάσεις του εντεταλμένου προσωπικού του ή των οικείων κρατών μελών ανά πάσα στιγμή χωρίς προηγούμενη ειδοποίηση, ιδίως για σκοπούς επιθεώρησης·
- β) εξασφαλίζει τη δυνατότητα εξ αποστάσεως πρόσβασης στο πρόγραμμα προκαθορισμένων συναντήσεων για σκοπούς επιθεώρησης·
- γ) εξασφαλίζει τη χρήση σχετικών μεθόδων παρακολούθησης [π.χ. έλεγχος αιτούντων, διαδικτυακό εικονοσκόπιο (Webcam)]·
- δ) εξασφαλίζει την πρόσβαση στην εξακρίβωση της συμμόρφωσης με τους κανόνες προστασίας δεδομένων, συμπεριλαμβανομένης της υποχρέωσης υποβολής εκθέσεων, εξωτερικών ελέγχων και τακτικών επιτόπιων ελέγχων·
- ε) υποβάλλει αμελλητί έκθεση στα οικεία κράτη μέλη για τυχόν παραβιάσεις ασφαλείας ή καταγγελίες από τους αιτούντες σχετικά με καταχρηστική χρήση δεδομένων ή πρόσβαση σε αυτά χωρίς εξουσιοδότηση και συντονίζεται με τα εν λόγω κράτη μέλη για την εξεύρεση λύσεων και την ταχεία παροχή επεξηγηματικών απαντήσεων στους καταγγέλλοντες αιτούντες.

Δ. Σε σχέση με τις γενικές διατάξεις, ο εξωτερικός πάροχος υπηρεσιών:

- α) ενεργεί σύμφωνα με τις οδηγίες των αρμόδιων για την εξέταση της αίτησης κρατών μελών·
- β) υιοθετεί τα κατάλληλα μέτρα κατά της διαφθοράς (π.χ. διατάξεις για τις αποδοχές του προσωπικού, συνεργασία κατά την επιλογή των απασχολούμενων ατόμων, δύο υπάλληλοι ανά καθήκον, αρχή της εκ περιτροπής ενασχόλησης)·
- γ) σέβεται πλήρως τις διατάξεις της νομικής πράξης, η οποία θα περιέχει ρήτρα αναστολής ή λήξης, ιδίως σε περίπτωση παράβασης των καθορισμένων κανόνων, καθώς και ρήτρα αναθεώρησης προκειμένου να διασφαλίζεται ότι η νομική πράξη περιλαμβάνει τις βέλτιστες πρακτικές.»

#### Άρθρο 2

##### Εκθέσεις

Η Επιτροπή υποβάλλει, τρία έτη μετά την έναρξη ισχύος του κανονισμού VIS και εν συνεχεία ανά τετραετία, έκθεση στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο σχετικά με την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού, που περιλαμβάνει την εφαρμογή της λήψης και χρήση των βιομετρικών στοιχείων, την καταλληλότητα του επιλεγέντος προτύπου ICAO, την τήρηση των κανόνων προστασίας

των δεδομένων, την εμπειρία με τους εξωτερικούς παρόχους υπηρεσιών με ειδική αναφορά στη συλλογή των βιομετρικών στοιχείων, την εφαρμογή του κανόνα των 59 μηνών για την αντιγραφή δακτυλικών αποτυπωμάτων και την οργάνωση της παραλαβής και της διεκπεραίωσης των αιτήσεων. Η έκθεση περιλαμβάνει επίσης, βάσει του άρθρου 17 παράγραφοι 12, 13 και 14 και του άρθρου 50 παράγραφος 4 του κανονισμού VIS τις περιπτώσεις όπου η λήψη δακτυλικών αποτυπωμάτων εκ των πραγμάτων δεν ήταν δυνατή ή για νομικούς λόγους δεν απαιτείτο εν συγκρίσει προς τις περιπτώσεις όπου λαμβάνονται δακτυλικά αποτυπώματα. Η έκθεση περιλαμβάνει πληροφορίες σχετικά με τις περιπτώσεις όπου απορρίφθηκε αίτηση θεώρησης προσώπου το οποίο εκ των πραγμάτων δεν μπορούσε να παράσχει δακτυλικά αποτυπώματα. Η έκθεση συνοδεύεται, εάν χρειάζεται, από κατάλληλες προτάσεις προς τροποποίηση του παρόντος κανονισμού.

Στην πρώτη έκθεση θα εξετάζεται επίσης το ζήτημα της επαρκούς αξιοπιστίας ως προς τους σκοπούς ταυτοποίησης και επαλήθευσης των δακτυλικών αποτυπωμάτων παιδιών ηλικίας κάτω των 12 ετών και, ιδίως, η εξέλιξη των δακτυλικών αποτυπωμάτων με την ηλικία, βάσει μελέτης που διεξάγεται υπό την ευθύνη της Επιτροπής.

#### Άρθρο 3

##### Έναρξη ισχύος

Ο παρών κανονισμός αρχίζει να ισχύει την επομένη της δημοσίευσής του στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.

Ο παρών κανονισμός είναι δεσμευτικός ως προς όλα τα μέρη του και ισχύει άμεσα σε κάθε κράτος μέλος σύμφωνα με τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας.

Στρασβούργο, 23 Απριλίου 2009.

Για το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο  
Ο Πρόεδρος  
H.-G. PÖTTERING

Για το Συμβούλιο  
Ο Πρόεδρος  
P. NEČAS

## ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΚ) αριθ. 391/2009 ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

της 23ης Απριλίου 2009

σχετικά με κοινούς κανόνες και πρότυπα για τους οργανισμούς επιθεώρησης και ελέγχου πλοίων

(αναδιατύπωση)

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ,

Έχοντας υπόψη:

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

την πρόταση της Επιτροπής,

τη γνώμη της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής<sup>(1)</sup>,τη γνώμη της Επιτροπής Περιφερειών<sup>(2)</sup>,Αποφασίζοντας σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 251 της Συνθήκης, έχοντας υπόψη το κοινό σχέδιο που εγκρίθηκε στις 3 Φεβρουαρίου 2009 από την επιτροπή συνδιαλλαγής<sup>(3)</sup>,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

(1) Η οδηγία 94/57/ΕΚ του Συμβουλίου, της 22ας Νοεμβρίου 1994, σχετικά με τους κοινούς κανόνες και πρότυπα για τους οργανισμούς επιθεώρησης και ελέγχου πλοίων και για τις συναφείς δραστηριότητες των ναυτικών αρχών<sup>(4)</sup> έχει τροποποιηθεί επανειλημμένα κατά τρόπο ουσιαστικό. Με την ευκαιρία νέων τροποποιήσεων είναι σκόπιμη, για λόγους σαφήνειας, η αναδιατύπωση της εν λόγω οδηγίας.

(2) Λαμβανομένης υπόψη της φύσης των διατάξεων της οδηγίας 94/57/ΕΚ, κρίνεται σκόπιμη η αναδιατύπωση των διατάξεων της με δύο διαφορετικά κοινοτικά νομικά κείμενα, συγκεκριμένα μία οδηγία και έναν κανονισμό.

(3) Οι οργανισμοί επιθεώρησης και ελέγχου πλοίων πρέπει να είναι σε θέση να παρέχουν τις υπηρεσίες τους σε όλη την

Κοινότητα και να ανταγωνίζονται μεταξύ τους μεριμνώντας παράλληλα για την ασφάλεια και την προστασία του περιβάλλοντος. Θα πρέπει, επομένως, να θεσπισθούν και να εφαρμοστούν ομοιόμορφα σε όλη την Κοινότητα τα αναγκαία για τις δραστηριότητές τους επαγγελματικά πρότυπα.

(4) Ο στόχος αυτός θα πρέπει να επιδιωχθεί με μέτρα τα οποία θα συμβαδίζουν με τις εργασίες του Διεθνούς Ναυτικού Οργανισμού (ΙΜΟ), ενδεχομένως δε θα τις χρησιμοποιούν ως υπόβαθρο και θα τις συμπληρώνουν. Επίσης, τα κράτη μέλη και η Επιτροπή θα πρέπει να προωθήσουν την ανάπτυξη από τον ΙΜΟ διεθνούς κώδικα για τους αναγνωρισμένους οργανισμούς.

(5) Πρέπει να καθορισθούν ελάχιστα κριτήρια αναγνώρισης οργανισμών με σκοπό την ενίσχυση της ασφάλειας των πλοίων ή την πρόληψη της ρύπανσης που προέρχεται από αυτά. Ως εκ τούτου, θα πρέπει να ενισχυθούν τα ελάχιστα κριτήρια που θεσπίζονται με την οδηγία 94/57/ΕΚ.

(6) Για τη χορήγηση της αρχικής αναγνώρισης στους οργανισμούς που επιθυμούν να λάβουν εξουσιοδότηση για να εργάζονται για λογαριασμό των κρατών μελών, η συμμόρφωση προς τα ελάχιστα κριτήρια που ορίζει ο παρών κανονισμός μπορεί να αξιολογείται αποτελεσματικότερα με εναρμονισμένο και συγκεντρωτικό τρόπο από την Επιτροπή από κοινού με τα κράτη μέλη που ζητούν την αναγνώριση.

(7) Η αναγνώριση χορηγείται μόνον βάσει των επιδόσεων ποιότητας και ασφάλειας του οργανισμού. Πρέπει να εξασφαλίζεται ότι ο βαθμός αναγνώρισης συμβαδίζει πάντοτε με τις ικανότητες που διαθέτει ο αντίστοιχος οργανισμός. Για την αναγνώριση των οργανισμών λαμβάνεται επίσης υπόψη το νομικό καθεστώς και η δομή τους ενόσω συνεχίζουν να εξασφαλίζουν ενιαία εφαρμογή των ελάχιστων κριτηρίων που ορίζει ο παρών κανονισμός και αποτελεσματικούς κοινοτικούς ελέγχους. Ανεξάρτητα από τη δομή του, ο προς αναγνώριση οργανισμός θα πρέπει να παρέχει υπηρεσίες σε παγκόσμιο επίπεδο και οι νομικές του οντότητες θα πρέπει να υπέχουν διεθνή ευθύνη, από κοινού και εις ολόκληρον.

(8) Τα απαιτούμενα μέτρα για την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού 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>(5)</sup>.

(1) ΕΕ C 318 της 23.12.2006, σ. 195.

(2) ΕΕ C 229 της 22.9.2006, σ. 38.

(3) Γνώμη του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 25ης Απριλίου 2007 (ΕΕ C 74 Ε της 20.3.2008, σ. 632), κοινή θέση του Συμβουλίου της 6ης Ιουνίου 2008 (ΕΕ C 190 Ε της 29.7.2008, σ. 1), θέση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 24ης Σεπτεμβρίου 2008 (δεν έχει δημοσιευθεί ακόμη στην Επίσημη Εφημερίδα), απόφαση του Συμβουλίου της 26ης Φεβρουαρίου 2009 και νομοθετικό ψήφισμα του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 11ης Μαρτίου 2009 (δεν έχει δημοσιευθεί ακόμη στην Επίσημη Εφημερίδα).

(4) ΕΕ L 319 της 12.12.1994, σ. 20.

(5) ΕΕ L 184 της 17.7.1999, σ. 23.

- (9) Θα πρέπει ιδίως να εξουσιοδοτηθεί η Επιτροπή να τροποποιήσει τον παρόντα κανονισμό, προκειμένου να ενσωματώσει επακόλουθες τροποποιήσεις στις σχετικές διεθνείς συμβάσεις, πρωτόκολλα, κώδικες και ψηφίσματα, να ενημερώνει τα ελάχιστα κριτήρια που αναφέρονται στο παράρτημα Ι και να θεσπίζει κριτήρια για τη μέτρηση των επιδόσεων των αναγνωρισμένων οργανισμών όσον αφορά την ασφάλεια και την πρόληψη της ρύπανσης που προέρχεται από τα ταξινόμημένα τους πλοία. Δεδομένου ότι τα μέτρα αυτά είναι γενικής εμβέλειας και έχουν ως αντικείμενο την τροποποίηση μη ουσιωδών στοιχείων του παρόντος κανονισμού, μεταξύ άλλων διά της συμπληρώσεώς του με νέα μη ουσιώδη στοιχεία, αυτά θα πρέπει να θεσπίζονται σύμφωνα με την κανονιστική διαδικασία με έλεγχο στην οποία παραπέμπει το άρθρο 5α της απόφασης 1999/468/ΕΚ.
- (10) Είναι άκρως σημαντικό να αντιμετωπίζεται έγκαιρα, αποτελεσματικά και με ανάλογο τρόπο η παράλειψη ενός αναγνωρισμένου οργανισμού να εκπληρώσει τις υποχρεώσεις του. Κύριος στόχος πρέπει να είναι η αποκατάσταση τυχόν ελλείψεων, προκειμένου να εξαλειφθεί κάθε πιθανή απειλή κατά της ασφάλειας ή του περιβάλλοντος σε πρώιμο στάδιο. Συνεπώς, η Επιτροπή πρέπει να διαθέτει την αναγκαία εξουσία για να απαιτεί από κάποιον αναγνωρισμένο οργανισμό να προβεί στην απαραίτητη προληπτική και διορθωτική δράση, και για να επιβάλλει πρόστιμα και περιοδικές χρηματικές ποινές ως μέτρα καταναγκασμού. Κατά την άσκηση των εν λόγω εξουσιών, η Επιτροπή θα πρέπει να ενεργεί κατά τρόπο σύμφωνο με τα θεμελιώδη δικαιώματα και θα πρέπει να εξασφαλίζει τη δυνατότητα του οργανισμού να εκφέρει την άποψή του καθ' όλη τη διάρκεια της διαδικασίας.
- (11) Σύμφωνα με την προσέγγιση σε επίπεδο Κοινότητας, η απόφαση για την ανάκληση της αναγνώρισης ενός οργανισμού που δεν τηρεί τις υποχρεώσεις που ορίζει ο παρών κανονισμός αν τα ανωτέρω μέτρα αποδεικνύονται αναποτελεσματικά ή αν ο οργανισμός συνιστά, από άλλη άποψη, απaráδεκτη απειλή κατά της ασφάλειας ή του περιβάλλοντος, πρέπει να λαμβάνεται σε κοινοτικό επίπεδο, και, ως εκ τούτου, από την Επιτροπή, βάσει διαδικασίας επιτροπής.
- (12) Κατ' ανάλογο τρόπο, η συνεχής εκ των υστέρων παρακολούθηση των αναγνωρισμένων οργανισμών για την αξιολόγηση της συμμόρφωσής τους με τον παρόντα κανονισμό μπορεί να διενεργείται αποτελεσματικότερα με εναρμονισμένο και συγκεντρωτικό τρόπο. Ως εκ τούτου, κρίνεται σκόπιμο να ανατεθεί η άσκηση αυτού του καθήκοντος εξ' ονόματος της Κοινότητας στην Επιτροπή, από κοινού με το κράτος μέλος που ζητεί την αναγνώριση.
- (13) Στα πλαίσια της παρακολούθησης των δραστηριοτήτων των αναγνωρισμένων οργανισμών, είναι αποφασιστικής σημασίας να έχουν οι επιθεωρητές της Επιτροπής πρόσβαση στα πλοία και τους φακέλους των πλοίων ανεξαρτήτως της σημαίας του πλοίου, έτσι ώστε να βεβαιώνονται αν οι αναγνωρισμένοι οργανισμοί συμμορφώνονται προς τα προβλεπόμενα στον παρόντα κανονισμό ελάχιστα κριτήρια που ισχύουν για όλα τα πλοία της αντίστοιχης κλάσης τους.
- (14) Η ικανότητα των αναγνωρισμένων οργανισμών να εντοπίζουν γρήγορα και να επανορθώνουν τις αδυναμίες των κανόνων, των διαδικασιών και των εσωτερικών ελέγχων τους είναι κρίσιμης σημασίας για την ασφάλεια των πλοίων τα οποία επιθεωρούν και πιστοποιούν. Η ικανότητα αυτή θα πρέπει να αυξάνεται με το Γραφείο Αξιολόγησης της Ποιότητας και Πιστοποίησης, το οποίο θα πρέπει να είναι ανεξάρτητο από εμπορικά και πολιτικά συμφέροντα να μπορεί να προτείνει κοινή δράση για την ουσιαστική βελτίωση όλων των αναγνωρισμένων οργανισμών και να εξασφαλίζει εποικοδομητική συνεργασία με την Επιτροπή.
- (15) Οι κανόνες και οι κανονισμοί των αναγνωρισμένων οργανισμών είναι παράγων αποφασιστικής σημασίας για τη βελτίωση της ασφάλειας και της πρόληψης των ατυχημάτων και της ρύπανσης. Οι αναγνωρισμένοι οργανισμοί έχουν κινήσει τη διαδικασία που θα οδηγήσει στην εναρμόνιση των κανόνων και διαδικασιών τους. Η διαδικασία αυτή πρέπει να προωθηθεί και να υποστηριχθεί από την κοινοτική νομοθεσία, δεδομένου ότι αυτό θα συνέβαλε στη βελτίωση της ασφάλειας στη θάλασσα καθώς επίσης και στην ανταγωνιστικότητα της ευρωπαϊκής ναυπηγικής βιομηχανίας.
- (16) Η διαδικασία εναρμόνισης των κανόνων των αναγνωρισμένων οργανισμών για τον σχεδιασμό, την κατασκευή και τον περιοδικό έλεγχο εμπορικών πλοίων βρίσκεται σε εξέλιξη. Ως εκ τούτου, η υποχρέωση να υπάρχουν οικείοι κανόνες ή η σχετική αποδεδειγμένη ικανότητα να υπάρχουν οικείοι κανόνες θα πρέπει να θεωρηθεί στα πλαίσια της διαδικασίας εναρμόνισης και να μη συνιστά εμπόδιο στις δράσεις αναγνωρισμένων οργανισμών ή εν δυνάμει υποψηφίων προς αναγνώριση.
- (17) Οι αναγνωρισμένοι οργανισμοί πρέπει να υποχρεούνται να ενημερώνουν τα τεχνικά τους πρότυπα και να επιβάλλουν την εφαρμογή τους συνεχώς, προκειμένου να εναρμονίζονται οι κανόνες ασφαλείας και να εξασφαλίζεται η ομοιόμορφη εφαρμογή των διεθνών κανόνων εντός της Κοινότητας. Εφόσον τα τεχνικά πρότυπα αναγνωρισμένων οργανισμών είναι ταυτόσημα ή ομοιάζουν πολύ, πρέπει να εξετάζεται το ενδεχόμενο αμοιβαίας αναγνώρισης των πιστοποιητικών για υλικά, εξοπλισμούς και δομικά στοιχεία στις ενδεδειγμένες περιπτώσεις και πάντοτε με πρότυπο τις απαιτητικότερες και αυστηρότερες προδιαγραφές.
- (18) Ενώ κάθε αναγνωρισμένος οργανισμός θα πρέπει, κατ' αρχήν, να θεωρείται υπεύθυνος αποκλειστικά και μόνο σε σχέση με τα μέρη τα οποία πιστοποιεί, η ευθύνη των αναγνωρισμένων οργανισμών και των κατασκευαστών τηρεί τους συμφωνημένους όρους ή, κατά περίπτωση, το εφαρμοστέο δίκαιο σε κάθε συγκεκριμένη περίπτωση.
- (19) Εφόσον η διαφάνεια και η ανταλλαγή πληροφοριών μεταξύ των ενδιαφερομένων μερών, καθώς και το δικαίωμα πρόσβασης του κοινού στις πληροφορίες, αποτελούν βασικά μέσα για την πρόληψη ατυχημάτων στη θάλασσα, οι αναγνωρισμένοι οργανισμοί θα πρέπει να παρέχουν όλες τις σχετικές θεσμοθετημένες πληροφορίες, που αφορούν τις συνθήκες των ταξινομημένων πλοίων, στις αρχές ελέγχου του κράτους του λιμένα και να τις καθιστούν διαθέσιμες στο ευρύ κοινό.

- (20) Για να αποτραπεί η αλλαγή κλάσης πλοίων με σκοπό να αποφεύγεται η διενέργεια των απαραίτητων επισκευών, οι αναγνωρισμένοι οργανισμοί θα πρέπει να ανταλλάσσουν μεταξύ τους όλες τις σχετικές πληροφορίες που αφορούν την κατάσταση των πλοίων που αλλάζουν κλάση και να ειδοποιούν το κράτος σημαίας, εφόσον το κρίνουν αναγκαίο.
- (21) Η προστασία των δικαιωμάτων πνευματικής ιδιοκτησίας των φορέων στον τομέα της ναυτιλίας, περιλαμβανομένων των ναυπηγείων, των προμηθευτών εξοπλισμού και των πλοιοκτητών δεν θα πρέπει να εμποδίζει συνήθεις επιχειρηματικές πράξεις και συμβατικώς συμπεφωνημένες υπηρεσίες μεταξύ των μερών αυτών.
- (22) Ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός για την Ασφάλεια στη Θάλασσα (EMSA), ο οποίος συστάθηκε με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1406/2002 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου <sup>(1)</sup>, θα παρέχει την αναγκαία υποστήριξη για να διασφαλίζεται η εφαρμογή του παρόντος κανονισμού.
- (23) Δεδομένου ότι ο στόχος του παρόντος κανονισμού, δηλαδή η θέσπιση μέτρων τα οποία πρέπει να ακολουθούνται από τους οργανισμούς που λειτουργούν εντός της Κοινότητας και είναι επιφορτισμένοι με την επιθεώρηση, τον έλεγχο και την πιστοποίηση πλοίων είναι αδύνατον να επιτευχθεί επαρκώς από τα κράτη μέλη και δύναται συνεπώς να επιτευχθεί καλύτερα σε κοινοτικό επίπεδο, η Κοινότητα μπορεί να λάβει μέτρα σύμφωνα με την αρχή της επικουρικότητας του άρθρου 5 της Συνθήκης. Σύμφωνα με την αρχή της αναλογικότητας του ίδιου άρθρου, ο παρών κανονισμός δεν υπερβαίνει το αναγκαίο για την επίτευξη του στόχου αυτού μέτρο.
- (24) Τα μέτρα τα οποία ακολουθούν οι οργανισμοί επιθεώρησης και ελέγχου πλοίων προβλέπονται στην οδηγία 2009/15/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 23ης Απριλίου 2009, σχετικά με κοινούς κανόνες και πρότυπα για τους οργανισμούς επιθεώρησης και ελέγχου πλοίων και για τις συναφείς δραστηριότητες των ναυτικών αρχών (αναδιατύπωση) <sup>(2)</sup>.

ΕΞΕΔΩΣΑΝ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

### Άρθρο 1

Ο παρών κανονισμός θεσπίζει μέτρα τα οποία πρέπει να ακολουθούν οι οργανισμοί που είναι επιφορτισμένοι με την επιθεώρηση, τον έλεγχο και την πιστοποίηση πλοίων με στόχο τη συμμόρφωση προς τις διεθνείς συμβάσεις σχετικά με την ασφάλεια στη θάλασσα και την πρόληψη της θαλάσσιας ρύπανσης, προωθώντας, ταυτόχρονα, τον στόχο της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών. Αυτό περιλαμβάνει την ανάπτυξη και εφαρμογή απαιτήσεων ασφαλείας για το σκάφος, τη μηχανολογική και ηλεκτρολογική εγκατάσταση και την

εγκατάσταση ελέγχου για πλοία που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής των διεθνών συμβάσεων.

### Άρθρο 2

Για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού νοούνται ως:

- α) «πλοίο»: πλοίο το οποίο εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής των διεθνών συμβάσεων·
- β) «διεθνείς συμβάσεις»: η διεθνής σύμβαση για την ασφάλεια της ζωής στη θάλασσα της 1ης Νοεμβρίου 1974 (SOLAS 74), εξαιρουμένου του κεφαλαίου XI-2 του παραρτήματός της, η διεθνής σύμβαση περί γραμμών φορτώσεως πλοίων της 5ης Απριλίου 1966 και η διεθνής σύμβαση για την πρόληψη της ρύπανσης από τα πλοία της 2ας Νοεμβρίου 1973 (MARPOL), καθώς και τα σχετικά με τις συμβάσεις αυτές πρωτόκολλα και τροποποιήσεις και οι συναφείς κώδικες που έχουν υποχρεωτικό χαρακτήρα σε όλα τα κράτη μέλη στην ενημερωμένη τους έκδοση·
- γ) «οργανισμός»: μια νομική οντότητα, οι θυγατρικές της και άλλοι φορείς υπό τον έλεγχό της, οι οποίοι από κοινού ή μεμονωμένα φέρουν σε πέρας καθήκοντα που εμπίπτουν στο πεδίο του παρόντος κανονισμού·
- δ) «έλεγχος»: για τους σκοπούς του στοιχείου γ), τα δικαιώματα, οι συμβάσεις ή άλλα μέσα, νομικά ή πραγματικά, τα οποία, είτε μεμονωμένα είτε σε συνδυασμό μεταξύ τους, παρέχουν τη δυνατότητα άσκησης αποφασιστικής επιρροής στη νομική οντότητα ή επιτρέπουν την άσκηση καθήκοντων που εμπίπτουν στο πεδίο του παρόντος κανονισμού·
- ε) «αναγνωρισμένος οργανισμός»: ο οργανισμός που έχει αναγνωριστεί σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό·
- στ) «εξουσιοδότηση»: η πράξη με την οποία κράτος μέλος δίνει αρμοδιότητα ή μεταβιβάζει αρμοδιότητα σε αναγνωρισμένο οργανισμό·
- ζ) «θεσμοθετημένο πιστοποιητικό»: πιστοποιητικό το οποίο έχει εκδοθεί από κράτος σημαίας ή για λογαριασμό του σύμφωνα με τις διεθνείς συμβάσεις·
- η) «κανόνες και διαδικασίες»: οι απαιτήσεις ενός αναγνωρισμένου οργανισμού για τον σχεδιασμό, την κατασκευή, τον εξοπλισμό, τη συντήρηση και τον έλεγχο των πλοίων·
- θ) «πιστοποιητικό κλάσης»: έγγραφο το οποίο εκδίδεται από αναγνωρισμένο οργανισμό και πιστοποιεί την καταλληλότητα πλοίου για συγκεκριμένη χρήση ή υπηρεσία, σύμφωνα με τους κανόνες και διαδικασίες που θεσπίζονται και δημοσιοποιούνται από τον εν λόγω αναγνωρισμένο οργανισμό·
- ι) «τόπος»: ο τόπος όπου ευρίσκεται η έδρα, η κεντρική διοίκηση ή η κύρια επιχειρηματική εγκατάσταση ενός οργανισμού.

<sup>(1)</sup> ΕΕ L 208 της 5.8.2002, σ. 1.

<sup>(2)</sup> Βλέπε σελίδα 47 της παρούσας Επίσημης Εφημερίδας.

## Άρθρο 3

1. Τα κράτη μέλη που επιθυμούν να χορηγήσουν εξουσιοδότηση σε οιονδήποτε οργανισμό ο οποίος δεν έχει ακόμη αναγνωρισθεί, υποβάλλουν αίτηση αναγνώρισης στην Επιτροπή, μαζί με πλήρεις πληροφορίες και αποδεικτικά στοιχεία σχετικά με τη συμμόρφωση του οργανισμού προς τα ελάχιστα κριτήρια που ορίζονται στο παράρτημα I καθώς και σχετικά με την απαίτηση και τη δέσμευσή του ότι θα συμμορφωθεί προς τις διατάξεις του άρθρου 8 παράγραφος 4 και των άρθρων 9, 10 και 11.

2. Η Επιτροπή, μαζί με τα αντίστοιχα κράτη μέλη που υποβάλλουν αίτηση, προβαίνει σε αξιολογήσεις των οργανισμών για τους οποίους παρελήφθη αίτηση αναγνώρισης προκειμένου να εξακριβωθεί κατά πόσον οι οργανισμοί πληρούν τις απαιτήσεις της παραγράφου 1 και αναλαμβάνουν τη δέσμευση να συμμορφωθούν προς αυτές.

3. Η Επιτροπή αρνείται την αναγνώριση οργανισμών, σύμφωνα με την κανονιστική διαδικασία στην οποία παραπέμπει το άρθρο 12 παράγραφος 3, οι οποίοι δεν πληρούν τις απαιτήσεις που αναφέρονται στην παράγραφο 1 του παρόντος άρθρου ή των οποίων οι επιδόσεις κρίνεται ότι συνιστούν απαράδεκτη απειλή κατά της ασφάλειας ή του περιβάλλοντος με βάση τα κριτήρια που έχουν καθορισθεί σύμφωνα με το άρθρο 14.

## Άρθρο 4

1. Η αναγνώριση χορηγείται από την Επιτροπή σύμφωνα με την κανονιστική διαδικασία στην οποία παραπέμπει το άρθρο 12 παράγραφος 3.

2. Η αναγνώριση χορηγείται μόνο σε οργανισμούς που πληρούν τις απαιτήσεις του άρθρου 3.

3. Η αναγνώριση χορηγείται στην αρμόδια νομική οντότητα, η οποία είναι η μητρική οντότητα όλων των νομικών οντοτήτων που αποτελούν τον αναγνωρισμένο οργανισμό. Η αναγνώριση περιλαμβάνει όλες τις νομικές οντότητες που συντελούν ώστε ο εν λόγω οργανισμός να παρέχει κάλυψη των υπηρεσιών τους σε παγκόσμιο επίπεδο.

4. Η Επιτροπή, ενεργώντας σύμφωνα με την κανονιστική διαδικασία στην οποία παραπέμπει το άρθρο 12 παράγραφος 3, μπορεί να περιορίσει την αναγνώριση για ορισμένους τύπους πλοίων, πλοία ορισμένου μεγέθους, ορισμένα είδη εμπορίου, ή συνδυασμό αυτών, σύμφωνα με την αποδεδειγμένη ικανότητα και εμπειρογνωμοσύνη του οικείου οργανισμού. Εν τωιαύτη περίπτωση, η Επιτροπή αναφέρει τους λόγους που επιβάλλουν τον περιορισμό και τις προϋποθέσεις άρσης ή διεύρυνσης του περιορισμού. Ο περιορισμός είναι δυνατόν να επανεξετάζεται ανά πάσα στιγμή.

5. Η Επιτροπή καταρτίζει και ενημερώνει τακτικά κατάλογο των αναγνωρισμένων οργανισμών σύμφωνα με το παρόν άρθρο. Ο κατάλογος δημοσιεύεται στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.

## Άρθρο 5

Εφόσον η Επιτροπή κρίνει ότι ο αναγνωρισμένος οργανισμός παρέλειψε να τηρήσει τα ελάχιστα κριτήρια που καθορίζονται στο

παράρτημα I ή τις υποχρεώσεις του με βάση τον παρόντα κανονισμό ή ότι οι επιδόσεις ενός αναγνωρισμένου οργανισμού στην ασφάλεια και την πρόληψη της ρύπανσης έχουν επιδεινωθεί σημαντικά, χωρίς να συνιστούν, ωστόσο, απαράδεκτη απειλή για την ασφάλεια ή το περιβάλλον, ζητεί από τον οικείο αναγνωρισμένο οργανισμό να λάβει τα αναγκαία προληπτικά ή διορθωτικά μέτρα εντός καθορισμένων προθεσμιών προκειμένου να συμμορφωθεί πλήρως προς τα εν λόγω ελάχιστα κριτήρια και υποχρεώσεις και, ιδίως, προκειμένου να αρθεί οιαδήποτε πιθανή απειλή κατά της ασφάλειας ή του περιβάλλοντος ή προκειμένου άλλως να αντιμετωπίσει τα αίτια μείωσης των επιδόσεών του.

Στα προληπτικά και διορθωτικά μέτρα είναι δυνατόν να περιληφθούν προσωρινά μέτρα προστασίας όταν η τυχόν απειλή κατά της ασφάλειας ή του περιβάλλοντος είναι άμεση.

Ωστόσο, και υπό την επιφύλαξη της άμεσης εφαρμογής τους, η Επιτροπή πρέπει να ενημερώνει από πριν όλα τα κράτη μέλη που χορήγησαν εξουσιοδότηση στον εν λόγω αναγνωρισμένο οργανισμό, σχετικά με τα μέτρα που σκοπεύει να λάβει.

## Άρθρο 6

1. Πέραν των μέτρων που αναφέρονται στο άρθρο 5, η Επιτροπή μπορεί, σύμφωνα με τη συμβουλευτική διαδικασία που αναφέρεται στο άρθρο 12 παράγραφος 2, να επιβάλει πρόστιμα σε αναγνωρισμένο οργανισμό:

α) — αν για τη σοβαρή ή επανειλημμένη μη τήρηση από πλευράς του των ελαχίστων κριτηρίων που καθορίζονται στο παράρτημα I ή για μη εκπλήρωση των υποχρεώσεών του με το άρθρο 8 παράγραφος 4 και τα άρθρα 9, 10 και 11,

ή

— αν η μείωση των επιδόσεών του αναδεικνύει σοβαρές ελλείψεις στη δομή του, στα συστήματά του, στις διαδικασίες του ή στους εσωτερικούς ελέγχους του· ή

β) για τη σκόπιμη παροχή από πλευράς του ανακριβών, ατελών ή παραπλανητικών πληροφοριών στην Επιτροπή κατά την αξιολόγησή του με βάση το άρθρο 8 παράγραφος 1, ή για παρεμπόδιση με άλλον τρόπο της εν λόγω αξιολόγησης.

2. Με την επιφύλαξη της παραγράφου 1, εφόσον ένας αναγνωρισμένος οργανισμός παραλείψει να εφαρμόσει τα προληπτικά και διορθωτικά μέτρα που έχει ζητήσει η Επιτροπή, ή εφόσον καθυστερήσει αδικαιολόγητα, η Επιτροπή μπορεί να επιβάλει περιοδικές χρηματικές ποινές στον οργανισμό αυτό έως ότου τεθούν σε εφαρμογή τα μέτρα που του έχει ζητήσει.

3. Τα πρόστιμα και οι περιοδικές χρηματικές ποινές που αναφέρονται στις παραγράφους 1 και 2 είναι αποτρεπτικού χαρακτήρα και αναλογούν τόσο στη σοβαρότητα της περίπτωσης όσο και στην οικονομική ικανότητα του αντίστοιχου αναγνωρισμένου οργανισμού, λαμβανομένου ιδίως υπόψη μέχρι ποίου βαθμού τέθηκε σε κίνδυνο η ασφάλεια ή η προστασία του περιβάλλοντος.



Τα ανωτέρω πρόστιμα και οι χρηματικές ποινές επιβάλλονται μόνον αφού δοθεί στον αντίστοιχο αναγνωρισμένο οργανισμό και τα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη η δυνατότητα να υποβάλουν τις παρατηρήσεις τους.

Το συνολικό ποσό των προστίμων και των περιοδικών χρηματικών ποινών που επιβάλλονται δεν υπερβαίνει το 5 % του συνολικού μέσου όρου του κύκλου εργασιών του αναγνωρισμένου οργανισμού των τριών προηγούμενων οικονομικών ετών για τις δραστηριότητες που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του παρόντος κανονισμού.

4. Το Δικαστήριο των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων διαθέτει απεριόριστη δικαιοδοσία για την επανεξέταση των αποφάσεων με τις οποίες η Επιτροπή επιβάλλει πρόστιμο ή περιοδική χρηματική ποινή. Το Δικαστήριο δύναται να ακυρώσει, να μειώσει ή να αυξήσει το πρόστιμο ή την περιοδική χρηματική ποινή που επιβάλλεται.

#### Άρθρο 7

1. Η Επιτροπή ανακαλεί την αναγνώριση οργανισμού:

- α) εάν, για σοβαρή και επανειλημμένη μη τήρηση από πλευράς του οργανισμού των ελαχίστων κριτηρίων που καθορίζονται στο παράρτημα Ι ή για μη εκπλήρωση των υποχρεώσεων του με βάση τον παρόντα κανονισμό, οδηγεί σε απαράδεκτη απειλή κατά της ασφάλειας ή του περιβάλλοντος·
- β) του οποίου οι επανειλημμένες και σοβαρές παραλείψεις στις οικείες επιδόσεις όσον αφορά την ασφάλεια και την πρόληψη της ρύπανσης οδηγεί σε απαράδεκτη απειλή κατά της ασφάλειας ή του περιβάλλοντος·
- γ) εάν ο οργανισμός αποτρέπει ή παρεμποδίζει κατ'επανάληψη την αξιολόγησή του από την Επιτροπή·
- δ) εάν παραλείπει να καταβάλει τα πρόστιμα ή/και τις περιοδικές χρηματικές ποινές που αναφέρονται στο άρθρο 6 παράγραφοι 1 και 2· ή
- ε) εάν επιδίδει οικονομική κάλυψη ή επιστροφή τυχόν προστίμων που έχουν επιβληθεί κατά τα οριζόμενα στο άρθρο 6.

2. Για τους σκοπούς της παραγράφου 1 στοιχεία α) και β), η Επιτροπή αποφασίζει με βάση όλες τις πληροφορίες που διαθέτει, συμπεριλαμβανομένων:

- α) των αποτελεσμάτων της δικής της αξιολόγησης του οικείου αναγνωρισμένου οργανισμού σύμφωνα με το άρθρο 8, παράγραφος 1·
- β) των εκθέσεων που έχουν υποβάλει τα κράτη μέλη σύμφωνα με το άρθρο 10 της οδηγίας 2009/15/ΕΚ·
- γ) των αναλύσεων ατυχημάτων στα οποία ενέχονται πλοία ταξινομημένα από τον αναγνωρισμένο οργανισμό·

δ) τυχόν εμφάνισης των ελλείψεων που αναφέρονται στο άρθρο 6 παράγραφος 1 στοιχείο α)·

ε) της έκτασης στην οποία έχει διγεί ο στόλος στην κλάση του αναγνωρισμένου οργανισμού· και

στ) της αναποτελεσματικότητας των μέτρων που αναφέρονται στο άρθρο 6 παράγραφος 2.

3. Η ανάκληση της αναγνώρισης αποφασίζεται από την Επιτροπή, με δική της πρωτοβουλία ή εφόσον τη ζητήσει κάποιο κράτος μέλος, σύμφωνα με την κανονιστική διαδικασία στην οποία παραπέμπει το άρθρο 12 παράγραφος 3, και αφού δοθεί η δυνατότητα στον ενδιαφερόμενο αναγνωρισμένο οργανισμό να υποβάλει τις παρατηρήσεις του.

#### Άρθρο 8

1. Όλοι οι αναγνωρισμένοι οργανισμοί αξιολογούνται από την Επιτροπή, μαζί με το κράτος μέλος που υπέβαλε τη σχετική αίτηση αναγνώρισης σε σταθερή βάση και τουλάχιστον ανά διετία προκειμένου να εξακριβωθεί ότι εκπληρώνουν τις υποχρεώσεις τους με βάση τον παρόντα κανονισμό και ότι πληρούν τα ελάχιστα κριτήρια που ορίζει το παράρτημα Ι. Η αξιολόγηση πρέπει να περιορίζεται σε εκείνες τις δραστηριότητες των αναγνωρισμένων οργανισμών οι οποίες εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του παρόντος κανονισμού.

2. Κατά την επιλογή των προς αξιολόγηση αναγνωρισμένων οργανισμών, η Επιτροπή αποδίδει ιδιαίτερη προσοχή στις επιδόσεις του αναγνωρισμένου οργανισμού από άποψη ασφάλειας και πρόληψης της ρύπανσης, στα περιστατικά ατυχημάτων και στις εκθέσεις που υποβάλλουν τα κράτη μέλη σύμφωνα με το άρθρο 10 της οδηγίας 2009/15/ΕΚ.

3. Η αξιολόγηση μπορεί να περιλαμβάνει επίσκεψη στα περιφερειακά παραρτήματα του αναγνωρισμένου οργανισμού καθώς και τυχαία επιθεώρηση πλοίων, τόσο εν υπηρεσία όσο και υπό κατασκευή, προκειμένου να ελεγχθεί η επίδοση του αναγνωρισμένου οργανισμού. Στην περίπτωση αυτή, η Επιτροπή ενημερώνει, κατά περίπτωση, τα κράτη μέλη στα οποία ευρίσκεται το περιφερειακό παράρτημα. Η Επιτροπή παρέχει στα κράτη μέλη έκθεση των αποτελεσμάτων της αξιολόγησης.

4. Κάθε αναγνωρισμένος οργανισμός καθιστά ετησίως διαθέσιμα στην επιτροπή που αναφέρεται στο άρθρο 12 παράγραφος 1 τα αποτελέσματα της επισκόπησης του συστήματος διαχείρισης της ποιότητας που χρησιμοποιεί.

#### Άρθρο 9

1. Οι αναγνωρισμένοι οργανισμοί μεριμνούν για την πρόσβαση της Επιτροπής στις πληροφορίες που της είναι αναγκαίες για την αξιολόγηση που αναφέρεται στο άρθρο 8 παράγραφος 1. Δεν επιτρέπεται η επίκληση συμβατικών ρητρών για τον περιορισμό αυτής της πρόσβασης.

2. Οι αναγνωρισμένοι οργανισμοί εξασφαλίζουν στις συμβάσεις τους με πλοιοκτήτες ή ναυτιλιακούς φορείς για την έκδοση των θεσμοθετημένων πιστοποιητικών ή πιστοποιητικών κλάσης για ένα πλοίο ότι προϋπόθεση για την εν λόγω έκδοση είναι να μην αντιτεθούν τα τρίτα μέρη στην επιβίβαση των επιθεωρητών της Επιτροπής στο συγκεκριμένο πλοίο για τους σκοπούς του άρθρου 8 παράγραφος 1.

#### Άρθρο 10

1. Οι αναγνωρισμένοι οργανισμοί προβαίνουν περιοδικά σε διαβουλεύσεις μεταξύ τους, με σκοπό τη διατήρηση της ισοδυναμίας και προκειμένου να επιτευχθεί εναρμόνιση με τους κανόνες και τις διαδικασίες και την εφαρμογή τους. Συνεργάζονται μεταξύ τους με σκοπό να επιτύχουν συνεπή ερμηνεία των διεθνών συμβάσεων, με την επιφύλαξη των εξουσιών των κρατών σημαίας. Οι αναγνωρισμένοι οργανισμοί συμφωνούν όποτε κρίνεται σκόπιμο επί των τεχνικών και διαδικαστικών όρων υπό τους οποίους αναγνωρίζουν αμοιβαία τα πιστοποιητικά κλάσης για υλικά, εξοπλισμούς και δομικά στοιχεία βάσει ισοδύναμων προτύπων, λαμβάνοντας ως σημείο αναφοράς τα πλέον απαιτητικά και αυστηρά πρότυπα.

Σε περιπτώσεις κατά τις οποίες η αμοιβαία αναγνώριση δεν μπορεί να συμφωνηθεί για σοβαρούς λόγους ασφάλειας, οι αναγνωρισμένοι οργανισμοί αναφέρουν ρητώς τους λόγους.

Όταν ένας αναγνωρισμένος οργανισμός πιστοποιεί μέσω επιθεωρήσεων ή άλλως ότι το υλικό, ο εξοπλισμός ή ένα δομικό στοιχείο δεν συμμορφούται με το πιστοποιητικό του, ο οργανισμός μπορεί να αρνηθεί να δώσει την άδεια για την τοποθέτηση στο πλοίο του εν λόγω υλικού, εξοπλισμού ή δομικού στοιχείου. Ο αναγνωρισμένος οργανισμός ενημερώνει αμέσως τους άλλους αναγνωρισμένους οργανισμούς αναφέροντας τους λόγους άρνησής του.

Οι αναγνωρισμένοι οργανισμοί αναγνωρίζουν, για σκοπούς ταξινόμησης, πιστοποιητικά για θαλάσσιους εξοπλισμούς που φέρουν έγκριση τύπου (wheelmark) σύμφωνα με την οδηγία 96/98/ΕΚ του Συμβουλίου, της 20ής Δεκεμβρίου 1996, σχετικά με τους θαλάσσιους εξοπλισμούς<sup>(1)</sup>.

Υποβάλλουν στην Επιτροπή και στα κράτη μέλη τακτικές εκθέσεις σχετικά με τις βασικές προόδους που επιτυγχάνονται όσον αφορά τις προδιαγραφές και την αμοιβαία αναγνώριση πιστοποιητικών για υλικά, εξοπλισμούς και δομικά στοιχεία.

2. Η Επιτροπή υποβάλλει έκθεση βάσει ανεξάρτητης μελέτης στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο, το αργότερο στις 17 Ιουνίου 2014, σχετικά με το επίπεδο που επετεύχθη στη διαδικασία εναρμόνισης των κανόνων και των διαδικασιών και με την αμοιβαία αναγνώριση πιστοποιητικών για υλικά, εξοπλισμούς και δομικά στοιχεία.

3. Οι αναγνωρισμένοι οργανισμοί συνεργάζονται με τις αρχές ελέγχου του κράτους του λιμένα, όταν πρόκειται για σκάφη του νηογνώμονά τους, προκειμένου ιδίως να διευκολύνεται η διευθέτηση αναφερόμενων ελλείψεων ή άλλων αποκλίσεων.

4. Οι αναγνωρισμένοι οργανισμοί παρέχουν στις αρχές όλων των κρατών μελών που έχουν χορηγήσει ορισμένες από τις εξουσιοδοτήσεις που προβλέπονται στο άρθρο 3 της οδηγίας 2009/15/ΕΚ

και στην Επιτροπή, κάθε πληροφορία σχετική με τα ταξινομημένα πλοία τους, τις μετατάξεις, αλλαγές, αναστολές και ανακλήσεις κλάσης, ανεξαρτήτως της σημαίας που φέρουν τα πλοία.

Οι πληροφορίες σχετικά με μετατάξεις, αλλαγές, αναστολές και ανακλήσεις κλάσης, συμπεριλαμβανομένων των πληροφοριών σχετικά με οποιουδήποτε τυχόν καθυστερούμενους ελέγχους, καθυστερούμενες συστάσεις, προϋποθέσεις κλάσης, όρους λειτουργίας ή περιορισμούς λειτουργίας που έχουν εκδοθεί εις βάρος των ταξινομημένων πλοίων τους, ανεξαρτήτως της σημαίας που φέρουν τα πλοία, γνωστοποιούνται ηλεκτρονικά και στην κοινή βάση δεδομένων επιθεωρήσεων που χρησιμοποιούν τα κράτη μέλη για την εφαρμογή της οδηγίας 2009/16/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 23ης Απριλίου 2009, σχετικά με τον έλεγχο των πλοίων από το κράτος λιμένα<sup>(2)</sup>, ταυτόχρονα με την καταχώρισή τους στα συστήματα του αναγνωρισμένου οργανισμού και ποτέ αργότερα από 72 ώρες μετά το συμβάν που δημιούργησε την υποχρέωση κοινοποίησης των πληροφοριών. Οι εν λόγω πληροφορίες, εξαιρουμένων των συστάσεων και των προϋποθέσεων κλάσης που δεν έχουν καθυστερήσει, δημοσιεύονται στις ιστοσελίδες των εν λόγω αναγνωρισμένων οργανισμών.

5. Οι αναγνωρισμένοι οργανισμοί δεν εκδίδουν θεσμοθετημένα πιστοποιητικά για πλοίο, ανεξαρτήτως της σημαίας που φέρει, το οποίο έχει διαγραφεί από την κλάση του ή αλλάζει κλάση για λόγους ασφαλείας, πριν παράσχουν τη δυνατότητα στην αρμόδια αρχή του κράτους σημαίας να δώσει τη γνώμη της εντός ευλόγου χρονικού διαστήματος ως προς το κατά πόσον απαιτείται πλήρης επιθεώρηση.

6. Σε περιπτώσεις μεταφοράς κλάσης από έναν αναγνωρισμένο οργανισμό σε άλλον, ο παραδίδων οργανισμός προμηθεύει, άνευ χρονοτριβής, στον παραλαμβάνοντα οργανισμό το πλήρες αρχείο με το ιστορικό του πλοίου και τον ενημερώνει ειδικότερα σχετικά με:

- α) τυχόν καθυστερούμενους ελέγχους·
- β) τυχόν καθυστερούμενες συστάσεις και προϋποθέσεις κλάσης·
- γ) τους όρους λειτουργίας που έχουν εκδοθεί εις βάρος πλοίου· και
- δ) τους περιορισμούς λειτουργίας που έχουν εκδοθεί εις βάρος πλοίου.

Τα νέα πιστοποιητικά του πλοίου μπορούν να εκδίδονται από τον παραλαμβάνοντα οργανισμό μόνο αφού ολοκληρωθούν ικανοποιητικά όλοι οι καθυστερούμενοι έλεγχοι και αφού εκπληρωθούν οι καθυστερούμενες συστάσεις ή προϋποθέσεις κλάσης που είχαν προηγουμένως εκδοθεί σχετικά με το πλοίο, καθ' υπόδειξη του παραδίδοντος οργανισμού.

Πριν από την έκδοση των πιστοποιητικών, ο παραλαμβάνων οργανισμός υποχρεούται να γνωστοποιεί στον παραδίδοντα οργανισμό την ημερομηνία έκδοσης των πιστοποιητικών και να επιβεβαιώνει την ημερομηνία, τον τόπο και τις ενέργειες που έγιναν για την κάλυψη κάθε καθυστερούμενου ελέγχου, καθυστερούμενης σύστασης και καθυστερημένης προϋπόθεσης κλάσης.

<sup>(1)</sup> ΕΕ L 46 της 17.2.1997, σ. 25.

<sup>(2)</sup> Βλέπε σελίδα 57 της παρούσας Επίσημης Εφημερίδας.

Οι αναγνωρισμένοι οργανισμοί καθορίζουν και εφαρμόζουν ενδειγμένες κοινές απαιτήσεις για τις περιπτώσεις μετάταξης κλάσης εφόσον χρειάζονται ιδιαίτερες προφυλάξεις. Μεταξύ των περιπτώσεων αυτών είναι τουλάχιστον η μετάταξη πλοίου ηλικίας 15 ετών ή και περισσότερο και η μετάταξη από μη αναγνωρισμένο οργανισμό σε αναγνωρισμένο.

Οι αναγνωρισμένοι οργανισμοί συνεργάζονται μεταξύ τους για την ορθή εφαρμογή των διατάξεων της παρούσας παραγράφου.

#### Άρθρο 11

1. Οι αναγνωρισμένοι οργανισμοί συγκροτούν μέχρι τις 17 Ιουνίου 2011 και διατηρούν ανεξάρτητο Γραφείο Αξιολόγησης της Ποιότητας και Πιστοποίησης, σύμφωνα με τις εφαρμοζόμενες διεθνείς προδιαγραφές ποιότητας, στον οποίο μπορούν να συμμετέχουν με συμβουλευτική ιδιότητα οι ενδιαφερόμενες επαγγελματικές οργανώσεις που δραστηριοποιούνται στον ναυτιλιακό κλάδο.

2. Το Γραφείο Αξιολόγησης της Ποιότητας και Πιστοποίησης διεκπεραιώνει τα εξής καθήκοντα:

α) συχνή και τακτική αξιολόγηση του συστήματος διαχείρισης της ποιότητας των αναγνωρισμένων οργανισμών σύμφωνα με τα πρότυπα ποιότητας ISO 9001·

β) πιστοποίηση του συστήματος διαχείρισης της ποιότητας των αναγνωρισμένων οργανισμών καθώς και των οργανισμών για τους οποίους έχει ζητηθεί αναγνώριση κατά τα προβλεπόμενα στο άρθρο 3·

γ) έκδοση ερμηνειών των διεθνών αναγνωρισμένων προτύπων διαχείρισης της ποιότητας, ιδίως για να λαμβάνονται υπόψη τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά της φύσης και των υποχρεώσεων των αναγνωρισμένων οργανισμών· και

δ) έγκριση ατομικών και συλλογικών συστάσεων για τη βελτίωση των διαδικασιών και των μηχανισμών εσωτερικού ελέγχου των αναγνωρισμένων οργανισμών.

3. Το Γραφείο Αξιολόγησης της Ποιότητας και Πιστοποίησης διαθέτει την αναγκαία ικανότητα να δρα με ανεξαρτησία από τους αναγνωρισμένους οργανισμούς και διαθέτει τα αναγκαία μέσα για να φέρει σε πέρας τα καθήκοντά του αποτελεσματικά και με βάση τα υψηλότερα επαγγελματικά πρότυπα, εξασφαλίζοντας την ανεξαρτησία των ατόμων που τα εκτελούν. Το Γραφείο Αξιολόγησης της Ποιότητας και Πιστοποίησης θεσπίζει τις οικείες μεθόδους εργασίας και τον εσωτερικό του κανονισμό.

4. Το Γραφείο Αξιολόγησης της Ποιότητας και Πιστοποίησης δύναται να ζητεί βοήθεια από άλλους εξωτερικούς φορείς αξιολόγησης της ποιότητας.

5. Το Γραφείο Αξιολόγησης της Ποιότητας και Πιστοποίησης παρέχει στα ενδιαφερόμενα μέρη, συμπεριλαμβανομένων των κρατών της σημαίας και της Επιτροπής, πλήρεις πληροφορίες για το ετήσιο πρόγραμμα εργασίας του, καθώς και τα πορίσματα και τις συστάσεις του, ιδίως όσον αφορά καταστάσεις που ενδέχεται να απειλήσουν την ασφάλεια.

6. Το Γραφείο Αξιολόγησης της Ποιότητας και Πιστοποίησης αξιολογείται περιοδικά από την Επιτροπή.

7. Η Επιτροπή υποβάλλει στα κράτη μέλη έκθεση των αποτελεσμάτων και της συνέχειας της αξιολόγησής της.

#### Άρθρο 12

1. Η Επιτροπή επικουρείται από την επιτροπή ασφαλείας στη ναυτιλία και πρόληψης της ρύπανσης από τα πλοία (COSS), που συστάθηκε βάσει του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2099/2002 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (1).

2. Στις περιπτώσεις που γίνεται μνεία της παρούσας παραγράφου, εφαρμόζονται τα άρθρα 3 και 7 της απόφασης 1999/468/ΕΚ, τηρουμένων των διατάξεων του άρθρου 8 της ίδιας απόφασης.

3. 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 προθεσμία που προβλέπεται στο άρθρο 5 παράγραφος 6 της απόφασης 1999/468/ΕΚ ορίζεται τρίμηνη.

4. Στις περιπτώσεις που γίνεται μνεία της παρούσας παραγράφου, εφαρμόζεται το άρθρο 5α παράγραφοι 1 έως 4, και το άρθρο 7 της απόφασης 1999/468/ΕΚ, τηρουμένων των διατάξεων του άρθρου 8 της ίδιας απόφασης.

#### Άρθρο 13

1. Ο παρών κανονισμός μπορεί, χωρίς να διευρύνεται το πεδίο εφαρμογής του, να τροποποιείται προκειμένου να ενημερώνονται τα ελάχιστα κριτήρια του παραρτήματος I, λαμβανομένων ιδίως υπόψη των σχετικών αποφάσεων του IMO.

Τα ανωτέρω μέτρα που αποσκοπούν στην τροποποίηση μη ουσιωδών στοιχείων του παρόντος κανονισμού θεσπίζονται διά της κανονιστικής διαδικασίας με έλεγχο στην οποία παραπέμπει το άρθρο 12 παράγραφος 4.

2. Οι τροποποιήσεις των διεθνών συμβάσεων που αναφέρονται στο άρθρο 2 στοιχείο β) του παρόντος κανονισμού μπορούν να αποκλείονται από το πεδίο εφαρμογής του παρόντος κανονισμού κατ' εφαρμογή του άρθρου 5 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2099/2002.

(1) ΕΕ L 324 της 29.11.2002, σ. 1.

## Άρθρο 14

1. Η Επιτροπή θεσπίζει και δημοσιεύει:

- α) κριτήρια για τη μέτρηση της αποτελεσματικότητας των κανόνων και διαδικασιών καθώς και των επιδόσεων των αναγνωρισμένων οργανισμών όσον αφορά την ασφάλεια των ταξινομημένων τους πλοίων και την πρόληψη της ρύπανσης, που προέρχεται από αυτά, έχοντας ιδίως κατά νου τα στοιχεία που παρέχονται από το μνημόνιο συνεννόησης των Παρισίων για τον έλεγχο των πλοίων από το κράτος λιμένα ή/και από παρεμφερή προγράμματα· και
- β) κριτήρια για να προσδιορίζεται πότε οι εν λόγω επιδόσεις αποτελούν απαράδεκτη απειλή κατά της ασφάλειας ή του περιβάλλοντος, στα οποία επιτρέπεται να λαμβάνονται υπόψη ιδιαίτερες περιστάσεις που επηρεάζουν τους μικρότερου μεγέθους ή τους άκρως εξειδικευμένους οργανισμούς.

Τα ανωτέρω μέτρα που αποσκοπούν στην τροποποίηση μη ουσιωδών στοιχείων του παρόντος κανονισμού θεσπίζονται διά της κανονιστικής διαδικασίας με έλεγχο στην οποία παραπέμπει το άρθρο 12 παράγραφος 4.

2. Τα μέτρα που αποσκοπούν στην τροποποίηση μη ουσιωδών στοιχείων του παρόντος κανονισμού συμπληρώνοντάς τον και που σχετίζονται με την εφαρμογή των διατάξεων του άρθρου 6, και κατά περίπτωση του άρθρου 7, θεσπίζονται διά της κανονιστικής διαδικασίας με έλεγχο στην οποία παραπέμπει το άρθρο 12 παράγραφος 4.

3. Υπό την επιφύλαξη της άμεσης εφαρμογής των ελαχίστων κριτηρίων του παραρτήματος I, η Επιτροπή μπορεί, με την κανονιστική διαδικασία στην οποία παραπέμπει το άρθρο 12 παράγραφος 3, να θεσπίζει κανόνες και να εξετάζει τον καθορισμό στόχων για τα γενικά ελάχιστα κριτήρια που αναφέρονται στο παράρτημα I μέρος A σημείο 3.

## Άρθρο 15

1. Οι οργανισμοί, οι οποίοι κατά την έναρξη ισχύος του παρόντος κανονισμού ήταν αναγνωρισμένοι σύμφωνα με την οδηγία

94/57/EK, παραμένουν αναγνωρισμένοι, με την επιφύλαξη των διατάξεων της παραγράφου 2.

2. Με την επιφύλαξη των άρθρων 5 και 7, η Επιτροπή επανεξετάζει όλες τις περιορισμένες αναγνωρίσεις που έχουν χορηγηθεί σύμφωνα με την οδηγία 94/57/EK βάσει του άρθρου 4 παράγραφος 3 του παρόντος κανονισμού έως τις 17 Ιουνίου 2010, προκειμένου να αποφασίσει, σύμφωνα με την κανονιστική διαδικασία στην οποία παραπέμπει το άρθρο 12 παράγραφος 3, εάν οι περιορισμοί πρέπει να αντικατασταθούν από άλλους ή να αρθούν. Οι περιορισμοί εξακολουθούν να ισχύουν έως ότου αποφασίσει η Επιτροπή.

## Άρθρο 16

Κατά την αξιολόγηση βάσει του άρθρου 8 παράγραφος 1, η Επιτροπή ελέγχει εάν κάτοχος της αναγνώρισης είναι η αρμόδια νομική οντότητα του οργανισμού στον οποίο εφαρμόζονται οι διατάξεις του παρόντος κανονισμού. Εάν δεν είναι αυτός ο κάτοχος, η Επιτροπή τροποποιεί αναλόγως την αναγνώριση με απόφασή της.

Εφόσον η Επιτροπή τροποποιήσει την αναγνώριση, τα κράτη μέλη αναπροσαρμόζουν τις συμφωνίες τους με τον αναγνωρισμένο οργανισμό προκειμένου να ληφθεί υπόψη η τροποποίηση.

## Άρθρο 17

Η Επιτροπή ενημερώνει ανά διετία το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο σχετικά με την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού.

## Άρθρο 18

Οι παραπομπές της κοινοτικής και της εθνικής νομοθεσίας στην οδηγία 94/57/EK νοούνται, κατά περίπτωση, ως παραπομπές στον παρόντα κανονισμό και διαβάζονται σύμφωνα με τον πίνακα αντιστοίχιας που παρατίθεται στο παράρτημα II.

## Άρθρο 19

Ο παρών κανονισμός αρχίζει να ισχύει την εικοστή ημέρα από τη δημοσίευσή του στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.

Ο παρών κανονισμός είναι δεσμευτικός ως προς όλα τα μέρη του και ισχύει άμεσα σε κάθε κράτος μέλος.

Στρασβούργο, 23 Απριλίου 2009.

Για το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο  
Ο Πρόεδρος  
H.-G. PÖTTERING

Για το Συμβούλιο  
Ο Πρόεδρος  
P. NEČAS

## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι

**ΕΛΑΧΙΣΤΑ ΚΡΙΤΗΡΙΑ ΓΙΑ ΤΟΥΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΥΣ ΠΡΟΚΕΙΜΕΝΟΥ ΝΑ ΑΠΟΚΤΗΣΟΥΝ Ή ΝΑ ΔΙΑΤΗΡΗΣΟΥΝ ΤΗΝ ΚΟΙΝΟΤΙΚΗ ΑΝΑΓΝΩΡΙΣΗ****(κατά το άρθρο 3)**

## Α. ΓΕΝΙΚΑ ΕΛΑΧΙΣΤΑ ΚΡΙΤΗΡΙΑ

1. Οι αναγνωρισμένοι οργανισμοί πρέπει να έχουν νομική προσωπικότητα στο κράτος του τόπου τους. Οι λογαριασμοί τους πρέπει να πιστοποιούνται από ανεξάρτητους ορκωτούς λογιστές.
2. Ο αναγνωρισμένος οργανισμός πρέπει να είναι σε θέση να αποδεικνύει ότι διαθέτει εκτεταμένη πείρα σε αξιολογήσεις του σχεδιασμού και της κατασκευής εμπορικών πλοίων.
3. Ο αναγνωρισμένος οργανισμός πρέπει να είναι επανδρωμένος ανά πάσα στιγμή με σημαντικό διοικητικό, τεχνικό, βοηθητικό και ερευνητικό προσωπικό ανάλογα με το μέγεθος του στόλου της κλάσης του, της σύνθεσης και της συμμετοχής του οργανισμού στην κατασκευή και την μετατροπή πλοίων. Ο αναγνωρισμένος οργανισμός πρέπει να είναι ικανός να αποσπά σε κάθε τόπο εργασίας, όταν και εφόσον χρειάζεται, μέσα και προσωπικό ανάλογα με τα καθήκοντα που πρόκειται να φέρει σε πέρας σύμφωνα με τα γενικά ελάχιστα κριτήρια 6 και 7 και με τα ειδικά ελάχιστα κριτήρια που ορίζονται στο μέρος Β.
4. Ο αναγνωρισμένος οργανισμός πρέπει να διαθέτει και να εφαρμόζει σύνολο οικείων αναλυτικών κανόνων και διαδικασιών ή τη σχετική αποδεδειγμένη ικανότητα για τον σχεδιασμό, την κατασκευή και τον περιοδικό έλεγχο εμπορικών πλοίων, οι οποίοι έχουν την ποιότητα διεθνώς αναγνωρισμένων προτύπων. Οι κανόνες και οι κανονισμοί δημοσιεύονται και ενημερώνονται συνεχώς, όπως επίσης βελτιώνονται μέσω ερευνητικών και αναπτυξιακών προγραμμάτων.
5. Ο αναγνωρισμένος οργανισμός πρέπει να δημοσιεύει το νηογνώμόνα του σε ετήσια βάση ή τον τηρεί σε ηλεκτρονική βάση δεδομένων στην οποία έχει πρόσβαση το κοινό.
6. Ο αναγνωρισμένος οργανισμός δεν πρέπει να είναι υπό τον έλεγχο πλοιοκτητών ή ναυπηγών ή άλλων οι οποίοι αναπτύσσουν εμπορική δραστηριότητα στην κατασκευή, τον εξοπλισμό, την επισκευή ή την εκμετάλλευση πλοίων. Ο αναγνωρισμένος οργανισμός δεν πρέπει να εξαρτάται σε μεγάλο βαθμό, ως προς τις προσόδους του, από μία και μόνη εμπορική επιχείρηση. Ο αναγνωρισμένος οργανισμός δεν πρέπει να διενεργεί εργασίες κλάσης ή θεσμοθετημένες εργασίες εάν ταυτίζεται ή έχει επαγγελματικούς, προσωπικούς ή οικογενειακούς δεσμούς με τον πλοιοκτήτη ή εφοπλιστή. Το ασυμβίβαστο αυτό ισχύει και για τους επίθεωρητές που απασχολούνται από τον αναγνωρισμένο οργανισμό.
7. Ο αναγνωρισμένος οργανισμός πρέπει να λειτουργεί σύμφωνα με τις διατάξεις του παραρτήματος του ψηφίσματος Α.789(19) του ΙΜΟ σχετικά με τους ειδικούς κανόνες που διέπουν τις εργασίες επιθεώρησης και πιστοποίησης, τις οποίες αναλαμβάνουν αναγνωρισμένοι οργανισμοί για λογαριασμό των αρχών, στο βαθμό κατά τον οποίο καλύπτονται ζητήματα τα οποία εμπίπτουν στο πλαίσιο του παρόντος κανονισμού.

## Β. ΕΙΔΙΚΑ ΕΛΑΧΙΣΤΑ ΚΡΙΤΗΡΙΑ

1. Ο αναγνωρισμένος οργανισμός παρέχει παγκόσμια κάλυψη με τους αποκλειστικά απασχολούμενους επόπτες του ή, σε εξαιρετικές και δεόντως δικαιολογημένες περιπτώσεις, με αποκλειστικά απασχολούμενους επόπτες άλλων αναγνωρισμένων οργανισμών.
2. Ο αναγνωρισμένος οργανισμός διέπεται από κώδικα δεοντολογίας.
3. Στον αναγνωρισμένο οργανισμό, η διοίκηση και η διαχείριση ασκούνται κατά τρόπον ώστε να διασφαλίζεται η εξεμύθια των πληροφοριών η απαιτούμενη από τις αρχές.
4. Ο αναγνωρισμένος οργανισμός παρέχει σχετικές πληροφορίες στην αρμόδια αρχή, στην Επιτροπή και στα ενδιαφερόμενα μέρη.

5. Ο αναγνωρισμένος οργανισμός, οι επόπτες και το τεχνικό προσωπικό του ασκούν τα καθήκοντά τους χωρίς να παραβιάζονται τα δικαιώματα πνευματικής ιδιοκτησίας των ναυπηγείων, των προμηθευτών εξοπλισμών και των πλοιοκτητών, περιλαμβανομένων των διπλωμάτων ευρεσιτεχνίας, των αδειών, της τεχνογνωσίας ή κάθε είδους γνώσεων, η χρησιμοποίηση των οποίων προστατεύεται νομικά σε διεθνές, κοινοτικό ή εθνικό επίπεδο· σε καμία περίπτωση, και με την επιφύλαξη των αξιολογικών αρμοδιοτήτων των κρατών και της Επιτροπής, ιδίως δε δυνάμει των διατάξεων του άρθρου 9, ο αναγνωρισμένος οργανισμός ή οι επόπτες και το τεχνικό προσωπικό που απασχολεί δεν μεταδίδουν ούτε γνωστοποιούν στοιχεία ιδιαίτερα σημαντικά από εμπορική άποψη που περιήλθαν στη γνώση τους στο πλαίσιο των δραστηριοτήτων τους για την επιθεώρηση, τον έλεγχο ή την εποπτεία κατασκευής νέων ή επισκευαζόμενων πλοίων.
6. Η διοίκηση του αναγνωρισμένου οργανισμού καθορίζει και τεκμηριώνει την πολιτική και τους στόχους του όσον αφορά την ποιότητα, καθώς και την προσήλωσή του σ' αυτή, και εξασφαλίζει ότι η πολιτική αυτή έχει γίνει αντιληπτή, εφαρμόζεται και ακολουθείται σε όλα τα επίπεδα του αναγνωρισμένου οργανισμού. Η πολιτική του αναγνωρισμένου οργανισμού αναφέρεται σε στόχους και δείκτες επιδόσεων από άποψη ασφάλειας και πρόληψης της ρύπανσης.
7. Ο αναγνωρισμένος οργανισμός διασφαλίζει ότι:
- α) οι κανόνες και οι διαδικασίες καταρτίζονται και διατηρούνται κατά τρόπο συστηματικό·
  - β) οι κανόνες και οι διαδικασίες τηρούνται και εφαρμόζεται εσωτερικό σύστημα μέτρησης της ποιότητας των παρεχόμενων υπηρεσιών σε σχέση με τους εν λόγω κανόνες και τις διαδικασίες·
  - γ) πληρούνται οι απαιτήσεις των θεσμοθετημένων εργασιών για τις οποίες έχει εξουσιοδοτηθεί ο αναγνωρισμένος οργανισμός και εφαρμόζεται εσωτερικό σύστημα μέτρησης της ποιότητας των παρεχόμενων υπηρεσιών σε σχέση με τη συμμόρφωση με τις διεθνείς συμβάσεις·
  - δ) είναι καθορισμένες και τεκμηριωμένες οι αρμοδιότητες, οι εξουσίες και η διαπλοκή του προσωπικού η εργασία του οποίου έχει αντίκτυπο στην ποιότητα των υπηρεσιών που παρέχει ο αναγνωρισμένος οργανισμός·
  - ε) όλες οι εργασίες εκτελούνται υπό συνθήκες οι οποίες τελούν υπό έλεγχο·
  - στ) υφίσταται σύστημα εποπτείας για τις πράξεις και την εργασία των επιθεωρητών και του τεχνικού και διοικητικού προσωπικού που απασχολείται από τον αναγνωρισμένο οργανισμό·
  - ζ) οι επιθεωρητές διαθέτουν εκτεταμένη γνώση του συγκεκριμένου τύπου πλοίου επί του οποίου εκτελούν τις εργασίες τους σε σχέση με τη συγκεκριμένη επιθεώρηση που πρέπει να διενεργηθεί καθώς και των σχετικών εφαρμοστέων απαιτήσεων·
  - η) εφαρμόζεται σύστημα διαπίστωσης των ικανοτήτων των επιθεωρητών και συνεχούς ενημέρωσης των γνώσεών τους·
  - θ) τηρούνται μητρώα στα οποία εμφανίζονται η τήρηση των απαιτούμενων προτύπων για τα θέματα τα καλυπτόμενα από τις προσφερόμενες υπηρεσίες, καθώς και η αποτελεσματικότητα της λειτουργίας του συστήματος ποιότητας·
  - ι) ακολουθείται συνολικό σύστημα προγραμματισμένων και τεκμηριωμένων εσωτερικών ελέγχων όσον αφορά τις δραστηριότητες που σχετίζονται με την ποιότητα, σε όλους τους τόπους εγκατάστασης·
  - ια) οι θεσμοθετημένοι έλεγχοι και οι επιθεωρήσεις που επιβάλλει το εναρμονισμένο σύστημα ελέγχου και πιστοποίησης για τις οποίες είναι εξουσιοδοτημένος ο αναγνωρισμένος οργανισμός διενεργούνται σύμφωνα με τη διάταξη που εκτίθεται στο παράρτημα και στο προσάρτημα του ψηφίσματος Α.948(23) του IMO σχετικά με τις κατευθυντήριες γραμμές ελέγχου βάσει του εναρμονισμένου συστήματος ελέγχου και πιστοποίησης·
  - ιβ) καθορίζονται σαφείς και άμεσες σχέσεις ευθύνης και ελέγχου μεταξύ των κεντρικών και περιφερειακών γραφείων του αναγνωρισμένου οργανισμού και μεταξύ των αναγνωρισμένων οργανισμών και των επιθεωρητών τους.

8. Ο αναγνωρισμένος οργανισμός πρέπει να αναπτύσσει, να εφαρμόζει και να διατηρεί αποτελεσματικό εσωτερικό σύστημα ποιότητας με βάση τα κατάλληλα μέρη διεθνώς αναγνωρισμένων προτύπων ποιότητας και σύμφωνα προς το πρότυπο EN ISO/IEC 17020:2004 (φορείς επιθεώρησης) και το πρότυπο EN ISO 9001:2000 (σύστημα διαχείρισης της ποιότητας), όπως ερμηνεύονται και πιστοποιούνται από το Γραφείο Αξιολόγησης της Ποιότητας και Πιστοποίησης που αναφέρεται στο άρθρο 11 παράγραφος 1.
  9. Οι κανόνες και οι διαδικασίες του αναγνωρισμένου οργανισμού εφαρμόζονται κατά τρόπο ώστε ο οργανισμός να μπορεί πάντοτε, βασισμένος στη δική του άμεση γνώση και κρίση, να δηλώνει αξιόπιστα και αντικειμενικά την ασφάλεια των πλοίων με πιστοποιητικά κλάσης, βάσει των οποίων μπορούν να εκδοθούν θεσμοθετημένα πιστοποιητικά.
  10. Ο αναγνωρισμένος οργανισμός διαθέτει τα αναγκαία μέσα αξιολόγησης, με τη χρήση ειδικευμένου προσωπικού και σύμφωνα με τις διατάξεις που εκτίθενται στο παράρτημα του ψηφίσματος Α.913(22) του ΙΜΟ σχετικά με τις κατευθυντήριες γραμμές για την εφαρμογή του διεθνούς κώδικα διαχείρισης της ασφάλειας (ISM) από τις αρχές, της εφαρμογής και της διατήρησης του συστήματος διαχείρισης της ασφάλειας, τόσο από την ξηρά όσο και επί των σκαφών, το οποίο πρόκειται να καλυφθεί στην πιστοποίηση.
  11. Ο αναγνωρισμένος οργανισμός πρέπει να επιτρέπει τη συμμετοχή αντιπροσώπων των αρχών και άλλων ενδιαφερόμενων μερών στην κατάρτιση των κανόνων του και των διαδικασιών του.
-

## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ II

## Πίνακας αντιστοιχίας

| Οδηγία 94/57/ΕΚ                        | Οδηγία 2009/15/ΕΚ                             | Παρών κανονισμός                     |
|--|---|--------------------------------------|
| Άρθρο 1                                | Άρθρο 1                                       | Άρθρο 1                              |
| Άρθρο 2 στοιχείο α)                    | Άρθρο 2 στοιχείο α)                           | Άρθρο 2 στοιχείο α)                  |
| Άρθρο 2 στοιχείο β)                    | Άρθρο 2 στοιχείο β)                           | —                                    |
| Άρθρο 2 στοιχείο γ)                    | Άρθρο 2 στοιχείο γ)                           | —                                    |
| Άρθρο 2 στοιχείο δ)                    | Άρθρο 2 στοιχείο δ)                           | Άρθρο 2 στοιχείο β)                  |
| Άρθρο 2 στοιχείο ε)                    | Άρθρο 2 στοιχείο ε)                           | Άρθρο 2 στοιχείο γ)                  |
| —                                      | Άρθρο 2 στοιχείο στ)                          | Άρθρο 2 στοιχείο δ)                  |
| Άρθρο 2 στοιχείο στ)                   | Άρθρο 2 στοιχείο ζ)                           | Άρθρο 2 στοιχείο ε)                  |
| Άρθρο 2 στοιχείο ζ)                    | Άρθρο 2 στοιχείο η)                           | Άρθρο 2 στοιχείο στ)                 |
| Άρθρο 2 στοιχείο η)                    | Άρθρο 2 στοιχείο θ)                           | Άρθρο 2 στοιχείο ζ)                  |
| Άρθρο 2 στοιχείο θ)                    | Άρθρο 2 στοιχείο ια)                          | Άρθρο 2 στοιχείο θ)                  |
| —                                      | Άρθρο 2 στοιχείο ι)                           | Άρθρο 2 στοιχείο η)                  |
| Άρθρο 2 στοιχείο ι)                    | Άρθρο 2 στοιχείο ιβ)                          | —                                    |
| Άρθρο 2 στοιχείο κ)                    | —   | Άρθρο 2 στοιχείο ι)                  |
| Άρθρο 3                                | Άρθρο 3                                       |                                      |
| Άρθρο 4 παράγραφος 1 πρώτη πρόταση     | —   | Άρθρο 3 παράγραφος 1                 |
| Άρθρο 4 παράγραφος 1 δεύτερη πρόταση   | —   | Άρθρο 3 παράγραφος 2                 |
| Άρθρο 4 παράγραφος 1 τρίτη πρόταση     | —   | —                                    |
| Άρθρο 4 παράγραφος 1 τέταρτη πρόταση   | —   | Άρθρο 4 παράγραφος 1                 |
| —                                      | —   | Άρθρο 3 παράγραφος 3                 |
| —                                      | —   | Άρθρο 4 παράγραφοι 2, 3, 4           |
| —                                      | —   | Άρθρο 5                              |
| —                                      | —   | Άρθρο 6                              |
| —                                      | —   | Άρθρο 7                              |
| Άρθρο 5 παράγραφος 1                   | Άρθρο 4 παράγραφος 1                          |                                      |
| Άρθρο 5 παράγραφος 3                   | Άρθρο 4 παράγραφος 2                          |                                      |
| Άρθρο 6 παράγραφοι 1, 2, 3, 4          | Άρθρο 5 παράγραφοι 1, 2, 3, 4                 |                                      |
| Άρθρο 6 παράγραφος 5                   | —   |                                      |
| Άρθρο 7                                | Άρθρο 6                                       | Άρθρο 12                             |
| Άρθρο 8 παράγραφος 1 πρώτη περίπτωση   | Άρθρο 7 παράγραφος 1 πρώτο εδάφιο στοιχείο α) |                                      |
| Άρθρο 8 παράγραφος 1 δεύτερη περίπτωση | —   | Άρθρο 13 παράγραφος 1                |
| Άρθρο 8 παράγραφος 1 τρίτη περίπτωση   | Άρθρο 7 παράγραφος 1 πρώτο εδάφιο στοιχείο β) |                                      |
| —                                      | Άρθρο 7 παράγραφος 1 δεύτερο εδάφιο           | Άρθρο 13 παράγραφος 1 δεύτερο εδάφιο |
| Άρθρο 8 παράγραφος 2                   | Άρθρο 7 παράγραφος 2                          |                                      |
| Άρθρο 8 παράγραφος 2 δεύτερο εδάφιο    | —   | Άρθρο 13 παράγραφος 2                |



| Οδηγία 94/57/ΕΚ  | Οδηγία 2009/15/ΕΚ           | Παρόν κανονισμός  |
|--|-----------------------------|---|
| Άρθρο 9 παράγραφος 1   |                             |   |
| Άρθρο 9 παράγραφος 2   |                             |   |
| Άρθρο 10 παράγραφος 1 εισαγωγικές λέξεις                         | Άρθρο 8                     |   |
| Άρθρο 10 παράγραφος 1 στοιχεία α), β), γ) και παράγραφοι 2, 3, 4 | —                           | —   |
| Άρθρο 11 παράγραφοι 1, 2   | Άρθρο 9 παράγραφοι 1, 2     |   |
| Άρθρο 11 παράγραφοι 3, 4   |                             | Άρθρο 8 παράγραφοι 1, 2                                       |
| Άρθρο 12   | Άρθρο 10                    |   |
| Άρθρο 13   | —                           | —   |
| Άρθρο 14   | Άρθρο 11 παράγραφοι 1 και 2 |   |
| —  | Άρθρο 11 παράγραφος 3       |   |
| —  | Άρθρο 12                    | Άρθρο 9   |
| Άρθρο 15 παράγραφος 1  |                             | Άρθρο 10 παράγραφοι 1, 2                                      |
| Άρθρο 15 παράγραφος 2  |                             | Άρθρο 10 παράγραφος 3   |
| Άρθρο 15 παράγραφος 3  | —                           | Άρθρο 10 παράγραφος 4   |
| Άρθρο 15 παράγραφος 4  |                             | Άρθρο 10 παράγραφος 5   |
| Άρθρο 15 παράγραφος 5  |                             | Άρθρο 10 παράγραφος 6 πρώτο, δεύτερο, τρίτο και πέμπτο εδάφιο |
| —  |                             | Άρθρο 10 παράγραφος 6 τέταρτο εδάφιο                          |
| Άρθρο 16   | Άρθρο 13                    | —   |
| Άρθρο 17   | Άρθρο 16                    | —   |
| —  | Άρθρο 14                    | —   |
| —  | Άρθρο 15                    | —   |
|  |                             | Άρθρο 11  |
|  |                             | Άρθρο 14  |
|  |                             | Άρθρο 15  |
|  |                             | Άρθρο 16  |
|  |                             | Άρθρο 17  |
|  |                             | Άρθρο 18  |
|  |                             | Άρθρο 19  |
| Παράρτημα  |                             | Παράρτημα I   |
|  | Παράρτημα I                 |   |
|  | Παράρτημα II                | Παράρτημα II  |

**ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΚ) αριθ. 392/2009 ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ  
της 23ης Απριλίου 2009**

**σχετικά με την ευθύνη των μεταφορέων που εκτελούν θαλάσσιες μεταφορές επιβατών, σε περίπτωση ατυχήματος**

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ,

Έχοντας υπόψη:

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

την πρόταση της Επιτροπής,

τη γνώμη της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής <sup>(1)</sup>,

Αφού ζητήθηκε η γνώμη της Επιτροπής των Περιφερειών <sup>(2)</sup>,

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

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

(1) Στο πλαίσιο της κοινής πολιτικής μεταφορών, απαιτείται να θεσπισθούν περαιτέρω μέτρα ώστε να βελτιωθεί η ασφάλεια των θαλάσσιων μεταφορών. Στα μέτρα αυτά θα πρέπει να περιλαμβάνονται κανόνες περί ευθύνης για βλάβες και ζημιές που υφίστανται οι επιβάτες, δεδομένου ότι είναι απαραίτητο να εξασφαλίζεται καταλλήλου ύψους αποζημίωση των επιβατών που εμπλέκονται σε ναυτικό ατύχημα.

(2) Το πρωτόκολλο του 2002 της σύμβασης των Αθηνών του 1974 σχετικά με τη θαλάσσια μεταφορά επιβατών και των αποσκευών τους εγκρίθηκε την 1η Νοεμβρίου 2002 υπό την αιγίδα του διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (ΙΜΟ). Η Κοινότητα και τα κράτη μέλη της βρίσκονται στο στάδιο της λήψης απόφασης όσον αφορά την προσχώρηση στο πρωτόκολλο ή την επικύρωσή του. Σε κάθε περίπτωση οι διατάξεις του που ενσωματώνονται με τον παρόντα κανονισμό θα πρέπει να εφαρμοστούν για την Κοινότητα το αργότερο μέχρι τις 31 Δεκεμβρίου 2012.

(3) Η σύμβαση των Αθηνών του 1974 σχετικά με τη θαλάσσια μεταφορά επιβατών και των αποσκευών τους, όπως τροποποιήθηκε με το πρωτόκολλο του 2002 (εφεξής: «σύμβαση των Αθηνών») έχει εφαρμογή μόνο στις διεθνείς μεταφορές. Ο διαχωρισμός μεταξύ εθνικής και διεθνούς μεταφοράς έχει εξαλειφθεί στην εσωτερική αγορά υπηρεσιών θαλάσσιων μεταφορών και είναι, επομένως, σκόπιμο να προβλέπονται το ίδιο επίπεδο και η ίδια φύση ευθύνης τόσο στις διεθνείς όσο και τις εθνικές μεταφορές εντός της Κοινότητας.

(4) Οι ασφαλιστικές ρυθμίσεις που απαιτούνται κατά τη σύμβαση των Αθηνών πρέπει να ανταποκρίνονται στις οικονομικές δυνατότητες των πλοιοκτητών και των ασφαλιστικών εταιρειών. Οι πλοιοκτήτες πρέπει να είναι σε θέση να διαχειρίζονται τις ασφαλιστικές τους ρυθμίσεις με οικονομικά αποδεκτό τρόπο και, ειδικά όσον αφορά τις μικρές ναυτιλιακές εταιρείες που εκτελούν εθνικές ενδομεταφορές, πρέπει να ληφθεί υπόψη ο εποχιακός χαρακτήρας των δραστηριοτήτων τους. Επομένως, κατά τον καθορισμό ασφαλιστικών ρυθμίσεων δυνάμει του παρόντος κανονισμού θα πρέπει να λαμβάνονται υπόψη οι διάφορες κατηγορίες πλοίων.

(5) Είναι σκόπιμο να επιβληθεί στους μεταφορείς υποχρέωση πληρωμής προκαταβολής σε περίπτωση θανάτου ή σωματικής βλάβης επιβάτη, χωρίς η προκαταβολή να συνιστά αναγνώριση ευθύνης.

(6) Είναι απαραίτητο να παρέχονται στους επιβάτες οι δέουσες πληροφορίες σχετικά με τα δικαιώματα που έχουν δυνάμει του παρόντος κανονισμού πριν από τον απόπλου, ή, εφόσον τούτο δεν είναι δυνατόν, το αργότερο κατά την αναχώρηση.

(7) Η νομική επιτροπή του ΙΜΟ ενέκρινε στις 19 Οκτωβρίου 2006 τις επιφυλάξεις και κατευθυντήριες γραμμές του ΙΜΟ για την εφαρμογή της σύμβασης των Αθηνών (εφεξής «κατευθυντήριες γραμμές του ΙΜΟ») προς αντιμετώπιση ορισμένων ζητημάτων στο πλαίσιο της σύμβασης των Αθηνών, και συγκεκριμένα της αποκατάστασης ζημίας σχετικής με την τρομοκρατία, οπότε, υπό τη μορφή αυτή, οι κατευθυντήριες γραμμές του ΙΜΟ μπορούν να θεωρηθούν ειδικός νόμος.

(8) Ο παρών κανονισμός ενσωματώνει μέρη των κατευθυντήριων γραμμών του ΙΜΟ και τα καθιστά δεσμευτικά. Προς τούτο, όπου στις διατάξεις των κατευθυντήριων γραμμών του ΙΜΟ απαντούν οι λέξεις «θα πρέπει να» το ρήμα «πρέπει» θα νοείται στην οριστική φωνή.

(9) Οι διατάξεις της σύμβασης των Αθηνών (παράρτημα Ι) και των κατευθυντήριων γραμμών του ΙΜΟ (παράρτημα ΙΙ) θα πρέπει να ερμηνεύονται κατ' αναλογία στο πλαίσιο της κοινοτικής νομοθεσίας.

<sup>(1)</sup> ΕΕ C 318 της 23.12.2006, σ. 195.

<sup>(2)</sup> ΕΕ C 229 της 22.9.2006, σ. 38.

<sup>(3)</sup> Γνώμη του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 25ης Απριλίου 2007 (ΕΕ C 74 Ε της 20.3.2008, σ. 562), κοινή θέση του Συμβουλίου της 6ης Ιουνίου 2008 (ΕΕ C 190 Ε της 29.7.2008, σ. 17). Θέση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 24ης Σεπτεμβρίου 2008 (δεν έχει δημοσιευθεί ακόμη στην Επίσημη Εφημερίδα). Απόφαση του Συμβουλίου της 26ης Φεβρουαρίου 2009 και νομοθετικό ψήφισμα του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 11ης Μαρτίου 2009 (δεν έχει δημοσιευθεί ακόμη στην Επίσημη Εφημερίδα).

- (10) Το σύστημα ευθύνης κατά τον παρόντα κανονισμό θα πρέπει να επεκταθεί βαθμιαία στις διαφορετικές κατηγορίες πλοίων σύμφωνα με το άρθρο 4 της οδηγίας 98/18/ΕΚ του Συμβουλίου, της 17ης Μαρτίου 1998, για τους κανόνες και τα πρότυπα ασφαλείας για τα επιβατηγά πλοία<sup>(1)</sup>. Πρέπει να ληφθούν υπόψη η επίδραση επί των ναύλων και η ικανότητα της αγοράς να λάβει προστιθέμενη ασφαλιστική κάλυψη στο απαιτούμενο επίπεδο, με συνυπολογισμό του ιστορικού της πολιτικής για την ενίσχυση των δικαιωμάτων των επιβατών, καθώς και του εποχιακού χαρακτήρα τμήματος της κυκλοφορίας.
- (11) Τα θέματα που διέπονται από τα άρθρα 17 και 17α της σύμβασης των Αθηνών εμπίπτουν στην αποκλειστική αρμοδιότητα της Κοινότητας, καθόσον τα εν λόγω άρθρα επηρεάζουν τους κανόνες που θέσπισε ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 44/2001 του Συμβουλίου, της 22ας Δεκεμβρίου 2000, για τη διεθνή δικαιοδοσία, την αναγνώριση και την εκτέλεση αποφάσεων σε αστικές και εμπορικές υποθέσεις<sup>(2)</sup>. Στον βαθμό αυτόν, οι εν λόγω δύο διατάξεις θα αποτελέσουν μέρος της κοινοτικής έννομης τάξης κατά την προσχώρηση της Κοινότητας στη σύμβαση των Αθηνών.
- (12) Για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού, η έκφραση «ή είναι νηολογημένο σε κράτος μέλος» θα πρέπει να ερμηνεύεται υπό την έννοια ότι το κράτος σημαίας, για τον σκοπό της νηολόγησης ναυλωμένου γυμνού πλοίου, είναι είτε κράτος μέλος είτε συμβαλλόμενο μέρος της σύμβασης των Αθηνών. Τα κράτη μέλη και η Επιτροπή θα πρέπει να προβούν στις κατάλληλες ενέργειες ώστε να κληθεί ο ΙΜΟ να διαμορφώσει κατευθυντήριες γραμμές για την έννοια της νηολόγησης ναυλωμένου γυμνού πλοίου.
- (13) Για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού, δεν θα πρέπει να θεωρούνται «εξοπλισμός κινητικότητας» ούτε οι αποσκευές ούτε τα οχήματα κατά την έννοια του άρθρου 8 της σύμβασης των Αθηνών.
- (14) Τα μέτρα που απαιτούνται για την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού θα πρέπει να 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>(3)</sup>.
- (15) Ενδεικνύεται ιδίως να εξουσιοδοτηθεί η Επιτροπή να τροποποιεί τον παρόντα κανονισμό, προκειμένου να ενσωματώσει μεταγενέστερες τροποποιήσεις που έχουν επέλθει σε διεθνείς συμβάσεις, πρωτόκολλα, κώδικες και ψηφίσματα σε συνάρτηση με τον παρόντα κανονισμό. Δεδομένου ότι τα μέτρα αυτά είναι γενικής εμβέλειας και έχουν ως αντικείμενο την τροποποίηση μη ουσιωδών στοιχείων του παρόντος κανονισμού, μεταξύ άλλων με την προσθήκη νέων μη ουσιωδών στοιχείων, θεσπίζονται σύμφωνα με την κανονιστική διαδικασία με έλεγχο στην οποία παραπέμπει το άρθρο 5α της απόφασης 1999/468/ΕΚ.
- (16) Ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός για την Ασφάλεια στη Θάλασσα, ο οποίος συστάθηκε με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1406/2002 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου<sup>(4)</sup>, θα πρέπει να επικουρεί την Επιτροπή κατά την κατάρτιση και τη σύνταξη εκθέσεων προόδου σχετικής με την εφαρμογή των νέων κανόνων ο παρών κανονισμός.
- (17) Οι εθνικές αρχές, και κυρίως οι λιμενικές αρχές, διαδραματίζουν θεμελιώδη και ζωτικό ρόλο στον εντοπισμό και τη διαχείριση των διαφόρων κινδύνων για την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας.
- (18) Τα κράτη μέλη, έχουν δεσμευτεί στη δήλωσή τους για την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας της 9ης Οκτωβρίου 2008 να εκφράσουν το αργότερο την 1η Ιανουαρίου 2012, τη συναινήσσή τους να δεσμευτούν από τη διεθνή σύμβαση του 1976 για τον περιορισμό της ευθύνης για ναυτικές απαιτήσεις, όπως τροποποιήθηκε με το πρωτόκολλο του 1996. Τα κράτη μέλη μπορούν να επιλέξουν, σύμφωνα με το άρθρο 15 παράγραφος 3α της εν λόγω σύμβασης, να ρυθμίσουν με ειδικές διατάξεις του παρόντος κανονισμού το σύστημα του περιορισμού της ευθύνης που θα εφαρμόζεται ως προς τους επιβάτες.
- (19) Δεδομένου ότι ο στόχος του παρόντος κανονισμού, δηλαδή η καθιέρωση ενιαίου πλαισίου κανόνων που να διέπει τα δικαιώματα των θαλάσσιων μεταφορέων και των επιβατών σε περίπτωση ατυχήματος, είναι αδύνατον να επιτευχθεί επαρκώς από τα κράτη μέλη και συνεπώς, λόγω του εύρους του και του αντικτύπου του είναι δυνατόν να επιτευχθεί καλύτερα σε κοινοτικό επίπεδο, η Κοινότητα μπορεί να λάβει μέτρα σύμφωνα με την αρχή της επικουρικότητας του άρθρου 5 της συνθήκης. Σύμφωνα με την αρχή της αναλογικότητας του ίδιου άρθρου, ο παρών κανονισμός δεν υπερβαίνει τα αναγκαία για την επίτευξη του επιδιωκόμενου στόχου μέτρα,

ΕΞΕΛΩΣΕ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

### Άρθρο 1

#### Αντικείμενο

1. Ο παρών κανονισμός θεσπίζει το κοινοτικό καθεστώς σχετικά με την ευθύνη και την ασφάλιση για τις θαλάσσιες μεταφορές επιβατών, όπως ορίζουν οι συναφείς διατάξεις:

- α) της σύμβασης των Αθηνών του 1974 σχετικά με τη θαλάσσια μεταφορά επιβατών και των αποσκευών τους, όπως τροποποιήθηκε με το πρωτόκολλο του 2002 (εφεξής «σύμβαση των Αθηνών»), οι οποίες παρατίθενται στο παράρτημα Ι και
- β) των επιφυλάξεων και κατευθυντήριων γραμμών του ΙΜΟ για την εφαρμογή της σύμβασης των Αθηνών που υιοθέτησε η νομική επιτροπή του ΙΜΟ στις 19 Οκτωβρίου 2006 (εφεξής «κατευθυντήριες γραμμές του ΙΜΟ»), οι οποίες παρατίθενται στο παράρτημα ΙΙ.

<sup>(1)</sup> ΕΕ L 144 της 15.5.1998, σ. 1.

<sup>(2)</sup> ΕΕ L 12 της 16.1.2001, σ. 1.

<sup>(3)</sup> ΕΕ L 184 της 17.7.1999, σ. 23.

<sup>(4)</sup> ΕΕ L 208 της 5.8.2002, σ. 1.

2. Επίσης, ο παρών κανονισμός επεκτείνει την εφαρμογή αυτών των διατάξεων στις θαλάσσιες μεταφορές επιβατών εντός ενός και μόνο κράτους μέλους με πλοία κατηγορίας Α και Β σύμφωνα με το άρθρο 4 της οδηγίας 98/18/ΕΚ και θεσπίζει ορισμένες πρόσθετες απαιτήσεις.

3. Το αργότερο στις 30 Ιουνίου 2013, η Επιτροπή, εφόσον χρειαστεί, υποβάλλει νομοθετική πρόταση, μεταξύ άλλων, για την επέκταση του πεδίου εφαρμογής του παρόντος κανονισμού σε πλοία κατηγορίας Γ και Δ σύμφωνα με το άρθρο 4 της οδηγίας 98/18/ΕΚ.

#### Άρθρο 2

##### Πεδίο εφαρμογής

Ο παρών κανονισμός εφαρμόζεται σε οποιαδήποτε διεθνή μεταφορά κατά την έννοια του άρθρου 1 σημείο 9 της σύμβασης των Αθηνών ή στη μεταφορά διά θαλάσσης εντός ενός και μόνο κράτους μέλους με πλοία κατηγορίας Α και Β σύμφωνα με το άρθρο 4 της οδηγίας 98/18/ΕΚ, εφόσον:

- α) το πλοίο φέρει σημαία κράτους μέλους ή είναι νηολογημένο σε κράτος μέλος· ή
- β) η σύμβαση μεταφοράς έχει συναφθεί σε κράτος μέλος, ή
- γ) ο τόπος αναχώρησης ή προορισμού, σύμφωνα με τη σύμβαση μεταφοράς, βρίσκεται σε κράτος μέλος.

Τα κράτη μέλη μπορούν να εφαρμόζουν τον παρόντα κανονισμό σε όλες τις εσωτερικές θαλάσσιες μεταφορές.

#### Άρθρο 3

##### Ευθύνη και ασφάλιση

1. Το καθεστώς ευθύνης ως προς τους επιβάτες, τις αποσκευές τους και τα οχήματά τους και οι κανόνες για την ασφάλιση ή άλλου είδους χρηματοοικονομική ασφάλεια διέπονται από τον παρόντα κανονισμό καθώς και από τα άρθρα 1 και 1α, το άρθρο 2 παράγραφος 2, τα άρθρα 3 έως 16, και τα άρθρα 18, 20 και 21 της σύμβασης των Αθηνών που παρατίθενται στο παράρτημα Ι και τις διατάξεις των κατευθυντήριων γραμμών του ΙΜΟ που παρατίθενται στο παράρτημα ΙΙ.

2. Οι κατευθυντήριες γραμμές του ΙΜΟ, όπως παρατίθενται στο παράρτημα ΙΙ, είναι δεσμευτικές.

#### Άρθρο 4

##### Αποζημίωση για εξοπλισμό κινητικότητας ή για άλλον ειδικό εξοπλισμό

Σε περίπτωση απώλειας ή ζημίας εξοπλισμού κινητικότητας ή άλλου ειδικού εξοπλισμού που χρησιμοποιείται από επιβάτη μειωμένης κινητικότητας, η ευθύνη του μεταφορέα διέπεται από το άρθρο 3 παράγραφος 3 της σύμβασης των Αθηνών. Η αποζημίωση αντιστοιχεί στην αξία αντικατάστασης του σχετικού εξοπλισμού ή, ανάλογα με την περίπτωση, στις δαπάνες επισκευής.

#### Άρθρο 5

##### Γενικός περιορισμός της ευθύνης

1. Ο παρών κανονισμός δεν τροποποιεί τα δικαιώματα ή τις υποχρεώσεις του μεταφορέα ή του προσώπου που ενεργεί για λογαριασμό του μεταφορέα σύμφωνα με την εθνική νομοθεσία εφαρμογής της διεθνούς σύμβασης του 1976 για τον περιορισμό της ευθύνης για ναυτικές απαιτήσεις, όπως τροποποιήθηκε με το πρωτόκολλο του 1996, περιλαμβανομένης οποιασδήποτε μελλοντικής τροποποίησης της σύμβασης αυτής.

Εφόσον δεν έχει εφαρμογή καμία εθνική νομοθεσία, την ευθύνη του μεταφορέα ή του προσώπου που ενεργεί για λογαριασμό του διέπει μόνο το άρθρο 3 του παρόντος κανονισμού.

2. Όσον αφορά απαιτήσεις για θάνατο ή για σωματικές βλάβες επιβάτη λόγω οποιουδήποτε από τους κινδύνους στους οποίους αναφέρεται η παράγραφος 2.2 των κατευθυντήριων γραμμών του ΙΜΟ, ο μεταφορέας και το πρόσωπο που ενεργεί για λογαριασμό του μεταφορέα μπορούν να περιορίζουν την ευθύνη τους βάσει των διατάξεων της παραγράφου 1 του παρόντος άρθρου.

#### Άρθρο 6

##### Προκαταβολές

1. Εφόσον ο θάνατος ή η σωματική βλάβη επιβάτη έχει προκληθεί σε ναυτικό συμβάν, ο μεταφορέας που εκτέλεσε όντως εν όλω ή εν μέρει τη μεταφορά, κατά τη διάρκεια της οποίας επήλθε το ναυτικό συμβάν, πληρώνει προκαταβολή που επαρκεί για την κάλυψη των άμεσων οικονομικών αναγκών, ανάλογη με την προκληθείσα ζημία, εντός δεκαπέντε ημερών από τον προσδιορισμό του δικαιούχου αποζημίωσης. Σε περίπτωση θανάτου το ποσό της προκαταβολής ανέρχεται σε 21 000 ευρώ τουλάχιστον.

Η παρούσα διάταξη ισχύει επίσης εάν ο μεταφορέας είναι εγκατεστημένος στην Κοινότητα.

2. Η προκαταβολή δεν συνιστά αναγνώριση ευθύνης και μπορεί να αντισταθμισθεί με οιοδήποτε άλλο ποσό καταβληθεί εν συνεχεία βάσει του παρόντος κανονισμού, αλλά δεν είναι επιστρεπτέα, εκτός από τις περιπτώσεις που ορίζονται στο άρθρο 3 παράγραφος 1, ή στο άρθρο 6 της σύμβασης των Αθηνών ή το παράρτημα Α των κατευθυντήριων γραμμών του ΙΜΟ ή εάν ο αποδέκτης της προκαταβολής δεν είναι ο δικαιούχος της αποζημίωσης.

#### Άρθρο 7

##### Πληροφόρηση των επιβατών

Με την επιφύλαξη των υποχρεώσεων ταξιδιωτικών πρακτόρων σύμφωνα με την οδηγία 90/314/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 13ης Ιουνίου 1990, για τα οργανωμένα ταξίδια, τις οργανωμένες διακοπές και τις περιηγήσεις<sup>(1)</sup>, ο μεταφορέας και/ή το πρόσωπο που ενεργεί για λογαριασμό του μεταφορέα διασφαλίζουν ότι παρέχονται στους επιβάτες κατάλληλες και κατανοητές πληροφορίες σχετικά με τα δικαιώματα που έχουν δυνάμει του παρόντος κανονισμού.

<sup>(1)</sup> ΕΕ L 158 της 23.6.1990, σ. 59.

Εφόσον η σύμβαση μεταφοράς συνήφθη σε κράτος μέλος, οι εν λόγω πληροφορίες παρέχονται σε όλα τα σημεία πώλησης, περιλαμβανομένης της πώλησης διά τηλεφώνου και μέσω του Διαδικτύου. Όταν ο τόπος αναχώρησης βρίσκεται σε κράτη μέλη, οι εν λόγω πληροφορίες παρέχονται πριν από την αναχώρηση. Σε όλες τις λοιπές περιπτώσεις οι εν λόγω πληροφορίες παρέχονται το αργότερο κατά την αναχώρηση. Εφόσον η υποχρέωση πληροφόρησης δυνάμει του παρόντος άρθρου έχει τηρηθεί είτε από τον μεταφορέα είτε από το πρόσωπο που ενεργεί για λογαριασμό του μεταφορέα, τότε το άλλο πρόσωπο δεν υποχρεούται να την τηρήσει. Οι πληροφορίες παρέχονται υπό την πλέον ενδεδειγμένη μορφή.

Προκειμένου να συμμορφωθεί προς την υποχρέωση πληροφόρησης που υπέχει από το παρόν άρθρο, ο μεταφορέας και το πρόσωπο που ενεργεί για λογαριασμό του παρέχει στους επιβάτες τουλάχιστον τις πληροφορίες που περιλαμβάνονται σε περίληψη των διατάξεων του παρόντος κανονισμού που καταρτίζει η Επιτροπή και έχει δημοσιοποιηθεί.

#### Άρθρο 8

##### Έκθεση

Το αργότερο τρία έτη από την ημερομηνία εφαρμογής του παρόντος κανονισμού, η Επιτροπή συντάσσει έκθεση σχετικά με την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού, κατά την κατάρτιση της οποίας λαμβάνει, μεταξύ άλλων, υπόψη τις οικονομικές εξελίξεις και τις εξελίξεις στα διεθνή φόρα.

Η έκθεση αυτή δύναται να συνοδεύεται από πρόταση τροποποίησης του παρόντος κανονισμού ή από πρόταση εισήγησης της Κοινότητας ενώπιον των αρμόδιων διεθνών φόρα.

#### Άρθρο 9

##### Τροποποιήσεις

1. Τα μέτρα που αποσκοπούν στην τροποποίηση μη ουσιωδών στοιχείων του παρόντος κανονισμού σχετικά με την ενσωμάτωση τροποποιήσεων των ορίων που καθορίζονται με το άρθρο 3 παράγραφος 1, το άρθρο 4α παράγραφος 1, το άρθρο 7 παράγραφος 1 και το άρθρο 8 της σύμβασης των Αθηνών, ώστε να ληφθούν υπόψη αποφάσεις που έχουν ληφθεί δυνάμει του άρθρου 23 της εν λόγω σύμβασης και οι αντίστοιχες ενημερώσεις του παραρτήματος I του παρόντος κανονισμού, θεσπίζονται σύμφωνα με την κανονιστική διαδικασία με έλεγχο στην οποία παραπέμπει το άρθρο 10 παράγραφος 2 του παρόντος κανονισμού.

Λαμβάνοντας υπόψη τις συνέπειες επί των ναύλων και την ικανότητα της αγοράς να λάβει προσιτή ασφαλιστική κάλυψη στο απαιτούμενο επίπεδο με συνυπολογισμό του ιστορικού της πολιτικής για την ενίσχυση των δικαιωμάτων των επιβατών, καθώς και του εποχιακού χαρακτήρα τμήματος της κυκλοφορίας, βάσει κατάλληλης εκτίμησης των επιπτώσεων, η Επιτροπή μέχρι την 31η Δεκεμβρίου

2016 εκδίδει, βάσει κατάλληλης μελέτης επιπτώσεων, μέτρο σχετικά με τα όρια που θέτει το παράρτημα I για πλοία κατηγορίας B σύμφωνα με το άρθρο 4 της οδηγίας 98/18/ΕΚ. Τα μέτρα που αποσκοπούν στην τροποποίηση μη ουσιωδών στοιχείων του παρόντος κανονισμού θεσπίζονται σύμφωνα με την κανονιστική διαδικασία με έλεγχο στην οποία παραπέμπει το άρθρο 10 παράγραφος 2 του παρόντος κανονισμού.

2. Τα μέτρα που αποσκοπούν στην τροποποίηση μη ουσιωδών στοιχείων του παρόντος κανονισμού σχετικά με την ενσωμάτωση τροποποιήσεων των διατάξεων των κατευθυντήριων γραμμών του ΙΜΟ, που παρατίθενται στο παράρτημα II, θεσπίζονται σύμφωνα με την κανονιστική διαδικασία με έλεγχο στην οποία παραπέμπει το άρθρο 10, παράγραφος 2.

#### Άρθρο 10

##### Διαδικασία επιτροπής

1. Η Επιτροπή επικουρείται από την επιτροπή ασφάλειας στη ναυτιλία και πρόληψης της ρύπανσης από τα πλοία (COSS), η οποία έχει συσταθεί βάσει του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2099/2002 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (<sup>1</sup>).

2. Στις περιπτώσεις που γίνεται μνεία της παρούσας παραγράφου εφαρμόζονται το άρθρο 5α παράγραφοι 1 έως 4 και το άρθρο 7 της απόφασης 1999/468/ΕΚ, τηρουμένων των διατάξεων του άρθρου 8 της ίδιας απόφασης.

#### Άρθρο 11

##### Μεταβατικές διατάξεις

1. Όσον αφορά τη μεταφορά διά θαλάσσης εντός ενός και μόνο κράτους μέλους με πλοία Κατηγορίας Α σύμφωνα με το άρθρο 4 της οδηγίας 98/18/ΕΚ, τα κράτη μέλη μπορούν να επιλέξουν να αναβάλουν την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού το αργότερο τέσσερα έτη από την ημερομηνία εφαρμογής του.

2. Όσον αφορά τη μεταφορά διά θαλάσσης εντός ενός και μόνο κράτους μέλους με πλοία κατηγορίας Β σύμφωνα με το άρθρο 4 της οδηγίας 98/18/ΕΚ, τα κράτη μέλη μπορούν να επιλέξουν να αναβάλουν την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού το αργότερο μέχρι τις 31 Δεκεμβρίου 2018.

#### Άρθρο 12

##### Έναρξη ισχύος

Ο παρών κανονισμός αρχίζει να ισχύει την επομένη της δημοσίευσής του στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.

Εφαρμόζεται από την ημερομηνία έναρξης ισχύος της σύμβασης των Αθηνών όσον αφορά την Κοινότητα, αλλά όχι αργότερα από τις 31 Δεκεμβρίου 2012.

(<sup>1</sup>) ΕΕ L 324 της 29.11.2002, σ. 1.

Ο παρών κανονισμός είναι δεσμευτικός ως προς όλα τα μέρη του και ισχύει άμεσα σε κάθε κράτος μέλος.

Στρασβούργο, 23 Απριλίου 2009.

Για το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο  
Ο Πρόεδρος  
H.-G. PÖTTERING

Για το Συμβούλιο  
Ο Πρόεδρος  
P. NEČAS

---

## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι

**ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ ΤΗΣ ΣΥΜΒΑΣΗΣ ΤΩΝ ΑΘΗΝΩΝ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΗ ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΜΕΤΑΦΟΡΑ ΕΠΙΒΑΤΩΝ ΚΑΙ ΤΩΝ ΑΠΟΣΚΕΥΩΝ ΤΟΥΣ ΟΣΩΝ ΑΦΟΡΑ ΤΗΝ ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΟΥ ΠΑΡΟΝΤΟΣ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΥ**

(Ενοποιημένο κείμενο της σύμβασης των Αθηνών του 1974 σχετικά με τη θαλάσσια μεταφορά επιβατών και των αποσκευών τους και του πρωτοκόλλου της του 2002)

## Άρθρο 1

**Ορισμοί**

Στην παρούσα σύμβαση, οι ακόλουθες εκφράσεις έχουν τη σημασία που τους αποδίδεται παρακάτω:

1. α) «μεταφορέας» σημαίνει το πρόσωπο το οποίο έχει συνάψει σύμβαση μεταφοράς ή για λογαριασμό του οποίου έχει συναφθεί σύμβαση μεταφοράς, ανεξαρτήτως του εάν η μεταφορά εκτελείται όντως από το πρόσωπο αυτό ή από πρόσωπο το οποίο ενεργεί για λογαριασμό του μεταφορέα·  
β) «πρόσωπο το οποίο ενεργεί για λογαριασμό του μεταφορέα» σημαίνει το διαφορετικό από τον μεταφορέα πρόσωπο, που είναι ο πλοιοκτήτης, ναυλωτής ή διαχειριστής ενός πλοίου και το οποίο εκτελεί όντως όλη τη μεταφορά ή μέρος της και  
γ) «μεταφορέας που εκτελεί όντως όλη τη μεταφορά ή μέρος της» σημαίνει το πρόσωπο το οποίο ενεργεί για λογαριασμό του μεταφορέα ή τον μεταφορέα, εφόσον ο τελευταίος εκτελεί όντως όλη τη μεταφορά ή μέρος της·
2. «σύμβαση μεταφοράς» σημαίνει τη σύμβαση που έχει συναφθεί από μεταφορέα ή για λογαριασμό του, με αντικείμενο τη θαλάσσια μεταφορά επιβάτη ή επιβάτη και των αποσκευών του, ανάλογα με την περίπτωση·
3. «πλοίο» σημαίνει μόνο θαλασσοπλοούν πλοίο, αποκλεισμένων των αερόστρωμνων οχημάτων·
4. «επιβάτης» σημαίνει κάθε πρόσωπο που μεταφέρεται επί του πλοίου:
  - α) βάσει συμβάσεως μεταφοράς· ή
  - β) το οποίο, με τη συναίνεση του μεταφορέα, συνοδεύει όχημα ή ζώντα ζώα, μεταφερόμενα βάσει συμβάσεως μεταφοράς αγαθών η οποία δεν διέπεται από την παρούσα σύμβαση·
5. «αποσκευές» σημαίνει κάθε αντικείμενο ή όχημα που μεταφέρεται από τον μεταφορέα βάσει συμβάσεως μεταφοράς, με εξαίρεση:
  - α) τα αντικείμενα και οχήματα που μεταφέρονται βάσει ναυλοσυμφώνου, φορτωτικής ή άλλης σύμβασης που αφορά πρωταρχικά τη μεταφορά αγαθών και
  - β) τα ζώντα ζώα·
6. «αποσκευές καμπίνας» σημαίνει αποσκευές που έχει ο επιβάτης στην καμπίνα του ή που βρίσκονται με άλλο τρόπο στην κατοχή του, υπό την επιτήρηση ή τον έλεγχό του· στις αποσκευές καμπίνας περιλαμβάνονται και οι αποσκευές που έχει ο επιβάτης μέσα ή πάνω στο όχημά του, εξαιρουμένων των περιπτώσεων κατά τις οποίες εφαρμόζονται η παράγραφος 8 του παρόντος άρθρου και το άρθρο 8·
7. η «απώλεια ή φθορά αποσκευών» περιλαμβάνει την οικονομική απώλεια που προέρχεται από τη μη παράδοση των αποσκευών στον επιβάτη μέσα σε εύλογο χρονικό διάστημα από την άφιξη του πλοίου πάνω στο οποίο έχουν ή θα έπρεπε να είχαν μεταφερθεί οι αποσκευές, αλλά δεν περιλαμβάνει καθυστερήσεις που είναι αποτέλεσμα εργατικών διαφορών·
8. η «μεταφορά» καλύπτει τα ακόλουθα χρονικά διαστήματα:
  - α) σχετικά με τον επιβάτη και τις αποσκευές του καμπίνας, το χρονικό διάστημα κατά το οποίο ο επιβάτης ή και οι αποσκευές του καμπίνας βρίσκονται πάνω στο πλοίο ή στη διαδικασία της επιβίβασης ή αποβίβασης, και το χρονικό διάστημα κατά το οποίο ο επιβάτης και οι αποσκευές του καμπίνας μεταφέρονται με πλωτά μέσα από την ξηρά στο πλοίο ή αντιστρόφως, εφόσον το κόστος της μεταφοράς αυτής περιλαμβάνεται στο ναύλο ή εφόσον το σκάφος που χρησιμοποιείται γι' αυτόν το σκοπό της βοηθητικής μεταφοράς έχει τεθεί στη διάθεση του επιβάτη από τον μεταφορέα. Εντούτοις, όσον αφορά τον επιβάτη, η μεταφορά δεν περιλαμβάνει το χρονικό διάστημα κατά το οποίο αυτός βρίσκεται σε τερματικό σταθμό ή σταθμό ή σε προκυμαία ή μέσα ή πάνω σε κάθε άλλη λιμενική εγκατάσταση·

β) σχετικά με τις αποσκευές καμπίνας, και το χρονικό διάστημα κατά το οποίο ο επιβάτης βρίσκεται σε τερματικό σταθμό ή σταθμό ή σε προκυμαία ή μέσα ή πάνω σε κάθε άλλη λιμενική εγκατάσταση εφόσον οι αποσκευές αυτές έχουν παραληφθεί από τον μεταφορέα ή τον υπάλληλό του ή από πράκτορα και δεν παραδόθηκαν στον επιβάτη·

γ) σχετικά με αποσκευές άλλες από τις αποσκευές καμπίνας, το χρονικό διάστημα από το χρόνο της παραλαβής στην οποία προβή ο μεταφορέας ή ο υπάλληλός του ή ο πράκτορας στην ξηρά ή στο πλοίο, έως τον χρόνο παράδοσης των εν λόγω αποσκευών από τα πρόσωπα αυτά·

9. «διεθνής μεταφορά» σημαίνει κάθε μεταφορά, της οποίας, σύμφωνα με τη σύμβαση μεταφοράς, ο τόπος αναχώρησης και ο τόπος προορισμού βρίσκονται σε δύο διαφορετικά κράτη ή σε ένα μόνον κράτος, εάν, σύμφωνα με τη σύμβαση μεταφοράς ή το προγραμματισμένο δρομολόγιο, υπάρχει ενδιάμεσο λιμάνι προσέγγισης σε άλλο κράτος·

10. «Οργανισμός» σημαίνει τον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό·

11. «Γενικός Γραμματέας» σημαίνει τον Γενικό Γραμματέα του Οργανισμού.

#### Άρθρο 1α

#### Παράρτημα

Το παράρτημα της παρούσας σύμβασης αποτελεί αναπόσπαστο μέρος της.

#### Άρθρο 2

#### Εφαρμογή

1. [...] (\*)

2. Κατά παρέκκλιση από την παράγραφο 1 του παρόντος άρθρου, η παρούσα σύμβαση δεν εφαρμόζεται όταν η μεταφορά διέπεται από καθεστώς αστικής ευθύνης, δυνάμει των διατάξεων οιασδήποτε άλλης διεθνούς σύμβασης η οποία αφορά τη μεταφορά επιβατών ή αποσκευών με άλλο είδος μεταφοράς, καθ' όσον οι διατάξεις αυτές εφαρμόζονται υποχρεωτικά στη θαλάσσια μεταφορά.

#### Άρθρο 3

#### Ευθύνη του μεταφορέα

1. Ο μεταφορέας είναι υπεύθυνος για τη ζημία που επήλθε ως αποτέλεσμα θανάτου ή σωματικής βλάβης επιβάτη, που προξενήθηκαν από ναυτικό συμβάν, κατά το βαθμό που η ζημία αυτή ως προς τον εν λόγω επιβάτη δεν υπερβαίνει σε κάθε μεμονωμένη περίπτωση τις 250 000 μονάδες υπολογισμού, εκτός εάν ο μεταφορέας αποδείξει ότι το συμβάν:

α) ήταν αποτέλεσμα πολεμικής πράξης, εχθροπραξιών, εμφυλίου πολέμου, εξέγερσης ή φυσικού φαινομένου έκτακτου, αναπόφευκτου και ακαταμάχητου χαρακτήρα· ή

β) προξενήθηκε εξ ολοκλήρου από πράξη ή παράλειψη τρίτου με σκοπό την προξένιση του συμβάντος.

Εφόσον και κατά το βαθμό που η ζημία υπερβαίνει το ανωτέρω όριο, ο μεταφορέας είναι περαιτέρω υπεύθυνος, εκτός εάν αποδείξει ότι το συμβάν που προξένισε τη ζημία δεν οφειλόταν σε δικό του πταίσμα ή αμέλεια.

2. Για τη ζημία που επήλθε ως αποτέλεσμα θανάτου ή σωματικής βλάβης επιβάτη, που δεν προξενήθηκε από ναυτικό συμβάν, την ευθύνη φέρει ο μεταφορέας, εφόσον το συμβάν το οποίο προξένισε τη ζημία οφειλόταν σε δικό του πταίσμα ή αμέλεια. Το βάρος απόδειξης του πταίσματος ή της αμέλειας φέρει ο ενάγων.

3. Για ζημία που επήλθε ως αποτέλεσμα της απώλειας ή φθοράς αποσκευών καμπίνας, την ευθύνη φέρει ο μεταφορέας, εφόσον το συμβάν που προξένισε τη ζημία οφειλόταν σε δικό του πταίσμα ή αμέλεια. Το πταίσμα ή η αμέλεια του μεταφορέα τεκμαίρονται για τη ζημία που προξενήθηκε από ναυτικό συμβάν.

4. Για ζημία που προξενήθηκε από την απώλεια ή τη φθορά αποσκευών, πλην των αποσκευών καμπίνας, την ευθύνη φέρει ο μεταφορέας, εκτός εάν αποδείξει ότι το συμβάν που προκάλεσε τη ζημία δεν οφειλόταν σε δικό του πταίσμα ή αμέλεια.

5. Για τους σκοπούς του παρόντος άρθρου:

α) «ναυτικό συμβάν» σημαίνει ναυάγιο, ανατροπή, σύγκρουση ή προσάραξη του πλοίου, έκρηξη ή πυρκαγιά στο πλοίο ή ελάττωμα του πλοίου·

β) με τους όρους «πταίσμα ή αμέλεια του μεταφορέα» νοούνται το πταίσμα ή η αμέλεια του προσωπικού του μεταφορέα, το οποίο ενεργεί στο πλαίσιο της σχέσης εργασίας του·

(\*) Δεν αναπαράγεται.



γ) «ελάττωμα του πλοίου» σημαίνει οποιαδήποτε δυσλειτουργία, αστοχία ή μη συμφωνία με τους ισχύοντες κανονισμούς ασφαλείας, η οποία αφορά οποιοδήποτε μέρος του πλοίου ή του εξοπλισμού του όταν χρησιμοποιείται για τη διαφυγή, εκκένωση, επιβίβαση και αποβίβαση επιβατών ή όταν χρησιμοποιείται για την ώθηση, πηδαλιούχηση, ασφαλή πλεύση, πρόσδεση, αγκυροβόληση, άφιξη ή αναχώρηση από προκυμαία ή αγκυροβόλιο ή έλεγχο βλάβης έπειτα από κατάκλυση· ή όταν χρησιμοποιείται για την κατέλκυση σωστικών μέσων και

δ) ο όρος «ζημία» δεν περιλαμβάνει αποζημιώσεις ποινικού ή παραδειγματικού χαρακτήρα.

6. Η βάση του παρόντος άρθρου ευθύνη του μεταφορέα αφορά μόνο τη ζημία η οποία προκύπτει από συμβάντα τα οποία έλαβαν χώρα κατά τη διάρκεια της μεταφοράς. Ο ενάγων πρέπει να αποδείξει ότι το συμβάν που προξένησε τη ζημία έλαβε χώρα κατά τη διάρκεια της μεταφοράς καθώς και την έκταση της ζημίας.

7. Καμία διάταξη της παρούσας σύμβασης δεν θίγει τα δικαιώματα αναγωγής του μεταφορέα κατά τρίτου ή τη δυνατότητα ενστάσεως συντρέχοντος πταισματος βάσει του άρθρου 6 της παρούσας σύμβασης. Κανένα σημείο του παρόντος άρθρου δεν θίγει οποιοδήποτε δικαίωμα περιορισμού της ευθύνης βάσει των άρθρων 7 ή 8 της παρούσας σύμβασης.

8. Τα τεκμήρια σχετικά με το πταίσμα ή την αμέλεια ενός μέρους ή ο καθορισμός του μέρους που φέρει το βάρος της απόδειξης δεν αποκλείουν το να ληφθούν υπόψη αποδεικτικά στοιχεία υπέρ του εν λόγω μέρους.

#### Άρθρο 4

##### Πρόσωπο το οποίο ενεργεί για λογαριασμό του μεταφορέα

1. Εάν η εκτέλεση της μεταφοράς ή ενός μέρους της αντετέθη σε πρόσωπο το οποίο ενεργεί για λογαριασμό του μεταφορέα, ο μεταφορέας εξακολουθεί παρά ταύτα να φέρει την ευθύνη για το σύνολο της μεταφοράς σύμφωνα με τις διατάξεις της παρούσας σύμβασης. Επιπλέον, το πρόσωπο το οποίο ενεργεί για λογαριασμό του μεταφορέα υπόκειται στις διατάξεις της παρούσας σύμβασης, αλλά και δύναται να τις επικαλεσθεί, για το μέρος της μεταφοράς που έχει ο ίδιος εκτελέσει.

2. Ο μεταφορέας είναι υπεύθυνος, σε σχέση με τη μεταφορά που έχει εκτελεσθεί από πρόσωπο το οποίο ενεργεί για λογαριασμό του μεταφορέα, για τις πράξεις και παραλείψεις του τελευταίου και των υπαλλήλων και πρακτόρων του που ενεργούν στο πλαίσιο της σχέσης εργασίας τους.

3. Οποιαδήποτε ειδική συμφωνία, βάσει της οποίας ο μεταφορέας αναλαμβάνει υποχρεώσεις που δεν επιβάλλονται από την παρούσα σύμβαση ή παραιτείται δικαιωμάτων που απονέμονται από την παρούσα σύμβαση, ισχύει έναντι του προσώπου το οποίο ενεργεί για λογαριασμό του μεταφορέα μόνον εάν ο τελευταίος συμφωνήσει ρητώς και εγγράφως.

4. Εφόσον και κατά τον βαθμό στον οποίο υπεύθυνοι είναι τόσο ο μεταφορέας όσο και το πρόσωπο το οποίο ενεργεί για λογαριασμό του μεταφορέα, ευθύνονται από κοινού και εις ολόκληρον.

5. Καμία διάταξη του παρόντος άρθρου δεν θίγει δικαιώματα αναγωγής μεταξύ του μεταφορέα και του προσώπου το οποίο ενεργεί για λογαριασμό του μεταφορέα.

#### Άρθρο 4a

##### Υποχρεωτική ασφάλιση

1. Όταν μεταφέρονται επιβάτες με πλοίο νηολογημένο σε κράτος μέλος της σύμβασης, το οποίο έχει άδεια να μεταφέρει περισσότερους από 12 επιβάτες, και εφαρμόζεται η παρούσα σύμβαση, κάθε μεταφορέας που εκτελεί όντως όλη τη μεταφορά ή ένα μέρος της οφείλει να διαθέτει ασφαλιστική κάλυψη ή άλλου είδους χρηματοοικονομική ασφάλεια, όπως τραπεζική εγγύηση ή εγγύηση από παρόμοιο χρηματοπιστωτικό ίδρυμα, για την κάλυψη της βάσει της παρούσας σύμβασης ευθύνης λόγω θανάτου ή σωματικής βλάβης επιβατών. Το όριο της υποχρεωτικής ασφαλιστικής κάλυψης ή άλλης χρηματοοικονομικής ασφάλειας πρέπει να ανέρχεται τουλάχιστον σε 250 000 μονάδες υπολογισμού ανά επιβάτη για κάθε επί μέρους περίπτωση.

2. Η αρμόδια αρχή κράτους μέλους της σύμβασης, αφού διαπιστώσει ότι πληρούνται τα απαιτούμενα από την παράγραφο 1, εκδίδει για κάθε πλοίο πιστοποιητικό με το οποίο βεβαιούται η ισχύς της ασφαλιστικής κάλυψης ή οποιασδήποτε άλλης χρηματοοικονομικής ασφάλειας σύμφωνα με τις διατάξεις της παρούσας σύμβασης. Όσον αφορά τα πλοία που είναι νηολογημένα σε κράτος μέλος της σύμβασης, το πιστοποιητικό αυτό εκδίδεται ή επικυρώνεται από την αρμόδια αρχή του κράτους του νηολογίου του πλοίου· όσον αφορά τα πλοία που δεν είναι νηολογημένα σε κράτος μέλος της σύμβασης, το πιστοποιητικό εκδίδεται ή επικυρώνεται από την αρμόδια αρχή οποιουδήποτε κράτους μέλους της σύμβασης. Το εν λόγω πιστοποιητικό συντάσσεται σύμφωνα με το υπόδειγμα που παρατίθεται στο παράρτημα της παρούσας σύμβασης, περιλαμβάνει δε τα ακόλουθα στοιχεία:

α) την ονομασία του πλοίου, το διακριτικό αριθμό ή χαρακτηριστες, και το λιμένα νηολόγησης·

- β) την επωνυμία και τον τόπο της κύριας εγκατάστασης του μεταφορέα που εκτελεί όντως όλη τη μεταφορά ή ένα μέρος της·
- γ) τον αριθμό αναγνώρισης του IMO του πλοίου·
- δ) το είδος και τη διάρκεια της ασφάλειας·
- ε) την επωνυμία και τον τόπο κύριας εγκατάστασης του ασφαλιστή ή άλλου προσώπου που παρέχει τη χρηματοοικονομική ασφάλιση και, όπου ενδείκνυται, τον τόπο εγκατάστασης όπου έχει συναφθεί η ασφάλιση ή έχει συσταθεί άλλου είδους χρηματοοικονομική ασφάλεια και
- στ) τη διάρκεια ισχύος του πιστοποιητικού, η οποία δεν υπερβαίνει τη διάρκεια ισχύος της ασφάλισης ή της άλλου είδους χρηματοοικονομικής ασφάλειας.
3. α) Τα κράτη μέλη της σύμβασης δύνανται να εξουσιοδοτούν αναγνωρισμένο από αυτά ίδρυμα ή οργανισμό να εκδίδει το πιστοποιητικό. Το εν λόγω ίδρυμα ή οργανισμός ενημερώνει το κράτος αυτό για την έκδοση κάθε πιστοποιητικού. Οποσδήποτε, το κράτος μέλος της σύμβασης εγγυάται πλήρως την πληρότητα και ακρίβεια του εκδοθέντος πιστοποιητικού και αναλαμβάνει να μεριμνήσει για τις ρυθμίσεις τις αναγκαίες για την εκπλήρωση της υποχρέωσης αυτής.
- β) Κάθε κράτος μέλος της σύμβασης ενημερώνει τον Γενικό Γραμματέα:
- i) για τις συγκεκριμένες αρμοδιότητες και τους όρους της εξουσιοδότησης που παραχώρησε σε αναγνωρισμένο ίδρυμα ή οργανισμό,
- ii) για την άρση της εξουσιοδότησης αυτής και
- iii) για την ημερομηνία από την οποία τίθεται σε ισχύ η εν λόγω εξουσιοδότηση ή η άρση της.
- Η παραχωρούμενη εξουσιοδότηση αρχίζει να ισχύει μετά την παρέλευση τριών μηνών από την ημερομηνία κατά την οποία διαβιβάστηκε η σχετική κοινοποίηση στον Γενικό Γραμματέα.
- γ) Το ίδρυμα ή ο οργανισμός που έχει εξουσιοδοτηθεί να εκδίδει πιστοποιητικά σύμφωνα με την παρούσα παράγραφο, πρέπει, τουλάχιστον, να διαθέτει εξουσιοδότηση απόσυρσης των πιστοποιητικών αυτών, εφόσον δεν πληρούνται οι όροι βάσει των οποίων εκδόθηκαν. Τα ιδρύματα ή οι οργανισμοί γνωστοποιούν πάντοτε την απόσυρση στο κράτος, για λογαριασμό του οποίου είχε εκδοθεί το πιστοποιητικό.
4. Το πιστοποιητικό συντάσσεται στην επίσημη γλώσσα ή γλώσσες του εκδίδοντος κράτους. Εάν η χρησιμοποιούμενη γλώσσα δεν είναι τα αγγλικά, τα γαλλικά ή τα ισπανικά, το κείμενο περιλαμβάνει μετάφραση σε μια από τις εν λόγω γλώσσες, εφόσον δε το αποφασίσει το κράτος, η επίσημη γλώσσα του είναι δυνατόν να παραλειφθεί.
5. Το πιστοποιητικό διατηρείται επί του πλοίου, αντίγραφο του δε κατατίθεται στις αρχές που τηρούν το μητρώο νηολόγησης του πλοίου ή, εάν το πλοίο δεν είναι νηολογημένο σε κράτος μέλος της σύμβασης, στην αρχή του κράτους έκδοσης ή κύρωσης του πιστοποιητικού.
6. Μια ασφάλιση ή άλλου είδους χρηματοοικονομική ασφάλεια δεν πληροί τις απαιτήσεις του παρόντος άρθρου εάν, για αιτία ανεξάρτητη από τη λήξη της διάρκειας ισχύος της ασφάλισης ή της χρηματοοικονομικής ασφάλειας την οποία αναφέρει το πιστοποιητικό, είναι δυνατόν να παύσει να ισχύει, πριν παρέλθουν τρεις μήνες από την ημερομηνία κοινοποίησης της λήξης της ισχύος της στις αρχές τις οποίες αναφέρει η παράγραφος 5, εκτός εάν το πιστοποιητικό έχει παραδοθεί στις αρχές αυτές ή έχει εκδοθεί νέο πιστοποιητικό κατά την εν λόγω διάρκεια ισχύος της ασφάλισης ή της χρηματοοικονομικής ασφάλειας. Οι ανωτέρω διατάξεις εφαρμόζονται ομοίως σε κάθε τροποποίηση δυνάμει της οποίας η ασφάλιση ή η άλλου είδους χρηματοοικονομική ασφάλεια παύει να πληροί τις απαιτήσεις του παρόντος άρθρου.
7. Το κράτος νηολόγησης του πλοίου καθορίζει, υπό την επιφύλαξη των διατάξεων του παρόντος άρθρου, τους όρους έκδοσης και ισχύος του πιστοποιητικού.
8. Καμία διάταξη της παρούσας σύμβασης δεν ερμηνεύεται υπό την έννοια ότι εμποδίζει κάποιο κράτος μέλος της σύμβασης να βασίζεται σε πληροφορίες τις οποίες λαμβάνει από άλλα κράτη ή τον Οργανισμό ή άλλους διεθνείς οργανισμούς και οι οποίες αφορούν τη χρηματοοικονομική κατάσταση των ασφαλιστών ή των φορέων που παρέχουν τη χρηματοοικονομική ασφάλεια για τους σκοπούς της παρούσας σύμβασης. Στις περιπτώσεις αυτές, το κράτος μέλος της σύμβασης που βασίζεται σε τέτοιου είδους πληροφορίες δεν απαλλάσσεται από την ευθύνη που φέρει ως κράτος που εκδίδει το πιστοποιητικό.

9. Τα πιστοποιητικά που εκδίδονται ή κυρώνονται με εξουσιοδότηση κράτους μέλους της σύμβασης γίνονται δεκτά από τα άλλα κράτη μέλη της παρούσας σύμβασης για τους σκοπούς της σύμβασης αυτής και θεωρούνται από τα άλλα κράτη μέλη της σύμβασης ότι έχουν την ίδια ισχύ με τα πιστοποιητικά τα οποία εκδίδουν ή κυρώνουν τα ίδια, ακόμα και εάν τα εν λόγω πιστοποιητικά έχουν εκδοθεί ή κυρωθεί για πλοίο που δεν είναι νηολογημένο σε κράτος μέλος της σύμβασης. Τα κράτη μέλη της σύμβασης δύνανται να ζητήσουν ανά πάσα στιγμή διαβουλεύσεις με το κράτος που εκδίδει ή κυρώνει το πιστοποιητικό εάν θεωρήσουν ότι ο ασφαλιστής ή ο εγγυητής που σημειώνεται στο πιστοποιητικό ασφάλισης δεν είναι σε θέση να καλύψει χρηματοοικονομικά τις υποχρεώσεις που επιβάλλει η παρούσα σύμβαση.

10. Κάθε απαίτηση αποζημίωσης που καλύπτεται από ασφάλιση ή άλλου είδους χρηματοοικονομική ασφάλεια σύμφωνα με το παρόν άρθρο είναι δυνατόν να ασκηθεί ευθέως κατά του ασφαλιστή ή του άλλου προσώπου το οποίο παρέχει τη χρηματοοικονομική ασφάλεια. Στην περίπτωση αυτή, το ποσό που αναφέρει η παράγραφος 1 αποτελεί το όριο ευθύνης του ασφαλιστή ή του άλλου προσώπου που παρέχει τη χρηματοοικονομική ασφάλεια, ακόμη και εάν ο μεταφορέας ή το πρόσωπο το οποίο ενεργεί για λογαριασμό του μεταφορέα δεν δικαιούται περιορισμό της ευθύνης τους. Ο εναγόμενος δύνανται περαιτέρω να προβάλει προς υπεράσπιση του τους ισχυρισμούς (εκτός από την πτώχευση ή την εκκαθάριση) τους οποίους θα είχε το δικαίωμα να προβάλει σύμφωνα με την παρούσα σύμβαση ο μεταφορέας τον οποίο αναφέρει η παράγραφος 1. Περαιτέρω, ο εναγόμενος δύνανται να επικαλεσθεί το επιχείρημα ότι η ζημία προκλήθηκε από εσκεμμένο παράπτωμα του ασφαλισμένου, πλην όμως ο εναγόμενος δεν δύνανται να προβάλει κανέναν άλλο ισχυρισμό υπεράσπισης τον οποίο θα είχε το δικαίωμα να επικαλεσθεί σε περίπτωση αγωγής του ασφαλισμένου εναντίον του. Ο εναγόμενος, οπωσδήποτε, έχει το δικαίωμα να προσεπικαλέσει στη δίκη τον μεταφορέα και το πρόσωπο που ενεργεί για λογαριασμό του μεταφορέα.

11. Τα ποσά που έχουν παρασχεθεί μέσω ασφαλίσεως ή άλλου είδους χρηματοοικονομικής ασφάλειας, η οποία έχει συσταθεί σύμφωνα με την παράγραφο 1, διατίθενται αποκλειστικά για την ικανοποίηση των βάσει της παρούσας σύμβασης απαιτήσεων, οποιεσδήποτε δε καταβολές των ποσών αυτών απαλλάσσουν, μέχρι του ύψους των καταβληθέντων ποσών, από κάθε ευθύνη η οποία προκύπτει βάσει της παρούσας σύμβασης.

12. Ένα κράτος μέλος της σύμβασης ουδέποτε επιτρέπει την εκμετάλλευση πλοίου που φέρει τη σημαία του και στο οποίο εφαρμόζεται το παρόν άρθρο, εάν δεν έχει εκδοθεί πιστοποιητικό σύμφωνα με τις παραγράφους 2 ή 15.

13. Υπό την επιφύλαξη των διατάξεων του παρόντος άρθρου, κάθε κράτος μέλος της σύμβασης μεριμνά, βάσει του εθνικού του δικαίου, ώστε κάθε πλοίο, ανεξαρτήτως του λιμένα νηολόγησης, το οποίο έχει άδεια να μεταφέρει περισσότερους από δώδεκα επιβάτες, να καλύπτεται, κατά τον κατάπλου ή τον απόπλου από λιμένα του εδάφους του, από ασφάλιση ή άλλου είδους χρηματοοικονομική ασφάλεια, στην έκταση που προσδιορίζεται από την παράγραφο 1, καθ' όσον εφαρμόζεται η παρούσα σύμβαση.

14. Κατά παρέκκλιση από τις διατάξεις της παραγράφου 5, ένα κράτος μέλος της σύμβασης δύνανται να γνωστοποιήσει στον Γενικό Γραμματέα ότι, για τους σκοπούς της παραγράφου 13, τα πλοία δεν υποχρεούνται να φέρουν ή να επιδεικνύουν το πιστοποιητικό που απαιτεί η παράγραφος 2 κατά τον κατάπλου ή τον απόπλου από λιμένες του εδάφους τους, υπό τον όρο ότι το κράτος μέλος της σύμβασης το οποίο εκδίδει το πιστοποιητικό έχει γνωστοποιήσει στον Γενικό Γραμματέα ότι διατηρεί μητρώα σε ηλεκτρονική μορφή, προσπελάσιμα για όλα τα κράτη μέλη της σύμβασης, που βεβαιώνουν την ύπαρξη του πιστοποιητικού και επιτρέπουν στα κράτη μέλη της σύμβασης να εκπληρώνουν τις υποχρεώσεις τους βάσει της παραγράφου 13.

15. Εάν ένα πλοίο το οποίο ανήκει σε κράτος μέλος της σύμβασης δεν καλύπτεται από ασφάλιση ή άλλου είδους χρηματοοικονομική ασφάλεια, οι σχετικές διατάξεις του παρόντος άρθρου δεν εφαρμόζονται σε αυτό. Ωστόσο, το εν λόγω πλοίο πρέπει να είναι εφοδιασμένο με πιστοποιητικό το οποίο έχει εκδοθεί από τις αρμόδιες αρχές του κράτους της νηολόγησης και βεβαιώνει ότι το πλοίο ανήκει στο εν λόγω κράτος και ότι η ευθύνη καλύπτεται μέχρι του ποσού που προβλέπεται σύμφωνα με την παράγραφο 1. Το εν λόγω πιστοποιητικό πρέπει να ακολουθεί, όσο το δυνατόν πιστότερα, το υπόδειγμα που αναφέρει η παράγραφος 2.

#### Άρθρο 5

##### Τιμαλφή

Ο μεταφορέας δεν είναι υπεύθυνος για την απώλεια ή ζημία σε χρήματα, διαπραγματεύσιμα αξιόγραφα, χρυσό, ασημικά, κοσμήματα, διακοσμητικά αντικείμενα, έργα τέχνης ή άλλα τιμαλφή, εκτός εάν αυτά παραδόθηκαν στον μεταφορέα με συμφωνία για τη φύλαξη τους, οπότε ο μεταφορέας ευθύνεται μέχρι του ορίου που προβλέπεται στο άρθρο 8 παράγραφος 3, εκτός εάν συμφωνήθηκε υψηλότερο όριο ευθύνης σύμφωνα με το άρθρο 10 παράγραφος 1.

#### Άρθρο 6

##### Συντρέχον πταίσμα

Εάν ο μεταφορέας αποδείξει ότι πταίσμα ή αμέλεια του επιβάτη προκάλεσε ή συνέβαλε στο θάνατο ή τη σωματική του βλάβη ή στην απώλεια ή φθορά αποσκευών του, το δικάζον δικαστήριο δύνανται να απαλλάξει τον μεταφορέα πλήρως ή εν μέρει από την ευθύνη του, σύμφωνα με το δικαίο που εφαρμόζει.

## Άρθρο 7

**Όριο ευθύνης για θάνατο και σωματικές βλάβες**

1. Η βάση του άρθρου 3 ευθύνη του μεταφορέα για θάνατο ή σωματικές βλάβες επιβάτη δεν υπερβαίνει σε καμία περίπτωση τις 400 000 μονάδες υπολογισμού ανά επιβάτη για κάθε επί μέρους μεταφορά. Όταν, σύμφωνα με το δικαίο του δικάζοντος δικαστηρίου, επιδικάζονται αποζημιώσεις υπό μορφή περιοδικών προσόδων, το ισότιμο της αξίας του κεφαλαίου των εν λόγω καταβολών δεν υπερβαίνει το ανωτέρω όριο.

2. Ένα κράτος μέλος της σύμβασης δύναται να ρυθμίζει με ειδικές διατάξεις εθνικού δικαίου το όριο ευθύνης που ορίζει η παράγραφος 1, υπό την προϋπόθεση ότι το εθνικό όριο ευθύνης, εφόσον υπάρχει, δεν είναι χαμηλότερο από εκείνο που ορίζει η παράγραφος 1. Το κράτος μέλος της σύμβασης το οποίο κάνει χρήση της δυνατότητας που προβλέπει η παρούσα παράγραφος, ενημερώνει τον Γενικό Γραμματέα για το εγκριθέν όριο ευθύνης ή για τη μη ύπαρξη ορίου.

## Άρθρο 8

**Όριο ευθύνης για απώλεια ή ζημία σε αποσκευές και οχήματα**

1. Η ευθύνη του μεταφορέα για την απώλεια ή φθορά αποσκευών καμπίνας δεν υπερβαίνει σε καμία περίπτωση τις 2 250 μονάδες υπολογισμού ανά επιβάτη και ανά μεταφορά.

2. Η ευθύνη του μεταφορέα για την απώλεια ή φθορά οχημάτων, συμπεριλαμβανομένων όλων των αποσκευών που μεταφέρονται εντός ή επί του οχήματος, δεν υπερβαίνει σε καμία περίπτωση τις 12 700 μονάδες υπολογισμού ανά όχημα και ανά μεταφορά.

3. Η ευθύνη του μεταφορέα για την απώλεια ή φθορά αποσκευών, πέραν εκείνων που αναφέρουν οι παράγραφοι 1 και 2, δεν υπερβαίνει σε καμία περίπτωση τις 3 375 μονάδες υπολογισμού ανά επιβάτη και ανά μεταφορά.

4. Ο μεταφορέας και ο επιβάτης δύνανται να συμφωνήσουν ότι η ευθύνη του μεταφορέα υπόκειται σε απαλλαγή, το ύψος της οποίας δεν υπερβαίνει τις 330 μονάδες υπολογισμού για την περίπτωση φθοράς οχήματος και τις 149 μονάδες υπολογισμού ανά επιβάτη για την περίπτωση απώλειας ή φθοράς άλλων αποσκευών. Το ποσό αυτό αφαιρείται από το ποσό της απώλειας ή της φθοράς.

## Άρθρο 9

**Μονάδα υπολογισμού και μετατροπή**

1. Η μονάδα υπολογισμού κατά την παρούσα σύμβαση είναι τα Ειδικά Τραβηκτικά Δικαιώματα, όπως ορίζονται από το Διεθνές Νομισματικό Ταμείο. Τα ποσά που αναφέρουν το άρθρο 3 παράγραφος 1, το άρθρο 4α παράγραφος 1, το άρθρο 7 παράγραφος 1, και το άρθρο 8 μετατρέπονται στο εθνικό νόμισμα του κράτους, στη δικαιοδοσία του οποίου υπάγεται το δικάζον δικαστήριο, βάσει της αξίας του εν λόγω νομίσματος σε σχέση με τα Ειδικά Τραβηκτικά Δικαιώματα κατά την ημερομηνία έκδοσης της απόφασης ή την ημερομηνία που συμφωνήθηκε από τους διαδίκους. Η σε σχέση με τα Ειδικά Τραβηκτικά Δικαιώματα αξία του εθνικού νομίσματος κράτους μέλους της σύμβασης, το οποίο είναι μέλος του διεθνούς Νομισματικού Ταμείου, υπολογίζεται σύμφωνα με τη μέθοδο αποτίμησης που εφαρμόζει το Διεθνές Νομισματικό Ταμείο κατά την οικεία ημερομηνία για τις δικές του πράξεις και συναλλαγές. Η σε σχέση με τα Ειδικά Τραβηκτικά Δικαιώματα αξία του εθνικού νομίσματος κράτους μέλους της σύμβασης, το οποίο δεν είναι μέλος του διεθνούς Νομισματικού Ταμείου, υπολογίζεται με τον τρόπο που καθορίζει αυτό το κράτος μέλος της σύμβασης.

2. Ωστόσο, ένα κράτος το οποίο δεν είναι μέλος του διεθνούς Νομισματικού Ταμείου και του οποίου η νομοθεσία δεν επιτρέπει την εφαρμογή των διατάξεων της παραγράφου 1 δύναται, κατά τη στιγμή της κύρωσης, αποδοχής, έγκρισης ή προσχώρησης στην παρούσα σύμβαση ή σε οποιαδήποτε άλλη μεταγενέστερη χρονική στιγμή, να δηλώσει ότι η μονάδα υπολογισμού την οποία αναφέρει η παράγραφος 1 ισούται με δεκαπέντε χρυσά φράγκα. Το χρυσό φράγκα που αναφέρει η παρούσα παράγραφος αντιστοιχεί σε εξήντα πέντε και μισό χλιοστόγραμμα χρυσού καθαρότητας εννιακοσίων βαθμών. Η μετατροπή του χρυσού φράγκου σε εθνικό νόμισμα γίνεται σύμφωνα με τη νομοθεσία του οικείου κράτους.

3. Ο υπολογισμός στον οποίο αναφέρεται η τελευταία περίοδος της παραγράφου 1 και η μετατροπή στην οποία αναφέρεται η παράγραφος 2 γίνονται με τέτοιο τρόπο ώστε, για τα ποσά του άρθρου 3 παράγραφος 1, του άρθρου 4α παράγραφος 1, του άρθρου 7 παράγραφος 1 και του άρθρου 8, να εκφράζεται σε εθνικό νόμισμα των κρατών μελών της σύμβασης, κατά το δυνατόν, η ίδια πραγματική αξία με εκείνη που θα προέκυπτε από την εφαρμογή των τριών πρώτων εδαφίων της παραγράφου 1. Τα κράτη γνωστοποιούν στον Γενικό Γραμματέα τον τρόπο υπολογισμού σύμφωνα με την παράγραφο 1 ή το αποτέλεσμα της μετατροπής σύμφωνα με την παράγραφο 2, ανάλογα με την περίπτωση, κατά την κατάθεση της πράξης κύρωσης, αποδοχής, έγκρισης ή προσχώρησης στην παρούσα σύμβαση και κάθε φορά που επέρχεται αλλαγή στον τρόπο υπολογισμού ή στο αποτέλεσμα της μετατροπής.

## Άρθρο 10

**Συμπληρωματικές διατάξεις για τα όρια ευθύνης**

1. Ο μεταφορέας και ο επιβάτης δύνανται να συμφωνήσουν ρητώς και εγγράφως υψηλότερα όρια ευθύνης από εκείνα που ορίζονται από τα άρθρα 7 και 8.
2. Οι τόκοι επί των αποζημιώσεων και τα δικαστικά έξοδα δεν περιλαμβάνονται στα όρια ευθύνης που καθορίζουν τα άρθρα 7 και 8.

## Άρθρο 11

**Υπεράσπιση και όρια για υπαλλήλους μεταφορέων**

Εφόσον ασκείται αγωγή κατά υπαλλήλου ή πράκτορα του μεταφορέα ή του προσώπου που ενεργεί για λογαριασμό του μεταφορέα, σε σχέση με ζημία που καλύπτεται από την παρούσα σύμβαση, αυτός ο υπάλληλος ή ο πράκτορας, εάν αποδεικνύει ότι ενήργησε στο πλαίσιο των καθηκόντων που του έχουν ανατεθεί, δικαιούται να χρησιμοποιήσει τα ίδια μέσα υπεράσπισης και να επικαλεσθεί τα ίδια όρια ευθύνης τα οποία διαθέτει ο μεταφορέας ή το πρόσωπο που ενεργεί για λογαριασμό του μεταφορέα σύμφωνα με την παρούσα σύμβαση.

## Άρθρο 12

**Σώρευση απαιτήσεων**

1. Όταν εφαρμόζονται τα όρια ευθύνης που καθορίζονται από τα άρθρα 7 και 8, ισχύουν για το σύνολο των ποσών που πρέπει να καταβληθούν ως αποζημίωση για όλες τις απαιτήσεις που απορρέουν από το θάνατο ή τις σωματικές βλάβες κάθε επιβάτη ή από την απώλεια ή φθορά αποσκευών του.
2. Όταν πρόκειται για μεταφορά που έχει εκτελεσθεί από πρόσωπο το οποίο ενεργεί για λογαριασμό του μεταφορέα, το άθροισμα των ποσών που πρέπει να καταβληθούν ως αποζημίωση από τον μεταφορέα και το πρόσωπο το οποίο ενεργεί για λογαριασμό του μεταφορέα και από τους υπαλλήλους και πράκτορες τους που ενεργούν στο πλαίσιο των καθηκόντων τους, δεν υπερβαίνει το ανώτατο ποσό που είναι δυνατόν να επιδικασθεί εις βάρος είτε του μεταφορέα είτε του προσώπου το οποίο ενεργεί για λογαριασμό του μεταφορέα σύμφωνα με την παρούσα σύμβαση, αλλά κανένα από τα προαναφερθέντα πρόσωπα δεν φέρει ευθύνη για ποσό μεγαλύτερο από το όριο που ισχύει ως προς αυτό το ίδιο.
3. Σε κάθε περίπτωση κατά την οποία υπάλληλος ή πράκτορας του μεταφορέα ή του προσώπου το οποίο ενεργεί για λογαριασμό του μεταφορέα έχει σύμφωνα με το άρθρο 11 της παρούσας σύμβασης το δικαίωμα να επικαλεσθεί τα όρια ευθύνης που καθορίζονται από τα άρθρα 7 και 8, το άθροισμα των ποσών που πρέπει να καταβληθούν ως αποζημίωση από τον μεταφορέα ή ενδεχομένως από το πρόσωπο το οποίο ενεργεί για λογαριασμό του μεταφορέα και από τον υπάλληλο ή πράκτορα δεν υπερβαίνει αυτά τα όρια.

## Άρθρο 13

**Απώλεια του δικαιώματος περιορισμού της ευθύνης**

1. Ο μεταφορέας δεν έχει το δικαίωμα να επικαλεσθεί τα όρια ευθύνης που καθορίζονται από τα άρθρα 7, 8 και το άρθρο 10 παράγραφος 1, εάν αποδειχθεί ότι η ζημία προκλήθηκε από πράξη ή παράλειψη του μεταφορέα που έγινε με πρόθεση να προξενηθεί η ζημία αυτή ή από αμέλεια εν επιγνώσει του ότι θα μπορούσε πιθανότατα να προκληθεί η ζημία αυτή.
2. Ο υπάλληλος ή πράκτορας του μεταφορέα ή του προσώπου το οποίο ενεργεί για λογαριασμό του μεταφορέα δεν έχει το δικαίωμα να επικαλεσθεί τα όρια αυτά, εάν αποδειχθεί ότι η ζημία προκλήθηκε από πράξη ή παράλειψη αυτού του υπαλλήλου ή πράκτορα, που έγινε με πρόθεση να προξενηθεί η ζημία αυτή ή από αμέλεια εν επιγνώσει του ότι θα μπορούσε πιθανότατα να προκληθεί η ζημία αυτή.

## Άρθρο 14

**Βάση απαιτήσεων**

Καμία αγωγή αποζημίωσης για τον θάνατο ή τις σωματικές βλάβες επιβάτη ή για την απώλεια ή φθορά αποσκευών δεν εγείρεται κατά μεταφορέα ή πρόσωπο το οποίο ενεργεί για λογαριασμό του μεταφορέα με άλλο τρόπο εκτός από αυτόν που προβλέπεται από την παρούσα σύμβαση.

## Άρθρο 15

**Ενημέρωση για την απώλεια ή τη ζημία αποσκευών**

1. Ο επιβάτης ενημερώνει εγγράφως τον μεταφορέα ή τον πράκτορά του:
  - a) σε περίπτωση εμφανούς φθοράς των αποσκευών:
    - i) για αποσκευές καμπίνας, πριν από την αποβίβαση του επιβάτη ή κατά το χρόνο της εν λόγω αποβίβασης,
    - ii) για όλες τις άλλες αποσκευές, πριν αυτές του παραδοθούν ή κατά το χρόνο που του παραδίδονται.

- β) σε περίπτωση μη εμφανούς φθοράς των αποσκευών ή απώλειας των αποσκευών, εντός δεκαπέντε ημερών από την ημερομηνία αποβίβασης ή επαναπαράδοσης ή από το χρόνο που θα έπρεπε να έχει γίνει η επαναπαράδοση αυτή.
2. Ο επιβάτης που δεν συμμορφώνεται με τη διαδικασία του παρόντος άρθρου θεωρείται ότι έχει παραλάβει άδικτες τις αποσκευές του, εκτός εάν αποδείξει το αντίθετο.
3. Η έγγραφη γνωστοποίηση δεν χρειάζεται να γίνει, εάν η κατάσταση των αποσκευών κατά το χρόνο παραλαβής τους ελέγχθηκε ή επιθεωρήθηκε από κοινού.

#### Άρθρο 16

##### Παραγραφή αγωγών

1. Κάθε αγωγή αποζημίωσης που απορρέει από θάνατο ή σωματική βλάβη επιβάτη ή από απώλεια ή φθορά αποσκευών, παραγράφεται μετά την πάροδο δύο ετών.
2. Ο χρόνος παραγραφής υπολογίζεται ως ακολούθως:
- α) σε περίπτωση σωματικής βλάβης, από την ημερομηνία αποβίβασης του επιβάτη·
- β) σε περίπτωση θανάτου που συνέβη κατά τη διάρκεια της μεταφοράς, από την ημερομηνία κατά την οποία ο επιβάτης θα έπρεπε να έχει αποβιβάσθει και, σε περίπτωση σωματικής βλάβης που συνέβη κατά τη μεταφορά και είχε ως αποτέλεσμα το θάνατο του επιβάτη μετά την αποβίβαση, από την ημερομηνία του θανάτου, υπό την προϋπόθεση ότι η περίοδος αυτή δεν υπερβαίνει τα τρία έτη από την ημερομηνία της αποβίβασης·
- γ) σε περίπτωση απώλειας ή φθοράς αποσκευών, από την ημερομηνία αποβίβασης ή από την ημερομηνία κατά την οποία θα έπρεπε να έχει γίνει η αποβίβαση, λαμβανομένης υπόψη της ημερομηνίας που είναι μεταγενέστερη.
3. Τα θέματα αναστολής και διακοπής του χρόνου παραγραφής διέπονται από το δικαιο του δικάζοντος δικαστηρίου, σε καμία όμως περίπτωση δεν επιτρέπεται άσκηση αγωγής βάσει της παρούσας σύμβασης μετά τη λήξη οποιουδήποτε από τα εξής χρονικά διαστήματα:
- α) διαστήματος πέντε ετών από την ημερομηνία αποβίβασης του επιβάτη ή από την ημερομηνία κατά την οποία θα έπρεπε να έχει λάβει χώρα η αποβίβαση, ανάλογα με το ποια από τις δύο ημερομηνίες είναι μεταγενέστερη· ή, εάν προηγείται·
- β) διαστήματος τριών ετών από την ημερομηνία κατά την οποία ο ενάγων έλαβε γνώση ή όφειλε ευλόγως να έχει λάβει γνώση της σωματικής βλάβης, απώλειας ή φθοράς που προκλήθηκε από το συμβάν.
4. Παρά τα προβλεπόμενα στις παραγράφους 1, 2 και 3 του παρόντος άρθρου, ο χρόνος παραγραφής είναι δυνατόν να παραταθεί με δήλωση του μεταφορέα ή κατόπιν συμφωνίας των διαδίκων μετά την επέλευση της γενεσιουργού αιτίας της αγωγής. Η δήλωση ή συμφωνία πρέπει να είναι έγγραφη.

#### Άρθρο 17

##### Δικαιοδοσία (\*)

#### Άρθρο 17α

##### Αναγνώριση και εκτέλεση (\*)

#### Άρθρο 18

##### Ακυρότητα συμβατικών όρων

Οποιοσδήποτε συμβατικός όρος συναφθείς προτού λάβει χώρα το συμβάν που προκάλεσε το θάνατο ή σωματική βλάβη επιβάτη ή την απώλεια ή ζημία των αποσκευών του, ο οποίος αποσκοπεί στην απαλλαγή του μεταφορέα από την ευθύνη του έναντι του επιβάτη ή στον καθορισμό κατώτερου ορίου ευθύνης από το οριζόμενο στην παρούσα σύμβαση, εκτός από το προβλεπόμενο στο άρθρο 8 παράγραφος 4, και οποιοσδήποτε όρος ο οποίος αποσκοπεί στη μετάθεση του βάρους απόδειξης του μεταφορέα ή του προσώπου που ενεργεί για λογαριασμό του μεταφορέα ή έχει ως αποτέλεσμα τον περιορισμό του δικαιώματος επιλογής, όπως ορίζει το άρθρο 17 παράγραφος 1, είναι άκυρος, αλλά η ακυρότητα του όρου αυτού δεν επιφέρει ακυρότητα της σύμβασης μεταφοράς, η οποία εξακολουθεί να υπόκειται στις διατάξεις της παρούσας σύμβασης.

(\*) Δεν παρατίθεται.

## Άρθρο 20

**Ζημίες από πυρηνική ενέργεια**

Δεν υφίσταται ευθύνη σύμφωνα με την παρούσα σύμβαση για ζημίες που προκλήθηκαν από συμβάν σχετικό με την πυρηνική ενέργεια:

- α) εάν ο φορέας εκμετάλλευσης πυρηνικής εγκατάστασης είναι υπεύθυνος για ζημία αυτού του είδους είτε σύμφωνα με τη σύμβαση των Παρισίων, της 29ης Ιουλίου 1960, περί ευθύνης τρίτων στο πεδίο της πυρηνικής ενέργειας, όπως τροποποιήθηκε με το πρόσθετο πρωτόκολλο της 28ης Ιανουαρίου 1964, είτε σύμφωνα με τη σύμβαση της Βιέννης, της 21ης Μαΐου 1963, για την αστική ευθύνη από πυρηνική ενέργεια· ή
- β) εάν ο φορέας εκμετάλλευσης πυρηνικής εγκατάστασης είναι υπεύθυνος για ζημία αυτού του είδους βάσει εθνικής νομοθεσίας που ρυθμίζει την ευθύνη για ζημία αυτού του είδους, υπό την προϋπόθεση ότι η νομοθεσία αυτή είναι από κάθε άποψη εξίσου ευνοϊκή για τα πρόσωπα τα οποία ενδέχεται να υποστούν ζημίες είτε με τη σύμβαση των Παρισίων είτε με τη σύμβαση της Βιέννης ή με οποιαδήποτε ισχύουσα τροποποίηση ή πρωτόκολλό τους.

## Άρθρο 21

**Εμπορική μεταφορά από δημόσιες αρχές**

Η παρούσα σύμβαση εφαρμόζεται και στις εμπορικές μεταφορές τις οποίες αναλαμβάνουν κράτη ή δημόσιες αρχές βάσει συμβάσεως μεταφοράς κατά την έννοια του άρθρου 1.

[Άρθρα 22 και 23 του πρωτοκόλλου του 2002 της σύμβασης των Αθηνών του 1974 σχετικά με τη θαλάσσια μεταφορά επιβατών και των αποσκευών τους]

## Άρθρο 22

**Αναθεώρηση και τροποποίηση (\*)**

## Άρθρο 23

**Τροποποίηση των ορίων**

1. Υπό την επιφύλαξη των διατάξεων του άρθρου 22, η ειδική διαδικασία του παρόντος άρθρου εφαρμόζεται μόνο για τροποποίηση των ορίων που προβλέπουν το άρθρο 3 παράγραφος 1, το άρθρο 4α παράγραφος 1, το άρθρο 7 παράγραφος 1 και το άρθρο 8 της σύμβασης, όπως τροποποιήθηκε με το παρόν πρωτόκολλο.
2. Κατ' αίτηση τουλάχιστον του ημίσεως των συμβαλλομένων μερών του παρόντος πρωτοκόλλου και, εν πάση περιπτώσει, τουλάχιστον έξι εξ αυτών, κάθε πρόταση τροποποίησης των ορίων, συμπεριλαμβανομένων των ατελειών, που προβλέπονται από το άρθρο 3 παράγραφος 1, το άρθρο 4α παράγραφος 1, το άρθρο 7 παράγραφος 1 και το άρθρο 8 της σύμβασης, όπως τροποποιήθηκε με το παρόν πρωτόκολλο, διανέμεται από τον Γενικό Γραμματέα σε όλα τα μέλη του Οργανισμού και σε όλα τα κράτη μέλη της σύμβασης.
3. Κάθε τροποποίηση που έχει προταθεί και διανεμηθεί βάσει των ανωτέρω, υποβάλλεται στη νομική επιτροπή του Οργανισμού (στο εξής αποκαλούμενη «νομική επιτροπή») προς εξέταση, τουλάχιστον έξι μήνες μετά την ημερομηνία της διανομής.
4. Όλα τα κράτη μέλη της σύμβασης, όπως τροποποιήθηκε με το παρόν πρωτόκολλο, ανεξάρτητα από το εάν είναι μέλη του Οργανισμού, έχουν δικαίωμα συμμετοχής στις διαδικασίες της Νομικής Επιτροπής για την εξέταση και έγκριση των τροποποιήσεων.
5. Οι τροποποιήσεις εγκρίνονται με πλειοψηφία δύο τρίτων των κρατών μελών της σύμβασης, όπως τροποποιήθηκε με το παρόν πρωτόκολλο, που είναι παρόντα και ψηφίζουν στη διευρυμένη νομική επιτροπή, όπως προβλέπεται στην παράγραφο 4, υπό την προϋπόθεση ότι κατά την ψηφοφορία είναι παρόντα τουλάχιστον τα μισά από τα κράτη μέλη της σύμβασης, όπως τροποποιήθηκε με το παρόν πρωτόκολλο.
6. Η νομική επιτροπή, όταν καλείται να αποφανθεί για πρόταση τροποποίησης των ορίων, λαμβάνει υπόψη της την κτηθείσα πείρα όσον αφορά τα σχετικά συμβάντα και, ιδιαίτερα, το ύψος της ζημίας που προέξενσαν, τις μεταβολές της αξίας των νομισμάτων και τον αντίκτυπο της προτεινόμενης τροποποίησης στο κόστος ασφάλισης.

(\*) Δεν παρatiθεται.

7. α) Καμία τροποποίηση των ορίων βάσει του παρόντος άρθρου δεν είναι δυνατόν να εξετασθεί πριν παρέλθουν πέντε έτη από την ημερομηνία ανοίγματος του παρόντος πρωτοκόλλου για υπογραφή ούτε πριν παρέλθουν πέντε έτη από την ημερομηνία έναρξης ισχύος της προηγούμενης τροποποίησης βάσει του παρόντος άρθρου.
- β) Κανένα όριο δεν επιτρέπεται να αυξηθεί τόσο ώστε το ύψος του να υπερβαίνει το όριο που θεσπίζει η σύμβαση, όπως τροποποιήθηκε με το παρόν πρωτόκολλο, αυξημένο κατά έξι τοις εκατό ετησίως σε βάση ανατοκισμού από την ημερομηνία ανοίγματος του παρόντος πρωτοκόλλου προς υπογραφή.
- γ) Κανένα όριο δεν επιτρέπεται να αυξηθεί τόσο ώστε να υπερβαίνει το τριπλάσιο του ορίου που θεσπίζει η σύμβαση, όπως τροποποιήθηκε με το παρόν πρωτόκολλο.
8. Κάθε τροποποίηση η οποία εγκρίνεται σύμφωνα με την παράγραφο 5 κοινοποιείται από τον Οργανισμό σε όλα τα κράτη μέλη της σύμβασης. Η τροποποίηση θεωρείται ότι έχει γίνει αποδεκτή αφού παρέλθουν δεκαοκτώ μήνες από την ημερομηνία κοινοποίησης, εκτός εάν, εντός αυτού του διαστήματος, κράτη που αποτελούν το ένα τέταρτο τουλάχιστον των κρατών που ήταν κράτη μέλη της σύμβασης κατά το χρόνο της έγκρισης της τροποποίησης κοινοποιήσουν στον Γενικό Γραμματέα ότι δεν την αποδέχονται. Στην περίπτωση αυτή, η τροποποίηση απορρίπτεται και δεν παράγει αποτέλεσμα.
9. Μια τροποποίηση η οποία θεωρείται ότι έχει γίνει δεκτή σύμφωνα με την παράγραφο 8 τίθεται σε ισχύ δεκαοκτώ μήνες μετά την αποδοχή της.
10. Όλα τα κράτη μέλη της σύμβασης δεσμεύονται από την τροποποίηση, εκτός εάν καταγγείλουν το παρόν πρωτόκολλο σύμφωνα με τις παραγράφους 1 και 2 του άρθρου 21, τουλάχιστον έξι μήνες προτού αρχίσει να ισχύει η τροποποίηση. Η καταγγελία αυτή παράγει αποτελέσματα όταν τεθεί σε ισχύ η τροποποίηση.
11. Εφόσον τροποποίηση έχει εγκριθεί, πλην όμως δεν έχει παρέλθει η προθεσμία των δεκαοκτώ μηνών για την αποδοχή της, κάθε κράτος το οποίο καθίσταται κράτος μέλος της σύμβασης κατά τη διάρκεια του διαστήματος αυτού δεσμεύεται από την τροποποίηση εφόσον αυτή τεθεί σε ισχύ. Το κράτος το οποίο καθίσταται κράτος μέλος της σύμβασης μετά το διάστημα αυτό δεσμεύεται από τροποποίηση η οποία έχει γίνει δεκτή σύμφωνα με την παράγραφο 8. Στις περιπτώσεις που αναφέρει η παρούσα παράγραφος, ένα κράτος δεσμεύεται από τροποποίηση όταν αυτή τεθεί σε ισχύ ή όταν το παρόν πρωτόκολλο αρχίσει να ισχύει για το εν λόγω κράτος, εφόσον η δεύτερη αυτή ημερομηνία είναι μεταγενέστερη.



## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΤΗΣ ΣΥΜΒΑΣΗΣ ΤΩΝ ΑΘΗΝΩΝ

## ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟ ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ Ή ΑΛΛΗΣ ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΣΕ ΣΧΕΣΗ ΜΕ ΤΗΝ ΕΥΘΥΝΗ ΓΙΑ ΤΟ ΘΑΝΑΤΟ ΚΑΙ ΤΗ ΣΩΜΑΤΙΚΗ ΒΛΑΒΗ ΕΠΙΒΑΤΩΝ

Εκδόθηκε σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 4α της σύμβασης των Αθηνών του 2002 σχετικά με τη θαλάσσια μεταφορά επιβατών και των αποσκευών τους.

| Όνομασία του πλοίου | Διακριτικός αριθμός ή χαρακτήρες | Αριθμός αναγνώρισης IMO του πλοίου | Λιμένας νηολόγησης | Επωνυμία και πλήρης διεύθυνση της κύριας εγκατάστασης του μεταφορέα ο οποίος όντως εκτελεί τη μεταφορά |
|---------------------|----------------------------------|------------------------------------|--------------------|--|
|                     |                                  |                                    |                    |  |

Με το παρόν πιστοποιείται ότι υπάρχει σε ισχύ σε σχέση με το πλοίο που φέρει την ανωτέρω ονομασία σύμβαση ασφάλισης ή άλλου είδους χρηματοοικονομική ασφάλεια που ικανοποιεί τις διατάξεις του άρθρου 4α της σύμβασης των Αθηνών σχετικά με τη θαλάσσια μεταφορά επιβατών και των αποσκευών τους, 2002.

Είδος ασφάλειας .....

Διάρκεια της ασφάλειας .....

Επωνυμία και διεύθυνση του(ων) ασφαλιστή(ών) και/ή του(ων) εγγυητή(ών)

Επωνυμία. ....

Διεύθυνση .....

Το παρόν πιστοποιητικό ισχύει έως .....

Εκδόθηκε ή επικυρώθηκε από τη κυβέρνηση .....

(Πλήρης ονομασία του κράτους)

Η

Το ακόλουθο κείμενο χρησιμοποιείται στην περίπτωση κατά την οποία ένα κράτος μέλος της σύμβασης κάνει χρήση του άρθρου 4α παράγραφος 3:

Το παρόν πιστοποιητικό εκδίδεται κατ' εξουσιοδότηση της κυβέρνησης της (του) .....

(πλήρης ονομασία του κράτους) από .....(ονομασία του φορέα ή του οργανισμού)

(Τόπος)

(Ημερομηνία)

.....  
(Υπογραφή και ιδιότητα του υπαλλήλου που εκδίδει ή επικυρώνει το πιστοποιητικό)

Επεξηγηματικές σημειώσεις:

1. Η ονομασία του κράτους είναι δυνατόν να συνοδεύεται από παραπομπή στην αρμόδια δημόσια αρχή της χώρας όπου εκδίδεται το πιστοποιητικό.
2. Εάν το συνολικό ποσό της ασφάλειας προέρχεται από περισσότερες της μίας πηγές, πρέπει να αναγραφεί το ποσό καθεμιάς από αυτές.
3. Εάν η ασφάλεια παρέχεται με διαφορετικές μορφές, αυτές πρέπει να σημειώνονται.
4. Στο σημείο «Διάρκεια της ασφάλειας» πρέπει να αναγραφεί η ημερομηνία κατά την οποία αρχίζει να ισχύει η ασφάλεια.
5. Στο σημείο «διεύθυνση του ασφαλιστή ή των ασφαλιστών και/ή του εγγυητή ή των εγγυητών» πρέπει να αναγραφεί ο τόπος της κύριας εγκατάστασης του ασφαλιστή ή των ασφαλιστών και/ή του εγγυητή ή των εγγυητών. Εφόσον ενδείκνυται, πρέπει να αναγραφεί ο τόπος όπου έχει συναφθεί η ασφάλιση ή έχει συσταθεί η ασφάλεια.

## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ II

Απόσπασμα από τις επιφυλάξεις του ΙΜΟ και τις κατευθυντήριες γραμμές για την εφαρμογή της σύμβασης των Αθηνών που ενέκρινε η νομική επιτροπή του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού στις 19 Οκτωβρίου 2006

ΕΠΙΦΥΛΑΞΕΙΣ ΚΑΙ ΚΑΤΕΥΘΥΝΤΗΡΙΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ ΤΟΥ ΙΜΟ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΗΣ ΣΥΜΒΑΣΗΣ ΤΩΝ ΑΘΗΝΩΝ

Επιφύλαξη

1. Η σύμβαση των Αθηνών επικυρώνεται με την ακόλουθη επιφύλαξη ή με δήλωση με το ίδιο αποτέλεσμα:

«[1.1.] Επιφύλαξη σχετικά με την επικύρωση από την Κυβέρνηση ... της σύμβασης των Αθηνών του 2002 σχετικά με τη θαλάσσια μεταφορά επιβατών και των αποσκευών τους (εφεξής "η σύμβαση").

*Περιορισμός της ευθύνης των μεταφορέων, κ.λπ.*

[1.2.] Η κυβέρνηση ... επιφυλάσσεται του δικαιώματος να περιορίσει και αναλαμβάνει να περιορίσει την ευθύνη δυνάμει της παραγράφου 1 ή 2 του άρθρου 3 της σύμβασης, εάν υπάρχει, σε σχέση με το θάνατο ή τη σωματική βλάβη επιβάτη που προκλήθηκε από οποιονδήποτε από τους κινδύνους στους οποίους αναφέρεται η παράγραφος 2.2 των κατευθυντήριων γραμμών του ΙΜΟ για την εφαρμογή της σύμβασης των Αθηνών στο μικρότερο από τα ακόλουθα ποσά:

— 250 000 μονάδες υπολογισμού ανά επιβάτη για κάθε επί μέρους περίπτωση,

ή

— 340 εκατομμύρια μονάδες υπολογισμού συνολικά ανά πλοίο για κάθε επί μέρους περίπτωση.

[1.3.] Επιπλέον, η κυβέρνηση ... επιφυλάσσεται του δικαιώματος να εφαρμόσει και αναλαμβάνει να εφαρμόζει τις παραγράφους 2.1.1 και 2.2.2 των κατευθυντήριων γραμμών του ΙΜΟ για την εφαρμογή της σύμβασης των Αθηνών αναλογικά σε ευθύνες αυτού του είδους.

[1.4.] Η ευθύνη του προσώπου που ενεργεί για λογαριασμό του μεταφορέα δυνάμει του άρθρου 4 της σύμβασης, η ευθύνη των υπαλλήλων και πρακτόρων του μεταφορέα ή του προσώπου που ενεργεί για λογαριασμό του μεταφορέα δυνάμει του άρθρου 11 της σύμβασης και το ανώτατο όριο του αθροίσματος των ποσών που πρέπει να καταβληθούν ως αποζημίωση δυνάμει του άρθρου 12 της σύμβασης περιορίζονται με τον ίδιο τρόπο.

[1.5.] Η επιφύλαξη και η υποχρέωση στην παράγραφο 1.2 ισχύουν ανεξάρτητα από την ύπαρξη ευθύνης δυνάμει των παραγράφων 1 ή 2 του άρθρου 3 και παρά ο,τιδήποτε αντίθετο στα άρθρα 4 ή 7 της σύμβασης· όμως, η εν λόγω επιφύλαξη και υποχρέωση δεν επηρεάζουν τη λειτουργία των άρθρων 10 και 13.

*Υποχρεωτική ασφάλιση και περιορισμός της ευθύνης των ασφαλιστών*

[1.6.] Η κυβέρνηση ... επιφυλάσσεται του δικαιώματος να περιορίσει και αναλαμβάνει να περιορίσει την απαίτηση βάσει της παραγράφου 1 του άρθρου 4α να υπάρχει ασφαλιστική κάλυψη ή άλλη χρηματοοικονομική ασφάλεια για τον θάνατο ή τη σωματική βλάβη επιβάτη που προκλήθηκε από οποιονδήποτε από τους κινδύνους στους οποίους αναφέρεται η παράγραφος 2.2 των κατευθυντήριων γραμμών του ΙΜΟ για την εφαρμογή της σύμβασης των Αθηνών στο μικρότερο από τα εξής ποσά:

— 250 000 μονάδες υπολογισμού ανά επιβάτη για κάθε επί μέρους περίπτωση,

ή

— 340 εκατομμύρια μονάδες υπολογισμού συνολικά ανά πλοίο για κάθε επί μέρους περίπτωση.

[1.7.] Η κυβέρνηση ... επιφυλάσσεται του δικαιώματος να περιορίσει και αναλαμβάνει να περιορίσει την ευθύνη του ασφαλιστή ή άλλου προσώπου που παρέχει χρηματοοικονομική ασφάλεια βάσει της παραγράφου 10 του άρθρου 4α για το θάνατο ή τη σωματική βλάβη επιβάτη που προκλήθηκε από οποιονδήποτε από τους κινδύνους στους οποίους αναφέρεται η παράγραφος 2.2 των κατευθυντήριων γραμμών του ΙΜΟ για την εφαρμογή της σύμβασης των Αθηνών, στο μέγιστο ανώτατο όριο του ποσού της ασφάλισης ή άλλης χρηματοοικονομικής ασφάλειας την οποία υποχρεούται να διαθέτει ο μεταφορέας βάσει της παραγράφου 1.6 της παρούσας επιφύλαξης.

[1.8.] Η κυβέρνηση ... επιφυλάσσεται επίσης του δικαιώματος να εφαρμόσει και αναλαμβάνει να εφαρμόσει τις κατευθυντήριες γραμμές του ΙΜΟ για την εφαρμογή της σύμβασης των Αθηνών περιλαμβανομένων των ρητρών στις οποίες αναφέρονται οι παράγραφοι 2.1 και 2.2 των κατευθυντήριων γραμμών σε κάθε υποχρεωτική ασφάλιση δυνάμει της σύμβασης.

[1.9.] Η κυβέρνηση ... επιφυλάσσεται του δικαιώματος να εξαιρέσει και αναλαμβάνει να εξαιρέσει τον πάροχο ασφάλισης ή άλλης χρηματοοικονομικής ασφάλειας βάσει του άρθρου 4α παράγραφος 1, από κάθε ευθύνη την οποία δεν έχει αναλάβει.

#### Πιστοποίηση

[1.10.] Η κυβέρνηση ... επιφυλάσσεται του δικαιώματος να εκδίδει και αναλαμβάνει να εκδίδει πιστοποιητικά ασφάλισης βάσει της παραγράφου 2 του άρθρου 4α της σύμβασης, ώστε:

— να αντικατοπτρίζονται οι περιορισμοί της ευθύνης και οι απαιτήσεις ασφαλιστικής κάλυψης κατά τις παραγράφους 1.2, 1.6, 1.7 και 1.9 και

— να περιλαμβάνονται τυχόν άλλοι περιορισμοί, απαιτήσεις και εξαιρέσεις που πιστεύει ότι απαιτούν οι συνθήκες της ασφαλιστικής αγοράς κατά το χρόνο έκδοσης του πιστοποιητικού.

[1.11.] Η κυβέρνηση ... επιφυλάσσεται του δικαιώματος να δέχεται και αναλαμβάνει να δέχεται πιστοποιητικά ασφάλισης που έχουν εκδοθεί από άλλα κράτη μέλη της σύμβασης σύμφωνα με παρόμοια επιφύλαξη.

[1.12.] Όλοι αυτοί οι περιορισμοί, απαιτήσεις και εξαιρέσεις θα αντικατοπτρίζονται σαφώς στο πιστοποιητικό που έχει εκδοθεί ή πιστοποιηθεί βάσει του άρθρου 4α, παράγραφος 2, της σύμβασης.

*Σχέση μεταξύ της παρούσας επιφύλαξης και των κατευθυντήριων γραμμών του IMO για την εφαρμογή της σύμβασης των Αθηνών*

[1.13.] Τα δικαιώματα που προκύπτουν από την παρούσα επιφύλαξη θα ασκούνται λαμβάνοντας δεόντως υπόψη τις κατευθυντήριες γραμμές του IMO για την εφαρμογή της σύμβασης των Αθηνών ή κάθε τροποποίησή τους, με σκοπό τη διασφάλιση ενιαίας εφαρμογής. Εάν η νομική επιτροπή του διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού εγκρίνει πρόταση τροποποίησης των κατευθυντήριων γραμμών του IMO για την εφαρμογή της σύμβασης των Αθηνών, περιλαμβανομένων των ορίων, οι τροποποιήσεις αυτές θα ισχύουν από την ημερομηνία που θα καθορίζει η νομική επιτροπή. Δεν θίγονται οι κανόνες του διεθνούς δικαίου όσον αφορά το δικαίωμα ενός κράτους να αποσύρει ή να τροποποιεί την επιφύλαξή του.»

#### Κατευθυντήριες γραμμές

2. Με δεδομένη την τρέχουσα κατάσταση της ασφαλιστικής αγοράς, τα κράτη μέλη της σύμβασης θα πρέπει να εκδίδουν πιστοποιητικά ασφάλισης με βάση την αρχή ότι ένας ασφαλιστής καλύπτει κινδύνους κατά πολέμου και άλλος ασφαλιστής καλύπτει τους λοιπούς κινδύνους. Κάθε ασφαλιστής είναι υπεύθυνος μόνο για το μέρος της δικής του ασφάλειας. Εφαρμόζονται οι εξής κανόνες (οι ρήτρες στις οποίες παραπέμπουν παρατίθενται στο προσάρτημα Α),

2.1. Αμφότερες οι ασφαλίσεις —κατά πολέμου και κατά λοιπών κινδύνων— μπορούν να υπόκεινται στις ακόλουθες ρήτρες,

2.1.1. Ρήτρα εξαίρεσης από ραδιενεργό μόλυνση, χημικά, βιολογικά, βιοχημικά και ηλεκτρομαγνητικά όπλα (ρήτρα αριθ. 370),

2.1.2. Ρήτρα εξαίρεσης από επίθεση στον κυβερνοχώρο (ρήτρα αριθ. 380),

2.1.3. Μέσα υπεράσπισης και περιορισμοί των προσώπων που παρέχουν υποχρεωτική χρηματοοικονομική ασφάλεια δυνάμει της Συμβάσεως, όπως τροποποιείται με τις παρούσες κατευθυντήριες γραμμές, ιδίως το όριο των 250 000 μονάδων υπολογισμού ανά επιβάτη για κάθε επί μέρους περίπτωση,

2.1.4. Επιφύλαξη ότι η ασφάλιση μπορεί να καλύπτει μόνον υποχρεώσεις που υπόκεινται στη σύμβαση, όπως τροποποιείται με τις παρούσες κατευθυντήριες γραμμές, και

2.1.5. Επιφύλαξη ότι τυχόν ρυθμιζόμενα δυνάμει της συμβάσεως ποσά χρησιμοποιούνται για τη μείωση του ποσού για το οποίο υπέχει ευθύνη ο μεταφορέας ή/και ο ασφαλιστής του δυνάμει του άρθρου 4α της συμβάσεως, ακόμη και εάν δεν εξοφλούνται ή απαιτούνται από τους οικείους ασφαλιστές κατά πολέμου ή κατά λοιπών κινδύνων.

2.2. Η ασφάλεια κατά πολέμου καλύπτει ευθύνη, εφόσον υπάρχει, για την απώλεια λόγω θανάτου ή σωματικής βλάβης επιβάτη εξαιτίας:

- πολέμου, εμφυλίου πολέμου, επανάστασης, εξέγερσης, στάσης ή εμφύλιας σύγκρουσης ή οποιασδήποτε εχθρικής πράξης προερχόμενης από ή στρεφόμενης κατά εμπόλεμης δύναμης,
- αρχιλωσίας, αρπαγής, σύλληψης, κράτησης ή φυλάκισης και των συνεπειών τους ή οποιασδήποτε απόπειρας τέτοιων ενεργειών,
- εγκαταλελειμμένων ναρκών, τορπιλών, βομβών ή άλλων εγκαταλελειμμένων οπλικών συστημάτων,
- τρομοκρατικών ενεργειών ή ενεργειών οιασδήποτε προσώπου ενεργούντος δολίως ή κινουμένου από πολιτικά κίνητρα και οιασδήποτε ενέργειας που αναλαμβάνεται για την πρόληψη ή την αντιμετώπιση κινδύνων αυτού του είδους,
- κατάσχεσης και απαλλοτρίωσης,

και μπορεί να υπόκειται στις ακόλουθες εξαιρέσεις, περιορισμούς και απαιτήσεις:

2.2.1. Ρήτρα αυτόματου τερματισμού και εξαίρεσης λόγω πολέμου

2.2.2. Εάν οι απαιτήσεις μεμονωμένων επιβατών υπερβαίνουν συνολικά το ποσό των 340 εκατομμυρίων μονάδων υπολογισμού ανά πλοίο για κάθε επί μέρους περίπτωση, ο μεταφορέας δικαιούται να επικαλεσθεί περιορισμό της ευθύνης του στο ποσό των 340 εκατομμυρίων μονάδων υπολογισμού, υπό τον όρο πάντοτε ότι:

- το ποσό αυτό καταμερίζεται μεταξύ των εναγόντων κατ' αναλογία των τεκμηριωμένων απαιτήσεών τους,
- ο καταμερισμός αυτού του ποσού μπορεί να γίνει άπαξ ή τμηματικά στους γνωστοποιημένους ενάγοντες κατά το χρόνο της διανομής και
- ο καταμερισμός αυτού του ποσού μπορεί να πραγματοποιηθεί από τον ασφαλιστή ή από το δικαστήριο ή από οποιαδήποτε άλλη αρμόδια αρχή της οποίας επιλαμβάνεται ο ασφαλιστής σε οποιοδήποτε κράτος μέλος της σύμβασης στο οποίο υπάρχουν δικαστικές διαδικασίες για απαιτήσεις οι οποίες τεκμαίρεται ότι καλύπτονται από την ασφάλεια.

2.2.3. Ρήτρα γνωστοποίησης 30 ημερών σε περιπτώσεις που δεν υπάγονται στην 2.2.1.

2.3. Η ασφαλιστική κάλυψη κατά λοιπών κινδύνων πλην πολέμου θα πρέπει να καλύπτει όλους τους κινδύνους που αποτελούν αντικείμενο υποχρεωτικής ασφάλισης, εκτός των κινδύνων που παρατίθενται στην 2.2 και ανεξαρτήτως του εάν υπόκεινται σε εξαιρέσεις, περιορισμούς ή απαιτήσεις στις κατευθυντήριες γραμμές 2.1 και 2.2.

3. Στο προσάρτημα Β περιλαμβάνεται σύνολο υποδειγμάτων ασφαλιστικών επιχειρήσεων (Γαλάζιες Κάρτες) και πιστοποιητικού ασφάλισης, στο σύνολο των οποίων αντικατοπτρίζονται οι παρούσες κατευθυντήριες γραμμές.

## ΠΡΟΣΑΡΤΗΜΑ Α

## Ρήτρες κατά τις κατευθυντήριες γραμμές 2.1.1, 2.1.2 και 2.2.1

**Ρήτρα Εξαιρέσης από Ραδιενεργό Μόλυνση, Χημικά, Βιολογικά, Βιοχημικά και Ηλεκτρομαγνητικά όπλα** (ρήτρα αριθ. 370, 10/11/2003)

**Η ρήτρα αυτή υπερτερεί και προέχει οποιωνδήποτε στοιχείων τα οποία περιέχονται στην παρούσα ασφάλιση και δεν συνάδουν προς αυτήν**

1. Η παρούσα ασφάλιση δεν καλύπτει σε καμία περίπτωση απώλεια, ζημία, ευθύνη ή δαπάνη η οποία οφείλεται άμεσα ή έμμεσα ή στην οποία έχει συντελέσει ή η οποία απορρέει από:
  - 1.1. ιοντίζουσες ακτινοβολίες ή μόλυνση από ραδιενέργεια προερχόμενη από πυρηνικά καύσιμα ή από πυρηνικά απόβλητα ή από την καύση πυρηνικών καυσίμων,
  - 1.2. τα ραδιενεργά, τοξικά, εκρηκτικά ή άλλα επικίνδυνα ή μολυσματικά χαρακτηριστικά πυρηνικών εγκαταστάσεων, αντιδραστήρων ή άλλων πυρηνικών συστημάτων ή πυρηνικών συστατικών τους,
  - 1.3. όπλα ή συσκευές που χρησιμοποιούν ατομική ή πυρηνική σχάση ή/και σύντηξη ή άλλη παρεμφερή αντίδραση ή ραδιενεργή ισχύ ή ύλη,
  - 1.4. τα ραδιενεργά, τοξικά, εκρηκτικά ή άλλα επικίνδυνα ή μολυσματικά χαρακτηριστικά πυρηνικών υλών. Η εξαιρέση αυτού του εδαφίου δεν εκτείνεται στα ραδιενεργά ισότοπα, πέραν των πυρηνικών καυσίμων, εφόσον τα ισότοπα αυτά προετοιμάζονται, μεταφέρονται, αποθηκεύονται ή χρησιμοποιούνται για εμπορικούς, γεωργικούς, ιατρικούς, επιστημονικούς ή άλλους συναφείς σκοπούς,
  - 1.5. χημικά, βιολογικά, βιοχημικά ή ηλεκτρομαγνητικά όπλα.

**Ρήτρα Εξαιρέσης από Επίθεση στον Κυβερνοχώρο** (ρήτρα αριθ. 380, 10/11/2003)

1. Με την επιφύλαξη της ρήτρας 10.2 που ακολουθεί, η παρούσα ασφάλιση δεν καλύπτει σε καμία περίπτωση απώλεια, ζημία, ευθύνη ή δαπάνη η οποία οφείλεται άμεσα ή έμμεσα ή στην οποία έχει συντελέσει ή η οποία απορρέει από τη χρήση ή τη λειτουργία, με σκοπό την πρόκληση βλάβης, υπολογιστών, συστημάτων υπολογιστών, λογισμικού υπολογιστών, κακόβουλων κωδικών, ιών υπολογιστών ή από επεξεργασία ή από οιοδήποτε άλλο ηλεκτρονικό σύστημα.
2. Στις περιπτώσεις κατά τις οποίες η παρούσα ρήτρα εγκρίνεται σε ασφαλιστήρια συμβόλαια που καλύπτουν τα ενδεχόμενα πολέμου, εμφυλίου πολέμου, επανάστασης, εξέγερσης, στάσης ή εμφύλιας σύγκρουσης ή οποιασδήποτε εχθρικής πράξης προερχόμενης από ή στρεφόμενης κατά εμπόλεμη δύναμη ή τρομοκρατίας ή προσώπων κινούμενων από πολιτικά κίνητρα, η ρήτρα 10.1 δεν χρησιμοποιείται για την εξαιρέση ζημιών (οι οποίες διαφορετικά θα εκάλυπτοντο) προερχομένων από τη χρήση υπολογιστών, συστημάτων υπολογιστών, λογισμικού υπολογιστών ή άλλων ηλεκτρονικών συστημάτων για συστήματα εκτόξευσης και/ή κατεύθυνσης και/ή μηχανισμούς πυροδότησης όπλων ή πυραύλων.

**Αυτόματος Τερματισμός και Εξαιρέση Λόγω πολέμου**

1.1. Αυτόματος τερματισμός κάλυψης

Ανεξαρτήτως του ένα έχει δοθεί κοινοποίηση ακύρωσης, η κατωτέρω κάλυψη ΤΕΡΜΑΤΙΖΕΤΑΙ ΑΥΤΟΜΑΤΩΣ

1.1.1. εφόσον ξεσπάσει πόλεμος (με ή χωρίς κήρυξη πολέμου) μεταξύ οιοδήποτε των εξής κρατών: Ηνωμένο Βασίλειο, Ηνωμένες Πολιτείες Αμερικής, Γαλλία, Ρωσική Ομοσπονδία, Λαϊκή Δημοκρατία της Κίνας,

1.1.2. όσον αφορά οιοδήποτε πλοίο, για το οποίο χορηγείται κάλυψη κατωτέρω, εφόσον αυτό επιταχθεί είτε κατά κυριότητα είτε για χρήση.

1.2. Πόλεμος των Πέντε Δυνάμεων

Η ασφάλιση αυτή εξαιρεί:

1.2.1. απώλεια, ζημία, ευθύνη ή δαπάνη η οποία απορρέει από πόλεμο (με ή χωρίς κήρυξη πολέμου) μεταξύ οιοδήποτε των εξής κρατών: Ηνωμένο Βασίλειο, Ηνωμένες Πολιτείες Αμερικής, Γαλλία, Ρωσική Ομοσπονδία, Λαϊκή Δημοκρατία της Κίνας,

1.2.2. επίταξη είτε κατά κυριότητα είτε για χρήση.

## ΠΡΟΣΑΡΤΗΜΑ Β

## I. Υποδείγματα ασφαλιστικών επιχειρήσεων (Γαλάζιες Κάρτες) κατά την κατευθυντήρια γραμμή 3

*Γαλάζια Κάρτα που εκδίδει ασφαλιστής κινδύνων κατά πολέμου*

**Πιστοποιητικό το οποίο παρέχεται ως αποδεικτικό ασφάλισης σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 4α της σύμβασης των Αθηνών του 2002 σχετικά με τη θαλάσσια μεταφορά επιβατών και των αποσκευών τους.**

Όνομα πλοίου:

Αριθμός αναγνώρισης IMO του πλοίου:

Λιμένας νηολόγησης:

Όνομα και διεύθυνση του πλοιοκτήτη:

Πιστοποιείται διά του παρόντος ότι το ανωτέρω πλοίο, το οποίο τελεί υπό την κυριότητα του ανωτέρω πλοιοκτήτη, διαθέτει σε ισχύ ασφαλιστήριο συμβόλαιο το οποίο πληροί τις απαιτήσεις του άρθρου 4α της σύμβασης των Αθηνών του 2002 σχετικά με τη θαλάσσια μεταφορά επιβατών και των αποσκευών τους, με την επιφύλαξη όλων των εξαιρέσεων και των περιορισμών που επιτρέπονται για την υποχρεωτική ασφάλιση κατά πολέμου δυνάμει της συμβάσεως και των εκτελεστικών κατευθυντήριων γραμμών που ενέκρινε η νομική επιτροπή του διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού τον Οκτώβριο του 2006, ιδίως δε των ακόλουθων ρητρών: [Στο σημείο αυτό μπορεί να προστεθεί, εφόσον κρίνεται σκόπιμο, το κείμενο της σύμβασης και των κατευθυντήριων γραμμών].

Περίοδος ασφάλισης από: 20 Φεβρουαρίου 2007

έως: 20 Φεβρουαρίου 2008

Με την επιφύλαξη πάντοτε του γεγονότος ότι ο ασφαλιστής μπορεί να ακυρώσει το παρόν πιστοποιητικό με έγγραφη κοινοποίηση 30 ημέρες πριν στην ανωτέρω Αρχή, όπου θα αναφέρεται ότι η ευθύνη του κατωτέρω ασφαλιστή παύει να υφίσταται από την ημερομηνία λήξεως της εν λόγω προθεσμίας κοινοποίησης, αλλά μόνον όσον αφορά συμβάντα τα οποία έλαβαν χώρα μετά την πάροδο της.

Ημερομηνία:

Το παρόν πιστοποιητικό εκδόθηκε από

War Risks, Inc

[Διεύθυνση]

.....

Πράκτορας μόνο της War Risks, Inc.

Υπογραφή του ασφαλιστή

*Γαλάζια Κάρτα που εκδίδει ασφαλιστής κατά λοιπών κινδύνων, εκτός πολέμου*

**Πιστοποιητικό το οποίο παρέχεται ως αποδεικτικό ασφάλισης σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 4α της σύμβασης των Αθηνών του 2002 σχετικά με τη θαλάσσια μεταφορά επιβατών και των αποσκευών τους.**

Όνομα πλοίου:

Αριθμός αναγνώρισης IMO του πλοίου:

Λιμένας νηολόγησης:

Όνομα και διεύθυνση του πλοιοκτήτη:

Πιστοποιείται διά του παρόντος ότι το ανωτέρω πλοίο, το οποίο τελεί υπό την κυριότητα του ανωτέρω πλοιοκτήτη, διαθέτει σε ισχύ ασφαλιστήριο συμβόλαιο το οποίο πληροί τις απαιτήσεις του άρθρου 4α της σύμβασης των Αθηνών του 2002 σχετικά με τη θαλάσσια μεταφορά επιβατών και των αποσκευών τους, με την επιφύλαξη όλων των εξαιρέσεων και των περιορισμών που επιτρέπονται για τους ασφαλιστές κατά λοιπών κινδύνων (ενν. εκτός πολέμου) δυνάμει της Συμβάσεως και των εκτελεστικών κατευθυντήριων γραμμών που ενέκρινε η νομική επιτροπή του διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού τον Οκτώβριο του 2006, ιδίως δε των εξής ρητρών: [Στο σημείο αυτό μπορεί να προστεθεί, εφόσον κρίνεται σκόπιμο, το κείμενο της σύμβασης και των κατευθυντήριων γραμμών].

Περίοδος ασφάλισης από: 20 Φεβρουαρίου 2007

έως: 20 Φεβρουαρίου 2008

Με την επιφύλαξη πάντοτε του γεγονότος ότι ο ασφαλιστής μπορεί να ακυρώσει το παρόν πιστοποιητικό με έγγραφη κοινοποίηση τρεις μήνες πριν στην ανωτέρω Αρχή, όπου θα αναφέρεται ότι η ευθύνη του κατωτέρω ασφαλιστή παύει να υφίσταται από την ημερομηνία λήξεως της εν λόγω προθεσμίας κοινοποίησης, αλλά μόνον όσον αφορά συμβάντα τα οποία έλαβαν χώρα μετά την πάροδό της.

Ημερομηνία:

Το παρόν πιστοποιητικό εκδόθηκε από

PANDI P&I

[Διεύθυνση]

.....

Πράκτορας μόνο της PANDI P&I

Υπογραφή του ασφαλιστή

## II. Υπόδειγμα πιστοποιητικού ασφάλισης κατά την κατευθυντήρια γραμμή 3

### ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟ ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ Ή ΑΛΛΗΣ ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΣΕ ΣΧΕΣΗ ΜΕ ΤΗΝ ΕΥΘΥΝΗ ΓΙΑ ΤΟ ΘΑΝΑΤΟ ΚΑΙ ΤΗ ΣΩΜΑΤΙΚΗ ΒΛΑΒΗ ΕΠΙΒΑΤΩΝ

Εκδόθηκε σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 4α της **σύμβασης** των Αθηνών του 2002 σχετικά με τη θαλάσσια μεταφορά επιβατών και των αποσκευών τους

| Όνομασία του πλοίου | Διακριτικός αριθμός ή χαρακτήρες | Αριθμός αναγνώρισης IMO του πλοίου | Λιμένας νηολόγησης | Επωνυμία και πλήρης διεύθυνση της κύριας εγκατάστασης του μεταφορέα ο οποίος όντως εκτελεί τη μεταφορά |
|---------------------|----------------------------------|------------------------------------|--------------------|--|
|                     |                                  |                                    |                    |  |

Πιστοποιείται διά του παρόντος ότι υπάρχει σε ισχύ, σε σχέση με το πλοίο που φέρει την ανωτέρω ονομασία, σύμβαση ασφάλισης ή άλλου είδους χρηματοοικονομική ασφάλεια που ικανοποιεί τις διατάξεις του άρθρου 4α της σύμβασης των Αθηνών σχετικά με τη θαλάσσια μεταφορά επιβατών και των αποσκευών τους, 2002.

Είδος ασφάλειας .....

Διάρκεια της ασφάλειας .....

Επωνυμία και διεύθυνση του(ων) ασφαλιστή(ών) και/ή του(ων) εγγυητή(ών)

Η ασφαλιστική κάλυψη που πιστοποιείται διά του παρόντος διαχωρίζεται σε ένα μέρος ασφάλειας κατά πόλεμου και ένα μέρος ασφάλειας λοιπών κινδύνων, σύμφωνα με τις εκτελεστικές κατευθυντήριες γραμμές που ενέκρινε η νομική επιτροπή του διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού τον Οκτώβριο του 2006. Έκαστο των μερών αυτών της ασφαλιστικής κάλυψης υπόκειται σε όλες τις εξαιρέσεις και τους περιορισμούς που επιτρέπονται δυνάμει της Σύμβασης και των εκτελεστικών κατευθυντήριων γραμμών. Οι ασφαλιστές δεν ευθύνονται αλληλεγγύως και εις ολόκληρον. Οι ασφαλιστές είναι:

Για τους κινδύνους πολέμου: War Risks, Inc., [διεύθυνση]

Για τους λοιπούς κινδύνους (εννοείται εκτός πολέμου): Pandi P&I, [διεύθυνση]

Το παρόν πιστοποιητικό ισχύει έως .....

Εκδόθηκε ή επικυρώθηκε από τη κυβέρνηση .....

(Πλήρης ονομασία του κράτους)

Ή

Το ακόλουθο κείμενο χρησιμοποιείται στην περίπτωση κατά την οποία κράτος μέλος της σύμβασης κάνει χρήση του άρθρου 4α παράγραφος 3:

Το παρόν πιστοποιητικό εκδίδεται κατ' εξουσιοδότηση της κυβέρνησης ..... (Πλήρης ονομασία του κράτους) από ..... (ονομασία του φορέα ή του οργανισμού)

..... , .....  
(Τόπος) (Ημερομηνία)

.....  
(Υπογραφή και ιδιότητα του υπαλλήλου που εκδίδει ή επικυρώνει το πιστοποιητικό)

Επεξηγηματικές σημειώσεις:

1. Η ονομασία του κράτους είναι δυνατόν να συνοδεύεται από παραπομπή στην αρμόδια δημόσια αρχή της χώρας όπου εκδίδεται το πιστοποιητικό.
2. Εάν το συνολικό ποσό της ασφάλειας προέρχεται από περισσότερες της μίας πηγές, πρέπει να αναγραφεί το ποσό καθεμιάς από αυτές.
3. Εάν η ασφάλεια παρέχεται με διαφορετικές μορφές, αυτές πρέπει να αναφερθούν.
4. Στο σημείο «Διάρκεια της ασφάλειας» πρέπει να αναγραφεί η ημερομηνία κατά την οποία αρχίζει να ισχύει η ασφάλεια.
5. Στο σημείο «διεύθυνση του ασφαλιστή ή των ασφαλιστών και/ή του εγγυητή ή των εγγυητών» πρέπει να αναγραφεί ο τόπος της κύριας εγκατάστασης του ασφαλιστή ή των ασφαλιστών και/ή του εγγυητή ή των εγγυητών. Εφόσον ενδείκνυται, πρέπει να αναγραφεί ο τόπος όπου έχει συναφθεί η ασφάλιση ή έχει συσταθεί η ασφάλεια.

\_\_\_\_\_



## ΟΔΗΓΕΣ

## ΟΔΗΓΙΑ 2009/15/ΕΚ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

της 23ης Απριλίου 2009

σχετικά με κοινούς κανόνες και πρότυπα για τους οργανισμούς επιθεώρησης και ελέγχου πλοίων και για τις συναφείς δραστηριότητες των ναυτικών αρχών

(αναδιατύπωση)

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ,

Έχοντας υπόψη:

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

την πρόταση της Επιτροπής,

τη γνώμη της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής <sup>(1)</sup>,

τη γνώμη της Επιτροπής Περιφερειών <sup>(2)</sup>,

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

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

(1) Η οδηγία 94/57/ΕΚ του Συμβουλίου, της 22ας Νοεμβρίου 1994, σχετικά με τους κοινούς κανόνες και πρότυπα για τους οργανισμούς επιθεώρησης και ελέγχου πλοίων και για τις συναφείς δραστηριότητες των ναυτικών αρχών <sup>(4)</sup> έχει τροποποιηθεί επανειλημμένα κατά τρόπο ουσιαστικό. Με την ευκαιρία νέων τροποποιήσεων είναι σκόπιμη, για λόγους σαφήνειας, η αναδιατύπωση της εν λόγω οδηγίας.

<sup>(1)</sup> ΕΕ C 318 της 23.12.2006, σ. 195.

<sup>(2)</sup> ΕΕ C 229 της 22.9.2006, σ. 38.

<sup>(3)</sup> Γνώμη του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 25ης Απριλίου 2007 (ΕΕ C 74 Ε της 20.3.2008, σ. 633), κοινή θέση του Συμβουλίου της 6ης Ιουνίου 2008 (ΕΕ C 184 Ε της 22.7.2008, σ. 11). Θέση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 24ης Σεπτεμβρίου 2008 (δεν έχει ακόμη δημοσιευθεί στην Επίσημη Εφημερίδα). Απόφαση του Συμβουλίου της 26ης Φεβρουαρίου 2009 και νομοθετικό ψήφισμα του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 11ης Μαρτίου 2009 (δεν έχει ακόμη δημοσιευθεί στην Επίσημη Εφημερίδα).

<sup>(4)</sup> ΕΕ L 319 της 12.12.1994, σ. 20.

(2) Λαμβανομένης υπόψη της φύσης των διατάξεων της οδηγίας 94/57/ΕΚ, κρίνεται σκόπιμη η αναδιατύπωση των διατάξεών της με δύο διαφορετικά κοινοτικά νομικά κείμενα, συγκεκριμένα μία οδηγία και έναν κανονισμό.

(3) Με το ψήφισμά του της 8ης Ιουνίου 1993, σχετικά με μια κοινή πολιτική για την ασφάλεια στη θάλασσα, το Συμβούλιο έδωσε τον στόχο της απόσυρσης από τα κοινοτικά ύδατα όλων των πλοίων που δεν πληρούν τις βασικές προδιαγραφές και έδωσε προτεραιότητα σε κοινοτική δράση η οποία αποσκοπεί στην εξασφάλιση αποτελεσματικής και ενιαίας εφαρμογής των διεθνών κανόνων με την κατάρτιση κοινών προτύπων για τους νηογνώμονες.

(4) Η ασφάλεια και η πρόληψη της ρύπανσης στη θάλασσα είναι δυνατόν να ενισχυθούν αποτελεσματικά, με την αυστηρή εφαρμογή διεθνών συμβάσεων, κωδικών και ψηφισμάτων, προωθώντας ταυτόχρονα το στόχο της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών.

(5) Ο έλεγχος της συμμόρφωσης των πλοίων προς τα ενιαία διεθνή πρότυπα ασφαλείας και πρόληψης της ρύπανσης των θαλασσών αποτελεί ευθύνη των κρατών σημαίας και των κρατών του λιμένα.

(6) Τα κράτη μέλη είναι υπεύθυνα για την έκδοση των σχετικών με την ασφάλεια και την πρόληψη της ρύπανσης διεθνών πιστοποιητικών τα οποία προβλέπονται σε συμβάσεις όπως η Διεθνής Σύμβαση για την Ασφάλεια της Ζωής στη Θάλασσα της 1ης Νοεμβρίου 1974 (SOLAS 74), η Διεθνής Σύμβαση περί γραμμών φορτώσεως πλοίων της 5ης Απριλίου 1966 και η Διεθνής Σύμβαση για την πρόληψη της ρύπανσης από τα πλοία της 2ας Νοεμβρίου 1973 (MARPOL), καθώς και για την εφαρμογή των εν λόγω συμβάσεων.

(7) Σύμφωνα με τις συμβάσεις αυτές, όλα τα κράτη μέλη μπορούν να εξουσιοδοτούν, σε διαφορετικό βαθμό, αναγνωρισμένους οργανισμούς για να πιστοποιούν την εν λόγω συμμόρφωση και μπορούν να μεταβιβάζουν την αρμοδιότητα έκδοσης των σχετικών πιστοποιητικών σχετικά με την ασφάλεια και με την πρόληψη της ρύπανσης.

- (8) Σε παγκόσμια κλίμακα, πολλοί από τους υφιστάμενους οργανισμούς που είναι αναγνωρισμένοι από τα συμβαλλόμενα μέρη του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (ΙΜΟ) δεν εξασφαλίζουν ούτε τη δέουσα εφαρμογή των κανόνων ούτε επαρκή αξιοπιστία όταν ενεργούν για λογαριασμό των εθνικών αρχών, διότι δεν διαθέτουν αξιόπιστη και κατάλληλη δομή και πείρα που να τους επιτρέπει να εκτελούν τα καθήκοντά τους σε υψηλό επίπεδο επαγγελματισμού.
- (9) Δυνάμει των διατάξεων της SOLAS 74, κεφάλαιο II-1, μέρος A-1, κανονισμός 3-1, τα κράτη μέλη έχουν ευθύνη να μεριμνούν ώστε ο σχεδιασμός, η κατασκευή και η συντήρηση των πλοίων που φέρουν τη σημαία του, να γίνεται σε συμμόρφωση προς τις δομικές, μηχανολογικές και ηλεκτρολογικές προδιαγραφές οργανισμών αναγνωρισμένων από τις αρχές. Συνεπώς, οι οργανισμοί αυτοί εκπονούν και εφαρμόζουν κανόνες για το σχεδιασμό, την κατασκευή, τη συντήρηση και την επιθεώρηση των πλοίων και είναι αρμόδιοι να επιθεωρούν πλοία εξ ονόματος των κρατών μελών και να πιστοποιούν ότι τα πλοία αυτά πληρούν τις απαιτήσεις των διεθνών συμβάσεων για την έκδοση των σχετικών πιστοποιητικών. Για να μπορούν οι εν λόγω οργανισμοί να φέρουν σε πέρας το καθήκον αυτό με ικανοποιητικό τρόπο, πρέπει να είναι αυστηρά ανεξάρτητοι και να διαθέτουν άκρως ειδικευμένη τεχνική επάρκεια και υψηλής ποιότητας διαχείριση.
- (10) Οι οργανισμοί επιθεώρησης και ελέγχου πλοίων διαδραματίζουν σημαντικό ρόλο στην κοινοτική νομοθεσία όσον αφορά την ασφάλεια στη ναυσιπλοία.
- (11) Οι οργανισμοί επιθεώρησης και ελέγχου πλοίων πρέπει να είναι σε θέση να παρέχουν τις υπηρεσίες τους σε όλη την Κοινότητα και να ανταγωνίζονται μεταξύ τους μεριμνώντας παράλληλα για την ασφάλεια και την προστασία του περιβάλλοντος. Θα πρέπει, επομένως, να θεσπισθούν και να εφαρμόζονται ομοιόμορφα σε όλη την Κοινότητα τα αναγκαία για τις δραστηριότητές τους επαγγελματικά πρότυπα.
- (12) Η έκδοση του πιστοποιητικού ασφαλείας ραδιοεπικοινωνιών φορτηγού πλοίου μπορεί να ανατεθεί σε ιδιωτικούς οργανισμούς που διαθέτουν επαρκή τεχνογνωσία και ειδικευμένο προσωπικό.
- (13) Ένα κράτος μέλος μπορεί να περιορίζει τον αριθμό των αναγνωρισμένων οργανισμών τους οποίους εξουσιοδοτεί σύμφωνα με τις ανάγκες που έχει βάσει αντικειμενικών και διαφανών λόγων και υπό την επιφύλαξη της άσκησης ελέγχου από την Επιτροπή με τη διαδικασία της επιτροπολογίας.
- (14) Η παρούσα οδηγία διασφαλίζει την ελεύθερη παροχή υπηρεσιών στην Κοινότητα· επομένως, η Κοινότητα θα πρέπει να συμφωνεί με τις τρίτες χώρες στις οποίες είναι εγκατεστημένοι ορισμένοι από τους αναγνωρισμένους οργανισμούς, προκειμένου να εξασφαλίζει την ίση μεταχείριση των αναγνωρισμένων οργανισμών που είναι εγκατεστημένοι στην Κοινότητα.
- (15) Η στενή ανάμειξη των εθνικών αρχών στον έλεγχο πλοίων και την έκδοση των συναφών πιστοποιητικών είναι αναγκαία για να επιτευχθεί πλήρης συμμόρφωση προς τους διεθνείς κανόνες ασφαλείας, ακόμη και όταν τα κράτη μέλη επαφίενται σε αναγνωρισμένους οργανισμούς πλην των αρχών τους για την εκπλήρωση νομοθετικών καθηκόντων τους. Ενδεικνύεται, συνεπώς, να καθιερωθούν στενές σχέσεις συνεργασίας μεταξύ των αρχών και των αναγνωρισμένων οργανισμών τους οποίους εξουσιοδοτούν, πράγμα που μπορεί να απαιτεί οι αναγνωρισμένοι οργανισμοί να διατηρούν τοπική αντιπροσωπεία στο έδαφος του κράτους μέλους για λογαριασμό του οποίου εκτελούν τα καθήκοντά τους.
- (16) Όταν αναγνωρισμένος οργανισμός, οι επιθεωρητές του ή το τεχνικό προσωπικό του εκδίδουν τα σχετικά πιστοποιητικά εξ ονόματος της διοίκησης, τα κράτη μέλη θα πρέπει να μεριμνούν ώστε, όσον αφορά τις εν λόγω δραστηριότητες που τους έχουν ανατεθεί, να απολαύουν αναλογικών νομικών εγγυήσεων και δικαστικής προστασίας, περιλαμβανομένης της άσκησης του δικαιώματος άμυνας, εκτός της ασυλίας, που αποτελεί δικαίωμα το οποίο δύνανται να επικαλούνται μόνον τα κράτη μέλη ως δικαίωμα αναπόσπαστο της κυριαρχίας και το οποίο επομένως δεν είναι δυνατόν να αποτελέσει αντικείμενο ανάθεσης.
- (17) Οι ανομιόκλητες όσον αφορά τα καθεστώτα οικονομικής ευθύνης των αναγνωρισμένων οργανισμών που εργάζονται για λογαριασμό των κρατών μελών ενδέχεται να παρεμποδίσουν την ορθή εφαρμογή της παρούσας οδηγίας. Προκειμένου να διευκολυνθεί η επίλυση του προβλήματος αυτού, είναι σκόπιμο να επιδιωχθεί κάποιος βαθμός εναρμόνισης, σε κοινοτικό επίπεδο, των ευθυνών που απορρέουν από οποιοδήποτε ναυτικό συμβάν το οποίο προκαλείται από αναγνωρισμένο οργανισμό, κατόπιν δικαστικής απόφασης - συμπεριλαμβανομένης της επίλυσης των διαφορών με διαδικασίες διαιτησίας.
- (18) 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>(1)</sup>.
- (19) Θα πρέπει ιδίως να εξουσιοδοτηθεί η Επιτροπή να τροποποιήσει την παρούσα οδηγία, προκειμένου να ενσωματώσει επακόλουθες τροποποιήσεις στις σχετικές διεθνείς συμβάσεις, πρωτόκολλα, κώδικες και ψηφίσματα. Δεδομένου ότι τα μέτρα αυτά είναι γενικής εμβέλειας και έχουν ως αντικείμενο την τροποποίηση ορισμένων μη ουσιωδών στοιχείων της παρούσας οδηγίας, μεταξύ άλλων διά της συμπληρώσεώς της με νέα μη ουσιώδη στοιχεία, πρέπει να θεσπιστούν σύμφωνα με την κανονιστική διαδικασία με έλεγχο στην οποία παραπέμπει το άρθρο 5α της απόφασης 1999/468/ΕΚ.
- (20) Τα κράτη μέλη θα πρέπει, ωστόσο, να διατηρούν τη δυνατότητα αναστολής ή αφαίρεσης της εξουσιοδότησης που έχουν χορηγήσει σε κάποιο αναγνωρισμένο οργανισμό, ταυτόχρονα δε να ενημερώνουν την Επιτροπή και τα άλλα κράτη μέλη για την απόφασή τους παρέχοντας βάσιμη αιτιολόγηση.

(1) ΕΕ L 184 της 17.7.1999, σ. 23.

- (21) Τα κράτη μέλη θα πρέπει περιοδικά να αξιολογούν τις επιδόσεις των αναγνωρισμένων οργανισμών που εργάζονται για λογαριασμό τους και να παρέχουν προς την Επιτροπή και όλα τα υπόλοιπα κράτη μέλη ακριβείς πληροφορίες σχετικά με τις επιδόσεις αυτές.
- (22) Ζητείται από τα κράτη μέλη, ως λιμενικές αρχές, να ενισχύουν την ασφάλεια και την πρόληψη της ρύπανσης στα κοινοτικά ύδατα με την κατά προτεραιότητα επιθεώρηση πλοίων που διαθέτουν πιστοποιητικά οργανισμών οι οποίοι δεν πληρούν τα κοινά κριτήρια, εξασφαλίζοντας έτσι ότι δεν παρέχεται πιο ευνοϊκή μεταχείριση σε πλοία υπό σημαία τρίτου κράτους.
- (23) Σήμερα δεν υφίστανται ενιαία διεθνή πρότυπα τα οποία πρέπει να τηρούν όλα τα πλοία είτε στο στάδιο της ναπήγησης είτε κατά τη διάρκεια ολόκληρης της ζωής τους όσον αφορά το σκάφος, τα μηχανήματα και τις ηλεκτρικές εγκαταστάσεις και εγκαταστάσεις ελέγχου. Τα εν λόγω πρότυπα είναι δυνατόν να καθορίζονται σύμφωνα με τους κανόνες αναγνωρισμένων οργανισμών ή με ισοδύναμα πρότυπα τα οποία θα αποφασίζονται από τις εθνικές αρμόδιες υπηρεσίες σύμφωνα με τη διαδικασία που ορίζεται στην οδηγία 98/34/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 22ας Ιουνίου 1998, για την καθιέρωση μιας διαδικασίας πληροφόρησης στον τομέα των τεχνικών προτύπων και προδιαγραφών και των κανόνων σχετικά με τις υπηρεσίες της κοινωνίας των πληροφοριών<sup>(1)</sup>.
- (24) Δεδομένου ότι ο στόχος της παρούσας οδηγίας, δηλαδή η θέσπιση μέτρων τα οποία πρέπει να ακολουθούνται από τα κράτη μέλη στις σχέσεις τους με τους οργανισμούς που λειτουργούν εντός της Κοινότητας και είναι επιφορτισμένοι με την επιθεώρηση, τον έλεγχο και την πιστοποίηση πλοίων, είναι αδύνατον να επιτευχθεί επαρκώς από τα κράτη μέλη και δύναται συνεπώς να επιτευχθεί καλύτερα σε κοινοτικό επίπεδο, η Κοινότητα μπορεί να λάβει μέτρα σύμφωνα με την αρχή της επικουρικότητας του άρθρου 5 της συνθήκης. Σύμφωνα με την αρχή της αναλογικότητας του ίδιου άρθρου, η παρούσα οδηγία δεν υπερβαίνει το αναγκαίο για την επίτευξη του στόχου αυτού μέτρο.
- (25) Η υποχρέωση μεταφοράς της παρούσας οδηγίας στο εθνικό δίκαιο πρέπει να περιοριστεί στις διατάξεις που συνιστούν τροποποιήσεις ουσίας στην οδηγία 94/57/EK. Η υποχρέωση μεταφοράς στο εθνικό δίκαιο των διατάξεων που δεν τροποποιούνται κατ' ουσία προκύπτει από την οδηγία αυτή.
- (26) Η παρούσα οδηγία δεν πρέπει να θίγει τις υποχρεώσεις των κρατών μελών όσον αφορά τις προθεσμίες μεταφοράς στο εθνικό δίκαιο των οδηγιών που παρατίθενται στο παράρτημα Ι μέρος Β.
- (27) Σύμφωνα με το σημείο 34 της διοργανικής συμφωνίας για τη βελτίωση της νομοθεσίας<sup>(2)</sup>, τα κράτη μέλη παροτρύνονται να καταρτίζουν, προς ίδια χρήση και προς όφελος της Κοινότητας, τους δικούς τους πίνακες οι οποίοι αποτυπώνουν, στο μέτρο του δυνατού, την αντιστοιχία της παρούσας οδηγίας με τα μέτρα μεταφοράς στο εθνικό δίκαιο και να τους δημοσιοποιούν.
- (28) Τα μέτρα τα οποία ακολουθούν οι οργανισμοί επιθεώρησης και ελέγχου πλοίων προβλέπονται στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 391/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 23ης Απριλίου 2009, σχετικά με κοινούς κανόνες και πρότυπα για τους οργανισμούς επιθεώρησης και ελέγχου πλοίων (αναδιατύπωση)<sup>(3)</sup>,

ΕΞΕΛΩΣΑΝ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΟΔΗΓΙΑ:

#### Άρθρο 1

Η παρούσα οδηγία θεσπίζει μέτρα τα οποία πρέπει να ακολουθούνται από τα κράτη μέλη στις σχέσεις τους με τους οργανισμούς που είναι επιφορτισμένοι με την επιθεώρηση, τον έλεγχο και την πιστοποίηση πλοίων με στόχο τη συμμόρφωση προς τις διεθνείς συμβάσεις σχετικά με την ασφάλεια στη θάλασσα και την πρόληψη της θαλάσσιας ρύπανσης, προωθώντας, ταυτόχρονα, τον στόχο της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών. Αυτό περιλαμβάνει την ανάπτυξη και εφαρμογή απαιτήσεων ασφαλείας για το σκάφος, τη μηχανολογική και ηλεκτρολογική εγκατάσταση και την εγκατάσταση ελέγχου για πλοία που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής των διεθνών συμβάσεων.

#### Άρθρο 2

Για τους σκοπούς της παρούσας οδηγίας νοούνται ως:

- α) «πλοίο» πλοίο το οποίο εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής των διεθνών συμβάσεων·
- β) «πλοίο που φέρει σημαία κράτους μέλους» πλοίο που είναι νηολογημένο σε ένα κράτος μέλος και φέρει τη σημαία αυτού του κράτους μέλους σύμφωνα με τη νομοθεσία του· πλοία τα οποία δεν ανταποκρίνονται σ' αυτόν τον ορισμό εξομοιώνονται προς πλοία που φέρουν τη σημαία τρίτης χώρας·
- γ) «επιθεωρήσεις και εξετάσεις» επιθεωρήσεις και εξετάσεις που διεξάγονται υποχρεωτικά βάσει των διεθνών συμβάσεων·
- δ) «διεθνείς συμβάσεις» η Διεθνής Σύμβαση για την Ασφάλεια της Ζωής στη Θάλασσα της 1ης Νοεμβρίου 1974 (SOLAS 74), εξαιρουμένου του κεφαλαίου XI-2 του παραρτήματος της, η Διεθνής Σύμβαση περί γραμμών φορτώσεως πλοίων της 5ης Απριλίου 1966 και η Διεθνής Σύμβαση για την πρόληψη της ρύπανσης από τα πλοία της 2ας Νοεμβρίου 1973 (MARPOL), καθώς και τα σχετικά με τις συμβάσεις αυτές πρωτόκολλα και τροποποιήσεις και οι συναφείς κώδικες που έχουν υποχρεωτικό χαρακτήρα σε όλα τα κράτη μέλη στην ενημερωμένη τους έκδοση·

<sup>(1)</sup> ΕΕ L 204 της 21.7.1998, σ. 37.

<sup>(2)</sup> ΕΕ C 321 της 31.12.2003, σ. 1.

<sup>(3)</sup> Βλέπε σελίδα 11 της παρούσας Επίσημης Εφημερίδας.

- ε) «οργανισμός» μια νομική οντότητα, οι θυγατρικές της και άλλοι φορείς υπό τον έλεγχό της, οι οποίοι από κοινού ή μεμονωμένα φέρουν σε πέρας καθήκοντα που εμπίπτουν στο πεδίο της παρούσας οδηγίας·
- στ) «έλεγχος» για τους σκοπούς του στοιχείου ε), τα δικαιώματα, οι συμβάσεις ή άλλα μέσα, νομικά ή πραγματικά, τα οποία, είτε μεμονωμένα είτε σε συνδυασμό μεταξύ τους, παρέχουν τη δυνατότητα άσκησης αποφασιστικής επιρροής στη νομική οντότητα ή επιτρέπουν την άσκηση καθήκοντων που εμπίπτουν στο πεδίο της παρούσας οδηγίας·
- ζ) «αναγνωρισμένος οργανισμός» ο οργανισμός που έχει αναγνωριστεί σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 391/2009·
- η) «εξουσιοδότηση» η πράξη με την οποία κράτος μέλος δίνει αρμοδιότητα ή μεταβιβάζει αρμοδιότητα σε αναγνωρισμένο οργανισμό·
- θ) «θεσμοθετημένο πιστοποιητικό» πιστοποιητικό το οποίο έχει εκδοθεί από κράτος σημαίας ή για λογαριασμό του σύμφωνα με τις διεθνείς συμβάσεις·
- ι) «κανόνες και διαδικασίες» οι απαιτήσεις ενός αναγνωρισμένου οργανισμού για το σχεδιασμό, την κατασκευή, τον εξοπλισμό, τη συντήρηση και τον έλεγχο των πλοίων·
- ια) «πιστοποιητικό κλάσης» έγγραφο το οποίο εκδίδεται από αναγνωρισμένο οργανισμό και πιστοποιεί την καταλληλότητα πλοίου για συγκεκριμένη χρήση ή υπηρεσία, σύμφωνα με τους κανόνες και διαδικασίες που θεσπίζονται και δημοσιοποιούνται από τον εν λόγω αναγνωρισμένο οργανισμό·
- ιβ) «πιστοποιητικό ασφαλείας ραδιοεπικοινωνιών φορτηγού πλοίου» το πιστοποιητικό το οποίο εισάγει το πρωτόκολλο του 1988 για την τροποποίηση της SOLAS 74 που υιοθέτησε ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός (ΙΜΟ).

### Άρθρο 3

1. Αναλαμβάνοντας τις ευθύνες και τις υποχρεώσεις τους στο πλαίσιο των διεθνών συμβάσεων, τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι οι αρμόδιες αρχές τους μπορούν να διασφαλίζουν τη δέουσα εφαρμογή των διατάξεων των συμβάσεων αυτών, και ειδικότερα εκείνων που αφορούν την επιθεώρηση και τον έλεγχο πλοίων και την έκδοση θεσμοθετημένων πιστοποιητικών και πιστοποιητικών απαλλαγής όπως προβλέπεται από τις διεθνείς συμβάσεις. Τα κράτη μέλη ενεργούν σύμφωνα με τις σχετικές διατάξεις του παραρτήματος και του προσαρτήματος του ψηφίσματος Α.847(20) του ΙΜΟ σχετικά με τις κατευθυντήριες γραμμές που βοηθούν τα κράτη σημαίας κατά την εφαρμογή των πράξεων του ΙΜΟ.

2. Σε περίπτωση που, για τους σκοπούς της παραγράφου 1, κράτος μέλος αποφασίζει, για τα πλοία τα οποία φέρουν τη σημαία του:

- i) να εξουσιοδοτεί οργανισμούς να αναλαμβάνουν, πλήρως ή εν μέρει, τη διενέργεια επιθεωρήσεων και εξετάσεων που αφορούν

θεσμοθετημένα πιστοποιητικά, περιλαμβανομένων και εκείνων για την αξιολόγηση της συμμόρφωσης με τους κανόνες που αναφέρονται στο άρθρο 11, παράγραφος 2 και, εφόσον χρειάζεται, να εκδίδουν ή να ανανεώνουν τα σχετικά πιστοποιητικά ή

- ii) να εμπιστεύεται σε οργανισμούς την διενέργεια, πλήρως ή εν μέρει, των επιθεωρήσεων και εξετάσεων που αναφέρονται στο σημείο i),

αναθέτει τα καθήκοντα αυτά μόνο σε αναγνωρισμένους οργανισμούς.

Σε όλες τις περιπτώσεις, την πρώτη έκδοση των πιστοποιητικών απαλλαγής την εγκρίνει η αρμόδια αρχή.

Ωστόσο, όσον αφορά το πιστοποιητικό ασφαλείας ραδιοεπικοινωνιών φορτηγού πλοίου, τα καθήκοντα αυτά είναι δυνατόν να ανατίθενται σε ιδιωτικό φορέα αναγνωρισμένο από αρμόδια αρχή ο οποίος θα έχει επαρκή ικανότητα και ειδικευμένο προσωπικό για να διενεργεί, για λογαριασμό του, συγκεκριμένη αξιολόγηση της ασφάλειας των ραδιοεπικοινωνιών.

3. Το παρόν άρθρο δεν αφορά την πιστοποίηση ναυτικού εξοπλισμού ειδικού χαρακτήρα.

### Άρθρο 4

1. Κατά την εφαρμογή του άρθρου 3 παράγραφος 2, τα κράτη μέλη δεν μπορούν, καταρχήν, να αρνούνται να εξουσιοδοτήσουν οποιονδήποτε από τους αναγνωρισμένους οργανισμούς να αναλάβει τα καθήκοντα αυτά, με την επιφύλαξη των διατάξεων της παραγράφου 2 του παρόντος άρθρου και των άρθρων 5 και 9. Μπορούν, ωστόσο, να περιορίζουν τον αριθμό των οργανισμών που εξουσιοδοτούν ανάλογα με τις ανάγκες τους, εφόσον συντρέχουν διαφανείς και αντικειμενικοί λόγοι.

Υστερα από αίτηση κράτους μέλους, η Επιτροπή θεσπίζει κατάλληλα μέτρα, σύμφωνα με την κανονιστική διαδικασία στην οποία παραπέμπει το άρθρο 6 παράγραφος 2, για να διασφαλίσει την ορθή εφαρμογή του πρώτου εδαφίου της παρούσας παραγράφου, όσον αφορά την άρνηση εξουσιοδότησης και του άρθρου 8 όσον αφορά τις περιπτώσεις κατά τις οποίες η εξουσιοδότηση αναστέλλεται ή αίρεται.

2. Προκειμένου ένα κράτος μέλος να αποδεχθεί ότι κάποιος αναγνωρισμένος οργανισμός εγκατεστημένος σε τρίτη χώρα εκτελεί πλήρως ή εν μέρει τα καθήκοντα που αναφέρονται στο άρθρο 3, μπορεί να ζητεί από την εν λόγω τρίτη χώρα αμοιβαία μεταχείριση για εκείνους τους αναγνωρισμένους οργανισμούς που είναι εγκατεστημένοι στην Κοινότητα.

Επιπλέον, η Κοινότητα μπορεί να ζητεί από το τρίτο κράτος όπου είναι εγκατεστημένος αναγνωρισμένος οργανισμός αμοιβαία μεταχείριση των αναγνωρισμένων οργανισμών που είναι εγκατεστημένοι στην Κοινότητα.

## Άρθρο 5

1. Κάθε κράτος μέλος το οποίο αποφασίζει να ενεργεί όπως περιγράφεται στο άρθρο 3, παράγραφος 2, καθορίζει τις σχέσεις συνεργασίας μεταξύ της αρμόδιας αρχής του και των οργανισμών που ενεργούν για λογαριασμό του.

2. Οι σχέσεις συνεργασίας ρυθμίζονται με επίσημη γραπτή και χωρίς διακρίσεις συμφωνία ή ισοδύναμες νομικές ρυθμίσεις, όπου εκτίθενται τα συγκεκριμένα καθήκοντα και ο ρόλος των οργανισμών και όπου περιλαμβάνονται τουλάχιστον:

α) οι διατάξεις οι οποίες εκτίθενται στο προσάρτημα II του ψηφίσματος Α.739(18) του ΙΜΟ σχετικά με τις κατευθυντήριες γραμμές για την εξουσιοδότηση οργανισμών που ενεργούν για λογαριασμό των αρχών, αντλώντας έμπνευση από το παράρτημα, τα προσαρτήματα και το συμπλήρωμα της εγκυκλίου 710/ΜSC του ΙΜΟ και της εγκυκλίου 307/ΜΕΡPC σχετικά με την πρότυπη συμφωνία για την εξουσιοδότηση αναγνωρισμένων οργανισμών που ενεργούν για λογαριασμό των αρχών·

β) οι ακόλουθες διατάξεις που αφορούν την οικονομική ευθύνη:

i) εάν η ευθύνη που προκύπτει από οποιοδήποτε θαλάσσιο ατύχημα αποδοθεί τελικά και οριστικά από δικαστήριο στις αρχές ή προκύπτει ως μέρος της επίλυσης της διαφοράς μέσω διαδικασιών διαιτησίας, μαζί με την απαίτηση αποζημίωσης των ζημιωθέντων μερών για απώλεια ή ζημία σε περιουσία ή προσωπική βλάβη ή θάνατο, που αποδεικνύεται στο εν λόγω δικαστήριο ότι προκλήθηκε από ηθελημένη πράξη ή παράλειψη ή βαριά αμέλεια του αναγνωρισμένου οργανισμού, των φορέων, υπαλλήλων, πρακτόρων του ή άλλων που ενεργούν εξ ονόματος του αναγνωρισμένου οργανισμού, οι αρχές δικαιούνται οικονομική αποζημίωση από τον αναγνωρισμένο οργανισμό στο βαθμό που η ανωτέρω απώλεια, ζημία, βλάβη ή θάνατος προκλήθηκε, σύμφωνα με απόφαση του δικαστηρίου, από τον αναγνωρισμένο οργανισμό·

ii) εάν η ευθύνη που προκύπτει από οποιοδήποτε θαλάσσιο ατύχημα αποδοθεί τελικά και οριστικά από δικαστήριο στις αρχές ή προκύπτει ως μέρος της επίλυσης της διαφοράς μέσω διαδικασιών διαιτησίας, μαζί με απαίτηση αποζημίωσης των ζημιωθέντων μερών για προσωπική βλάβη ή θάνατο, που αποδεικνύεται στο εν λόγω δικαστήριο ότι προκλήθηκε από αμελή ή απερίσκεπτη πράξη ή παράλειψη του αναγνωρισμένου οργανισμού, των υπαλλήλων, πρακτόρων του ή άλλων που ενεργούν εξ ονόματος του αναγνωρισμένου οργανισμού, οι αρχές δικαιούνται οικονομική αποζημίωση από τον αναγνωρισμένο οργανισμό, στο βαθμό που η ανωτέρω προσωπική βλάβη ή θάνατος προκλήθηκε, σύμφωνα με απόφαση του δικαστηρίου, από τον αναγνωρισμένο οργανισμό· τα κράτη μέλη μπορούν να περιορίζουν το ανώτατο ποσό αποζημίωσης που πρέπει να καταβληθεί από τον αναγνωρισμένο οργανισμό, το οποίο πρέπει, ωστόσο, να είναι τουλάχιστον ίσο προς 4 εκατομμύρια ευρώ·

iii) εάν η ευθύνη που προκύπτει από οποιοδήποτε θαλάσσιο ατύχημα αποδοθεί τελικά και οριστικά από δικαστήριο στις αρχές ή προκύπτει ως μέρος της επίλυσης της διαφοράς μέσω διαδικασιών διαιτησίας, μαζί με απαίτηση αποζημίωσης των ζημιωθέντων μερών για απώλεια ή ζημία σε περιουσία, η οποία αποδεικνύεται στο εν λόγω δικαστήριο ότι προκλήθηκε από αμελή ή απερίσκεπτη πράξη ή παράλειψη του αναγνωρισμένου οργανισμού, των υπαλλήλων, πρακτόρων του ή άλλων που ενεργούν εξ ονόματος του αναγνωρισμένου οργανισμού, οι αρχές δικαιούνται οικονομική αποζημίωση από τον αναγνωρισμένο οργανισμό, στο βαθμό που η ανωτέρω απώλεια ή ζημία προκλήθηκε, σύμφωνα με απόφαση του δικαστηρίου, από τον αναγνωρισμένο οργανισμό· τα κράτη μέλη μπορούν να περιορίζουν το ανώτατο ποσό αποζημίωσης που πρέπει να καταβληθεί από τον αναγνωρισμένο οργανισμό, το οποίο πρέπει, ωστόσο, να είναι τουλάχιστον ίσο προς 2 εκατομμύρια ευρώ·

γ) διατάξεις για τη διενέργεια περιοδικού ελέγχου από την αρμόδια αρχή ή από αμερόληπτο εξωτερικό φορέα που ορίζεται από την αρμόδια αρχή, σχετικά με την άσκηση των καθηκόντων τα οποία οι οργανισμοί αναλαμβάνουν για λογαριασμό της, όπως αναφέρεται στο άρθρο 9, παράγραφος 1·

δ) δυνατότητα τυχαιών και λεπτομερών επιθεωρήσεων των πλοίων·

ε) διατάξεις για την υποχρεωτική διαβίβαση βασικών πληροφοριών σχετικά με την κατάταξη των πλοίων του στόλου τους στον ηηογνώμονά τους, αλλαγές, αναστολές και ανακλήσεις κλάσης.

3. Η συμφωνία ή οι ισοδύναμες νομικές ρυθμίσεις μπορεί να περιλαμβάνουν την υποχρέωση για τον αναγνωρισμένο οργανισμό να διατηρεί τοπική αντιπροσωπεία στο έδαφος του κράτους μέλους για λογαριασμό του οποίου ασκεί τα καθήκοντα που αναφέρονται στο άρθρο 3. Η απαίτηση αυτή μπορεί να ικανοποιείται από τοπική αντιπροσωπεία έχουσα νομική προσωπικότητα δυνάμει της νομοθεσίας του κράτους μέλους και υποκείμενη στη δικαιοδοσία των εθνικών δικαστηρίων του.

4. Κάθε κράτος μέλος παρέχει στην Επιτροπή ακριβείς πληροφορίες σχετικά με τις σχέσεις συνεργασίας που καθορίζονται σύμφωνα με το παρόν άρθρο. Στη συνέχεια η Επιτροπή ενημερώνει σχετικά τα άλλα κράτη μέλη.

## Άρθρο 6

1. Η Επιτροπή επικουρείται από την επιτροπή ασφαλείας στη ναυτιλία και πρόληψης της ρύπανσης από τα πλοία (COSS), η οποία συστάθηκε βάσει του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2099/2002 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (1).

2. Στις περιπτώσεις που γίνεται μεία της παρούσας παραγράφου, εφαρμόζονται τα άρθρα 5 και 7 της απόφασης 1999/468/ΕΚ, τηρουμένων των διατάξεων του άρθρου 8 της ίδιας απόφασης.

Η προδεσμία που προβλέπεται στο άρθρο 5 παράγραφος 6 της απόφασης 1999/468/ΕΚ ορίζεται τρίμηνη.

(1) ΕΕ L 324 της 29.11.2002, σ. 1.

3. Στις περιπτώσεις που γίνεται μνεία της παρούσας παραγράφου, εφαρμόζονται το άρθρο 5α παράγραφοι 1 έως 4 και το άρθρο 7 της απόφασης 1999/468/ΕΚ, τηρουμένων των διατάξεων του άρθρου 8 της ίδιας απόφασης.

#### Άρθρο 7

1. Η παρούσα οδηγία μπορεί, χωρίς να διευρύνεται το πεδίο εφαρμογής της, να τροποποιείται προκειμένου:

α) να ενσωματώνει, για τους σκοπούς της παρούσας οδηγίας, μεταγενέστερες τροποποιήσεις των σχετικών διεθνών συμβάσεων, πρωτοκόλλων, κωδίκων και ψηφισμάτων που αναφέρονται στο άρθρο 2 στοιχείο δ), στο άρθρο 3 παράγραφος 1 και στο άρθρο 5 παράγραφος 2, οι οποίες έχουν τεθεί σε ισχύ·

β) να τροποποιηθούν τα ποσά που ορίζονται στα σημεία ii) και iii) του άρθρου 5 παράγραφος 2 στοιχείο β).

Τα ανωτέρω μέτρα που αποσκοπούν στην τροποποίηση μη ουσιωδών στοιχείων της παρούσας οδηγίας θεσπίζονται διά της κανονιστικής διαδικασίας με έλεγχο στην οποία παραπέμπει το άρθρο 6 παράγραφος 3.

2. Μετά την έγκριση νέων πράξεων ή πρωτοκόλλων των διεθνών συμβάσεων που προβλέπονται στο άρθρο 2 στοιχείο δ), το Συμβούλιο, προτάσει της Επιτροπής, αποφασίζει, λαμβανομένων υπόψη των κοινοβουλευτικών διαδικασιών των κρατών μελών καθώς και των σχετικών διαδικασιών του ΙΜΟ, τις λεπτομέρειες για την επικύρωση των νέων αυτών πράξεων ή πρωτοκόλλων, μεριμνώντας συγχρόνως για την ομοιόμορφη και ταυτόχρονη εφαρμογή τους στα κράτη μέλη.

Οι τροποποιήσεις των διεθνών νομοθετημάτων που αναφέρονται στο άρθρο 2 στοιχείο δ) και στο άρθρο 5 μπορούν να αποκλείονται από το πεδίο εφαρμογής της παρούσας οδηγίας κατ' εφαρμογή του άρθρου 5 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2099/2002.

#### Άρθρο 8

Παρά τα ελάχιστα κριτήρια που θέτει το παράρτημα I του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 391/2009, όταν ένα κράτος μέλος θεωρεί ότι δεν είναι πλέον δυνατό κάποιος αναγνωρισμένος οργανισμός να έχει εξουσιοδότηση να εκτελεί για λογαριασμό του τα καθήκοντα που αναφέρονται στο άρθρο 3, μπορεί να αναστείλει ή να αφαιρέσει τη σχετική εξουσιοδότηση. Στην περίπτωση αυτή, το κράτος μέλος ενημερώνει αμελλητί την Επιτροπή και τα λοιπά κράτη μέλη για την απόφασή του και την αιτιολογεί.

#### Άρθρο 9

1. Κάθε κράτος μέλος διαπιστώνει αν οι αναγνωρισμένοι οργανισμοί που ενεργούν για λογαριασμό του στα πλαίσια του άρθρου 3 παράγραφος 2, εκπληρούν πράγματι τα καθήκοντα που προβλέπει το εν λόγω άρθρο κατά τρόπο ικανοποιητικό για την αρμόδια αρχή του.

2. Προκειμένου να προβεί στη διαπίστωση κατά την παράγραφο 1, κάθε κράτος μέλος, τουλάχιστον ανά διετία, παρακολουθεί κάθε

αναγνωρισμένο οργανισμό που ενεργεί για λογαριασμό του και απευθύνει στα άλλα κράτη μέλη και την Επιτροπή έκθεση των αποτελεσμάτων της εν λόγω παρακολούθησης το αργότερο έως τις 31 Μαρτίου κάθε έτους που ακολουθεί το έτος κατά το οποίο πραγματοποιήθηκε η παρακολούθηση.

#### Άρθρο 10

Αν κατά την άσκηση των δικαιωμάτων επιθεώρησης και των αντίστοιχων υποχρεώσεών τους ως κρατών λιμένα, τα κράτη μέλη διαπιστώσουν ότι αναγνωρισμένοι οργανισμοί που ενεργούν για λογαριασμό κράτους σημαίας έχουν εκδώσει έγκυρα θεσμοθετημένα πιστοποιητικά για πλοίο το οποίο δεν πληροί τις σχετικές απαιτήσεις των διεθνών συμβάσεων, ή αν διαπιστώσουν τυχόν παράλειψη πλοίου εφοδιασμένου με έγκυρο πιστοποιητικό κλάσης η οποία αφορά στοιχεία που καλύπτονται από το εν λόγω πιστοποιητικό, αναφέρουν το γεγονός στην Επιτροπή και στα άλλα κράτη μέλη, και ενημερώνουν σχετικά το οικείο κράτος σημαίας. Μόνον περιπτώσεις που συνιστούν σοβαρή απειλή για την ασφάλεια και το περιβάλλον ή μαρτυρούν ιδιαίτερος πλημμελή συμπεριφορά εκ μέρους των αναγνωρισμένων οργανισμών αναφέρονται για τους σκοπούς του παρόντος άρθρου. Ο οικείος αναγνωρισμένος οργανισμός ενημερώνεται για την σχετική περίπτωση κατά το χρόνο της αρχικής επιθεώρησης, ώστε να μπορεί να προβαίνει αμέσως στις ενδεδειγμένες επακόλουθες ενέργειες.

#### Άρθρο 11

1. Κάθε κράτος μέλος εξασφαλίζει ότι τα πλοία που φέρουν τη σημαία του σχεδιάζονται κατασκευάζονται, εξοπλίζονται και συντηρούνται σύμφωνα με κανόνες και διαδικασίες αναγνωρισμένου οργανισμού όσον αφορά το σκάφος, τη μηχανολογική και την ηλεκτρολογική εγκατάσταση και την εγκατάσταση ελέγχου.

2. Ένα κράτος μέλος μπορεί να αποφασίσει να χρησιμοποιεί κανόνες που θεωρεί ισοδύναμους προς τους κανόνες και τις διαδικασίες ενός αναγνωρισμένου οργανισμού μόνο υπό τον όρο ότι τους κοινοποιεί αμέσως στην Επιτροπή σύμφωνα με τη διαδικασία της οδηγίας 98/34/ΕΚ, καθώς και στα άλλα κράτη μέλη, και υπό τον όρο ότι δεν έχουν αποτελέσει αντικείμενο ενστάσεων άλλου κράτους μέλους ή της Επιτροπής και δεν έχουν κριθεί, σύμφωνα με την κανονιστική διαδικασία στην οποία παραπέμπει το άρθρο 6 παράγραφος 2, της παρούσας οδηγίας, ως μη ισοδύναμοι.

3. Τα κράτη μέλη συνεργάζονται με τους αναγνωρισμένους οργανισμούς τους οποίους εξουσιοδοτούν για την εκπόνηση κανόνων και διαδικασιών των εν λόγω οργανισμών. Διαβουλεύονται με τους αναγνωρισμένους οργανισμούς με σκοπό να επιτευχθεί συνεπής ερμηνεία των διεθνών συμβάσεων.

#### Άρθρο 12

Η Επιτροπή ενημερώνει ανά διετία το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο σχετικά με την πρόοδο που έχει σημειωθεί στην εφαρμογή της παρούσας οδηγίας στα κράτη μέλη.

### Άρθρο 13

1. Τα κράτη μέλη θέτουν σε ισχύ τις αναγκαίες νομοθετικές, κανονιστικές και διοικητικές διατάξεις για να συμμορφωθούν με την παρούσα οδηγία το αργότερο στις 17 Ιουνίου 2011. Ενημερώνουν αμέσως σχετικά την Επιτροπή.

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

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

### Άρθρο 14

Η οδηγία 94/57/EK, όπως τροποποιήθηκε από τις οδηγίες που εμφανίζονται στο παράρτημα I μέρος Α, καταργείται από 17 Ιουνίου 2009, με την επιφύλαξη των υποχρεώσεων των κρατών μελών όσον

αφορά την προθεσμία μεταφοράς στο εθνικό δίκαιο των οδηγιών που παρατίθενται στο παράρτημα I μέρος Β.

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

### Άρθρο 15

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

### Άρθρο 16

Η παρούσα οδηγία απευθύνεται στα κράτη μέλη.

Στρασβούργο, 23 Απριλίου 2009.

Για το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο  
Ο Πρόεδρος  
H.-G. PÖTTERING

Για το Συμβούλιο  
Ο Πρόεδρος  
P. NEČAS

## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι

## ΜΕΡΟΣ Α

## Καταργούμενη οδηγία με τις διαδοχικές τροποποιήσεις της

(κατά το άρθρο 14)

|   |                                |
|---|--------------------------------|
| Οδηγία 94/57/ΕΚ του Συμβουλίου                                    | ΕΕ L 319 της 12.12.1994, σ. 20 |
| Οδηγία 97/58/ΕΚ της Επιτροπής                                     | ΕΕ L 274 της 7.10.1997, σ. 8   |
| Οδηγία 2001/105/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου | ΕΕ L 19 της 22.1.2002, σ. 9    |
| Οδηγία 2002/84/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου  | ΕΕ L 324 της 29.11.2002, σ. 53 |

## ΜΕΡΟΣ Β

## Προθεσμίες μεταφοράς στο εθνικό δίκαιο

(κατά το άρθρο 14)

| Οδηγία      | Προθεσμία μεταφοράς |
|-------------|---------------------|
| 94/57/ΕΚ    | 31 Δεκεμβρίου 1995  |
| 97/58/ΕΚ    | 30 Σεπτεμβρίου 1998 |
| 2001/105/ΕΚ | 22 Ιουλίου 2003     |
| 2002/84/ΕΚ  | 23 Νοεμβρίου 2003   |



## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ II

## Πίνακας αντιστοιχίας

| Οδηγία 94/57/ΕΚ   | Παρούσα οδηγία                                | Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 391/2009       |
|---|---|--------------------------------------|
| Άρθρο 1   | Άρθρο 1                                       | Άρθρο 1                              |
| Άρθρο 2 στοιχείο α)   | Άρθρο 2 στοιχείο α)                           | Άρθρο 2 στοιχείο α)                  |
| Άρθρο 2 στοιχείο β)   | Άρθρο 2 στοιχείο β)                           | -                                    |
| Άρθρο 2 στοιχείο γ)   | Άρθρο 2 στοιχείο γ)                           | -                                    |
| Άρθρο 2 στοιχείο δ)   | Άρθρο 2 στοιχείο δ)                           | Άρθρο 2 στοιχείο β)                  |
| Άρθρο 2 στοιχείο ε)   | Άρθρο 2 στοιχείο ε)                           | Άρθρο 2 στοιχείο γ)                  |
| -   | Άρθρο 2 στοιχείο στ)                          | Άρθρο 2 στοιχείο δ)                  |
| Άρθρο 2 στοιχείο στ)  | Άρθρο 2 στοιχείο ζ)                           | Άρθρο 2 στοιχείο ε)                  |
| Άρθρο 2 στοιχείο ζ)   | Άρθρο 2 στοιχείο η)                           | Άρθρο 2 στοιχείο στ)                 |
| Άρθρο 2 στοιχείο η)   | Άρθρο 2 στοιχείο θ)                           | Άρθρο 2 στοιχείο ζ)                  |
| Άρθρο 2 στοιχείο θ)   | Άρθρο 2 στοιχείο ια)                          | Άρθρο 2 στοιχείο θ)                  |
| -   | Άρθρο 2 στοιχείο ι)                           | Άρθρο 2 στοιχείο η)                  |
| Άρθρο 2 στοιχείο ι)   | Άρθρο 2 στοιχείο ιβ)                          | -                                    |
| Άρθρο 2 στοιχείο ια)  | -   | Άρθρο 2 στοιχείο ι)                  |
| Άρθρο 3   | Άρθρο 3                                       | -                                    |
| Άρθρο 4 παράγραφος 1 πρώτη πρόταση                            | -   | Άρθρο 3 παράγραφος 1                 |
| Άρθρο 4 παράγραφος 1 δεύτερη πρόταση                          | -   | Άρθρο 3 παράγραφος 2                 |
| Άρθρο 4 παράγραφος 1 τρίτη πρόταση                            | -   | -                                    |
| Άρθρο 4 παράγραφος 1 τέταρτη πρόταση                          | -   | Άρθρο 4 παράγραφος 1                 |
| -   | -   | Άρθρο 3 παράγραφος 3                 |
| -   | -   | Άρθρο 4 παράγραφοι 2, 3, 4           |
| -   | -   | Άρθρο 5                              |
| -   | -   | Άρθρο 6                              |
| -   | -   | Άρθρο 7                              |
| Άρθρο 5 παράγραφος 1  | Άρθρο 4 παράγραφος 1                          | -                                    |
| Άρθρο 5 παράγραφος 3  | Άρθρο 4 παράγραφος 2                          | -                                    |
| Άρθρο 6 παράγραφοι 1, 2, 3, 4                                 | Άρθρο 5 παράγραφοι 1, 2, 3, 4                 | -                                    |
| Άρθρο 6 παράγραφος 5  | -   | -                                    |
| Άρθρο 7   | Άρθρο 6                                       | Άρθρο 12                             |
| Άρθρο 8 παράγραφος 1 πρώτη περίπτωση                          | Άρθρο 7 παράγραφος 1 πρώτο εδάφιο στοιχείο α) | -                                    |
| Άρθρο 8 παράγραφος 1 δεύτερη περίπτωση                        | -   | Άρθρο 13 παράγραφος 1                |
| Άρθρο 8 παράγραφος 1 τρίτη περίπτωση                          | Άρθρο 7 παράγραφος 1 πρώτο εδάφιο στοιχείο β) | -                                    |
| -   | Άρθρο 7 παράγραφος 1 δεύτερο εδάφιο           | Άρθρο 13 παράγραφος 1 δεύτερο εδάφιο |
| Άρθρο 8 παράγραφος 2  | Άρθρο 7 παράγραφος 2                          | -                                    |
| Άρθρο 8 παράγραφος 2 δεύτερο εδάφιο                           | -   | Άρθρο 13 παράγραφος 2                |
| Άρθρο 9 παράγραφος 1  | -   | -                                    |
| Άρθρο 9 παράγραφος 2  | -   | -                                    |
| Άρθρο 10 παράγραφος 1 εισαγωγικές λέξεις                      | Άρθρο 8                                       | -                                    |
| Άρθρο 10 παράγραφος 1 στοιχεία α), β), γ), παράγραφοι 2, 3, 4 | -   | -                                    |
| Άρθρο 11 παράγραφοι 1, 2                                      | Άρθρο 9 παράγραφοι 1, 2                       | -                                    |

| Οδηγία 94/57/ΕΚ          | Παρούσα οδηγία              | Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 391/2009                                |
|--------------------------|-----------------------------|---|
| Άρθρο 11 παράγραφοι 3, 4 | -                           | Άρθρο 8 παράγραφοι 1, 2                                       |
| Άρθρο 12                 | Άρθρο 10                    | -   |
| Άρθρο 13                 | -                           | -   |
| Άρθρο 14                 | Άρθρο 11 παράγραφοι 1 και 2 | -   |
| -                        | Άρθρο 11 παράγραφος 3       | -   |
| -                        | Άρθρο 12                    | -   |
| -                        | -                           | Άρθρο 9   |
| Άρθρο 15 παράγραφος 1    | -                           | -   |
| -                        | -                           | Άρθρο 10 παράγραφοι 1, 2                                      |
| Άρθρο 15 παράγραφος 2    | -                           | Άρθρο 10 παράγραφος 3   |
| Άρθρο 15 παράγραφος 3    | -                           | Άρθρο 10 παράγραφος 4   |
| Άρθρο 15 παράγραφος 4    | -                           | Άρθρο 10 παράγραφος 5   |
| Άρθρο 15 παράγραφος 5    | -                           | Άρθρο 10 παράγραφος 6 πρώτο, δεύτερο, τρίτο και πέμπτο εδάφιο |
| -                        | -                           | Άρθρο 10 παράγραφος 6 έταρτο εδάφιο                           |
| Άρθρο 16                 | Άρθρο 13                    | -   |
| Άρθρο 17                 | Άρθρο 16                    | -   |
| -                        | Άρθρο 14                    | -   |
| -                        | Άρθρο 15                    | -   |
| -                        | -                           | Άρθρο 11  |
| -                        | -                           | Άρθρο 14  |
| -                        | -                           | Άρθρο 15  |
| -                        | -                           | Άρθρο 16  |
| -                        | -                           | Άρθρο 17  |
| -                        | -                           | Άρθρο 18  |
| -                        | -                           | Άρθρο 19  |
| Παράρτημα                | -                           | Παράρτημα Ι   |
| -                        | Παράρτημα Ι                 | -   |
| -                        | Παράρτημα ΙΙ                | Παράρτημα ΙΙ  |

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

της 23ης Απριλίου 2009

σχετικά με τον έλεγχο των πλοίων από το κράτος λιμένα

(αναδιατύπωση)

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ,

Έχοντας υπόψη:

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

την πρόταση της Επιτροπής,

τη γνώμη της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής<sup>(1)</sup>,

τη γνώμη της Επιτροπής των Περιφερειών<sup>(2)</sup>,

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

Εκτιμώντας τα εξής:

- (1) Η οδηγία 95/21/ΕΚ του Συμβουλίου, της 19ης Ιουνίου 1995, για τον έλεγχο των πλοίων από το κράτος του λιμένα<sup>(4)</sup> έχει τροποποιηθεί επανειλημμένα και ουσιαστικά. Με την ευκαιρία νέων τροποποιήσεων, είναι σκόπιμη, για λόγους σαφήνειας, η αναδιατύπωσή της.
- (2) Η Κοινότητα ανησυχεί σοβαρά για τις απώλειες που οφείλονται σε ναυτικά ατυχήματα και για τη ρύπανση της θάλασσας και των ακτών των κρατών μελών.
- (3) Η Κοινότητα ανησυχεί επίσης για τις συνθήκες διαβίωσης και εργασίας επί των πλοίων.
- (4) Η ασφάλεια, η πρόληψη της ρύπανσης και οι συνθήκες διαβίωσης και εργασίας επί των πλοίων μπορούν να βελτιωθούν αισθητά με τη δραστηκή μείωση του αριθμού των

πλοίων τα οποία πλέουν στα κοινοτικά ύδατα και τα οποία δεν ανταποκρίνονται στους σχετικούς κανόνες, αν εφαρμοστούν αυστηρά οι συμβάσεις, οι διεθνείς κώδικες και τα ψηφίσματα.

- (5) Προς τον σκοπό αυτόν, σύμφωνα με την απόφαση 2007/431/ΕΚ του Συμβουλίου της 7ης Ιουνίου 2007, για την εξουσιοδότηση των κρατών μελών να επικυρώσουν, προς το συμφέρον της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, τη σύμβαση ναυτικής εργασίας του 2006 της Διεθνούς Οργάνωσης Εργασίας<sup>(5)</sup>, τα κράτη μέλη θα πρέπει να επιδιώξουν να λάβουν τα αναγκαία μέτρα για την κύρωση της Σύμβασης αυτής το ταχύτερο δυνατόν, και κατά προτίμηση πριν από τις 31 Δεκεμβρίου 2010.
- (6) Η ευθύνη για τον έλεγχο της συμμόρφωσης των πλοίων με τα διεθνή πρότυπα για την ασφάλεια, την πρόληψη της ρύπανσης και τις συνθήκες διαβίωσης και εργασίας επί του πλοίου, αποτελεί αρμοδιότητα πρωτίστως του κράτους σημαίας. Το κράτος σημαίας, βασιζόμενο, ανάλογα με την περίπτωση, σε αναγνωρισμένους οργανισμούς, εγγυάται πλήρως την πληρότητα και αποτελεσματικότητα των επιθεωρήσεων κάθε τύπου που αναλαμβάνονται προκειμένου να εκδοθούν τα σχετικά πιστοποιητικά. Η ευθύνη για τη διατήρηση της κατάστασης του πλοίου και του πληρώματος μετά την επιθεώρηση, ώστε να συμμορφώνεται με τις απαιτήσεις των συμβάσεων που εφαρμόζονται στο πλοίο, υπάγεται στην αρμοδιότητα της πλοιοκτητριας εταιρείας. Έχει παρατηρηθεί, ωστόσο, σοβαρό κενό όσον αφορά την εφαρμογή και την επιβολή των διεθνών αυτών προτύπων από ορισμένα κράτη σημαίας. Εφεξής, ως δεύτερη γραμμή άμυνας κατά της μη ανταποκρινόμενης στα σχετικά πρότυπα ναυτιλίας, πρέπει επίσης να διασφαλίζονται από το κράτος λιμένα ο έλεγχος της συμμόρφωσης με τα διεθνή πρότυπα για την ασφάλεια, η πρόληψη της ρύπανσης και οι συνθήκες διαβίωσης και εργασίας επί του πλοίου, μολονότι αναγνωρίζεται ότι η επιθεώρηση ελέγχου του κράτους λιμένα δεν αποτελεί επιθεώρηση («survey») και ότι τα αντίστοιχα έντυπα επιθεώρησης δεν αποτελούν πιστοποιητικά αξιολογίας.
- (7) Μια εναρμονισμένη προσέγγιση της αποτελεσματικής επιβολής αυτών των διεθνών προτύπων από τα κράτη μέλη στα πλοία που πλέουν στα ύδατα, τα οποία υπάγονται στη δικαιοδοσία τους, και χρησιμοποιούν τους λιμένες τους, θα επιτρέψει να αποφευχθούν στρεβλώσεις του ανταγωνισμού.
- (8) Ο κλάδος της ναυτιλίας απειλείται από τρομοκρατικές ενέργειες. Ενδείκνυται η αποτελεσματική εφαρμογή μέτρων ασφάλειας των μεταφορών, τα δε κράτη μέλη πρέπει να παρακολουθούν αυστηρά τη συμμόρφωση με τους κανόνες ασφάλειας πραγματοποιώντας ελέγχους ασφάλειας.

(1) ΕΕ C 318 της 23.12.2006, σ. 195.

(2) ΕΕ C 229 της 22.9.2006, σ. 38.

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

(4) ΕΕ L 157 της 7.7.1995, σ. 1.

(5) ΕΕ L 161 της 22.6.2007, σ. 63.

- (9) Ενδείκνυται να αξιοποιηθεί η πείρα που έχει αποκτηθεί στα πλαίσια του μνημονίου συνεννόησης για τον έλεγχο των πλοίων από το κράτος λιμένα (ΜΣ των Παρισίων), το οποίο υπεγράφη στο Παρίσι στις 26 Ιανουαρίου 1982.
- (10) Ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός για την Ασφάλεια στην Θάλασσα που δημιουργήθηκε με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1406/2002 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου<sup>(1)</sup>, πρέπει να παράσχει την αναγκαία υποστήριξη για να εξασφαλιστεί η συγκλίνουσα και αποτελεσματική εφαρμογή του συστήματος ελέγχου από το κράτος λιμένα. Ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός για την Ασφάλεια στη Θάλασσα θα πρέπει να συμβάλει ιδιαίτερα στην ανάπτυξη και εφαρμογή της βάσης δεδομένων των επιθεωρήσεων που δημιουργείται σύμφωνα με την παρούσα οδηγία εναρμονισμένου κοινοτικού προγράμματος για την κατάρτιση και την εκτίμηση προσόντων των επιθεωρητών που πραγματοποιούν τον έλεγχο του κράτους λιμένα από τα κράτη μέλη.
- (11) Για να είναι αποτελεσματικό, το σύστημα ελέγχου από το κράτος λιμένα θα πρέπει να έχει ως στόχο να εξασφαλίσει ότι όλα τα πλοία που καταπλέουν στους λιμένες και στα αγκυροβόλια της Κοινότητας επιθεωρούνται τακτικά. Η επιθεώρηση θα πρέπει να επικεντρώνεται στα πλοία που δεν ανταποκρίνονται στα πρότυπα. Αντίθετα, τα ποιοτικά πλοία, δηλαδή όσα επιδεικνύουν ικανοποιητικό ιστορικό επιθεωρήσεων ή φέρουν σημαία κράτους που συμμορφώνεται με το εθελοντικό πρόγραμμα ελέγχων των κρατών μελών του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (ΙΜΟ), θα πρέπει να ανταμείβονται μέσω της διεξαγωγής λιγότερο συχνών επιθεωρήσεων. Προς τον σκοπό αυτόν, τα κράτη μέλη θα πρέπει να δίνουν ιδίως προτεραιότητα στην επιθεώρηση πλοίων που υπάγονται στην κατηγορία υψηλού κινδύνου.
- (12) Οι νέες αυτές ρυθμίσεις επιθεώρησης θα πρέπει να ενσωματωθούν στο κοινοτικό σύστημα ελέγχου από το κράτος λιμένα ευθύς ως οριστούν οι διάφορες πτυχές τους και με βάση πρόγραμμα κατανομής των επιθεωρήσεων σύμφωνα με το οποίο κάθε κράτος μέλος συμβάλλει δίκαια στην επίτευξη του στόχου της Κοινότητας για πρόγραμμα πλήρους επιθεώρησης και ο όγκος επιθεωρήσεων κατανέμεται ισότιμα μεταξύ των κρατών μελών. Το εν λόγω πρόγραμμα κατανομής των επιθεωρήσεων θα πρέπει να αναθεωρείται λαμβάνοντας υπόψη την κτηθείσα εμπειρία από το νέο σύστημα ελέγχου από το κράτος λιμένα, με στόχο τη βελτίωση της αποτελεσματικότητάς του. Επιπλέον, τα κράτη μέλη θα πρέπει να προσλαμβάνουν και να διατηρούν τον απαιτούμενο αριθμό προσωπικού, περιλαμβανομένων εμπειρών επιθεωρητών, λαμβάνοντας υπόψη τον όγκο και τα χαρακτηριστικά της κίνησης των πλοίων σε κάθε λιμένα.
- (13) Το σύστημα επιθεωρήσεων που δημιουργείται με την παρούσα οδηγία λαμβάνει υπόψη τις εργασίες που πραγματοποιήθηκαν στο πλαίσιο του ΜΣ των Παρισίων. Δεδομένου ότι οι τυχόν εξελίξεις που θα προκύψουν από το ΜΣ των Παρισίων θα πρέπει να συμφωνηθούν σε κοινοτικό επίπεδο προτού ισχύσουν εντός της ΕΕ, θα πρέπει να καθιερωθεί και να διατηρηθεί στενός συντονισμός μεταξύ της Κοινότητας και του ΜΣ προκειμένου να διευκολυνθεί η όσο το δυνατόν μεγαλύτερη σύγκλιση.
- (14) Η Επιτροπή θα πρέπει να διαχειρίζεται και να ενημερώνει τη βάση δεδομένων, σε στενή συνεργασία με το ΜΣ των Παρισίων. Η βάση δεδομένων των επιθεωρήσεων θα πρέπει να ενσωματώνει τα δεδομένα των επιθεωρήσεων των κρατών μελών και όλων των υπογραφόντων του ΜΣ των Παρισίων. Μέχρις ότου το κοινοτικό σύστημα θαλάσσιων πληροφοριών, το SafeSeaNet, καταστεί πλήρως επιχειρησιακό και επιτρέπει την αυτόματη καταχώριση των δεδομένων όσον αφορά τις προσεγγίσεις πλοίων στη βάση δεδομένων των επιθεωρήσεων, τα κράτη μέλη θα πρέπει να παρέχουν στην Επιτροπή τις απαιτούμενες πληροφορίες για την εξασφάλιση της κατάλληλης παρακολούθησης της εφαρμογής της παρούσας οδηγίας, ιδίως ως προς τις κινήσεις των πλοίων. Βάσει των δεδομένων των επιθεωρήσεων που παρέχουν τα κράτη μέλη, η Επιτροπή θα πρέπει να εξαγάγει, από τη βάση δεδομένων των επιθεωρήσεων, δεδομένα σχετικά με την κατηγορία κινδύνου των πλοίων, σχετικά με τα πλοία που πρέπει να υποβληθούν σε επιθεώρηση και σχετικά με τις κινήσεις των πλοίων, θα πρέπει δε να υπολογίζει τις υποχρεώσεις επιθεωρήσεων κάθε κράτους μέλους. Η βάση δεδομένων των επιθεωρήσεων θα πρέπει επίσης να μπορεί να διασυνδέεται με άλλες κοινοτικές βάσεις δεδομένων στον τομέα της ασφάλειας στη θάλασσα.
- (15) Τα κράτη μέλη θα πρέπει να προσπαθήσουν να επανεξετάσουν τη μέθοδο υπολογισμού του λευκού/γκριζού/μαύρου καταλόγου των κρατών της σημαίας στα πλαίσια του ΜΣ των Παρισίων, προκειμένου να εξασφαλιστεί ότι η μέθοδος είναι δίκαιη, ειδικότερα σε σχέση με τον τρόπο αντιμετώπισης των κρατών σημαίας με μικρούς στόλους.
- (16) Οι κανόνες και οι διαδικασίες σχετικά με τις επιθεωρήσεις από το κράτος λιμένα, συμπεριλαμβανομένων των κριτηρίων σχετικά με την κράτηση πλοίου, θα πρέπει να εναρμονιστούν, για να διασφαλιστεί σταθερό επίπεδο αποτελεσματικότητας στο σύνολο των λιμένων, έτσι ώστε να μειωθεί δραστικά η επιλεκτική χρησιμοποίηση ορισμένων λιμένων προορισμού, με στόχο να αποφευχθεί η διενέργεια κατάλληλου ελέγχου.
- (17) Οι περιοδικές και πρόσθετες επιθεωρήσεις θα πρέπει να περιλαμβάνουν εξέταση προκαθορισμένων χώρων κάθε πλοίου οι οποίοι ποικίλλουν ανάλογα με τον τύπο του πλοίου, τον τύπο της επιθεώρησης και τα ευρήματα των προηγούμενων επιθεωρήσεων στο πλαίσιο του ελέγχου από το κράτος λιμένα. Η βάση δεδομένων των επιθεωρήσεων αναφέρει τα στοιχεία για τον προσδιορισμό των επικινδύνων χώρων που πρέπει να ελέγχονται σε κάθε επιθεώρηση.
- (18) Ορισμένες κατηγορίες πλοίων παρουσιάζουν μείζονα κίνδυνο ή ρύπανσης όταν φθάσουν σε ορισμένη ηλικία και, κατά συνέπεια, θα πρέπει να υπόκεινται σε εκτεταμένη επιθεώρηση. Θα πρέπει μάλιστα να απαιτείται ο καθορισμός των λεπτομερειών αυτών των εκτεταμένων επιθεωρήσεων.
- (19) Στο πλαίσιο του συστήματος επιθεωρήσεων που θεσπίζει η παρούσα οδηγία τα διαστήματα μεταξύ των περιοδικών επιθεωρήσεων των πλοίων εξαρτώνται από την κατηγορία κινδύνου κάθε πλοίου η οποία καθορίζεται βάσει ορισμένων γενικών και ιστορικών παραμέτρων. Για τα πλοία υψηλού κινδύνου το διάστημα αυτό δεν θα πρέπει να υπερβαίνει τους έξι μήνες.
- (20) Προκειμένου να παρασχεθούν στις αρμόδιες αρχές ελέγχου του κράτους λιμένα πληροφορίες σχετικά με τα πλοία στους λιμένες ή στα αγκυροβόλια, οι λιμενικές αρχές ή οι φορείς που έχουν οριστεί για το σκοπό αυτό θα πρέπει να τους διαβιβάζουν τις αναγγελίες των αφίξεων των πλοίων, ει δυνατόν άμα τη παραλαβή τους.

<sup>(1)</sup> ΕΕ L 208 της 5.8.2002, σ. 1.

- (21) Ορισμένα πλοία, λόγω της κακής κατάστασής τους, των επιδόσεων του κράτους της σημαίας τους και του ιστορικού τους, συνιστούν σαφή κίνδυνο για την ασφάλεια στη θάλασσα και το θαλάσσιο περιβάλλον. Είναι συνεπώς θεμιτό για την Κοινότητα να αποθαρρύνει τα πλοία αυτά από την προσέγγιση στους λιμένες και στα αγκυροβόλια των κρατών μελών. Η απαγόρευση πρόσβασης θα πρέπει να είναι αναλογική και θα μπορεί να συνεπάγεται μόνιμη απαγόρευση πρόσβασης εφόσον ο έχων την εκμετάλλευση του πλοίου παραλείπει συστηματικά να λάβει μέτρα αποκατάστασης παρά τις επανειλημμένες απαγορεύσεις πρόσβασης και κρατήσεις πλοίων σε λιμένες και αγκυροβόλια που ευρίσκονται εντός της Κοινότητας. Οιαδήποτε τρίτη απαγόρευση πρόσβασης μπορεί να αρθεί μόνον εάν τηρηθεί σειρά προϋποθέσεων με τις οποίες επιδιώκεται να εξασφαλισθεί ότι είναι δυνατή η ασφαλής εκμετάλλευση του συγκεκριμένου πλοίου στα ύδατα της Κοινότητας, ιδίως όσον αφορά το κράτος της σημαίας του πλοίου και τη διαχειρίστρια εταιρεία. Σε ενάντια περίπτωση θα πρέπει να απαγορευθεί μόνιμα η πρόσβαση του πλοίου σε λιμένες και αγκυροβόλια των κρατών μελών. Για λόγους διαφάνειας, ο κατάλογος των πλοίων στα οποία έχει απαγορευθεί η πρόσβαση σε λιμένες και αγκυροβόλια που ευρίσκονται εντός της Κοινότητας θα πρέπει να δημοσιοποιείται.
- (22) Για να μειωθεί ο φόρτος που επιβάλλεται σε ορισμένες αρχές και εταιρείες λόγω επαναλαμβανόμενων επιθεωρήσεων, οι επιθεωρήσεις με βάση την οδηγία 1999/35/EK του Συμβουλίου, της 29ης Απριλίου 1999, σχετικά με ένα σύστημα υποχρεωτικών επιθεωρήσεων για την ασφαλή εκτέλεση τακτικών δρομολογίων από οχηματαγωγά go-go και ταχύπλοα επιβατηγά σκάφη<sup>(1)</sup>, οι οποίες πραγματοποιούνται σε οχηματαγωγά go-go ή σε ταχύπλοα επιβατηγά πλοία από κράτος υποδοχής το οποίο δεν είναι το κράτος της σημαίας του σκάφους και οι οποίες περιλαμβάνουν τουλάχιστον όλα τα σημεία εκτεταμένης επιθεώρησης, θα πρέπει να λαμβάνονται υπόψη κατά τον υπολογισμό της κατηγορίας κινδύνου του πλοίου, των διαστημάτων μεταξύ των επιθεωρήσεων και της εκπλήρωσης της υποχρέωσης επιθεωρήσεων κάθε κράτους μέλους. Επιπλέον, η Επιτροπή θα πρέπει να εξετάσει κατά πόσον είναι σκόπιμη η μελλοντική τροποποίηση της οδηγίας 1999/35/EK ώστε να αυξηθεί το απαιτούμενο επίπεδο ασφαλείας για την εκτέλεση δρομολογίων από οχηματαγωγά go-go και ταχύπλοα επιβατηγά σκάφη προς και από λιμένες κρατών μελών.
- (23) Η μη συμμόρφωση με τις διατάξεις των σχετικών συμβάσεων θα πρέπει να διορθωθεί. Στα πλοία τα οποία πρέπει να αποτελέσουν αντικείμενο μέτρων αποκατάστασης, θα πρέπει να επιβάλλεται κράτηση όταν οι παρατηρούμενες ελλείψεις συνιστούν σαφώς κίνδυνο για την ασφάλεια, την υγεία ή το περιβάλλον, μέχρις ότου οι σχετικές ελλείψεις αποκατασταθούν.
- (24) Θα πρέπει να προβλεφθεί δικαίωμα προσφυγής κατά των διαταγών των αρμοδίων αρχών περί επιβολής κράτησης, ώστε να αποφεύγεται η λήψη παράλογων αποφάσεων ικανών να προκαλέσουν αδικαιολόγητη κράτηση πλοίου και καθυστέρηση. Τα κράτη μέλη θα πρέπει να συνεργάζονται προκειμένου να διασφαλίσουν ότι οι προσφυγές διεκπεραιώνονται σε εύλογο χρονικό διάστημα σύμφωνα με την εθνική τους νομοθεσία.
- (25) Όσον αφορά τις αρχές και τους επιθεωρητές που συμμετέχουν στις δραστηριότητες ελέγχου από το κράτος λιμένα δεν πρέπει να υπάρχει σύγκρουση συμφερόντων, ούτε σε σχέση με τον λιμένα επιθεώρησης ούτε με τα επιθεωρούμενα πλοία και τα συναφή συμφέροντα. Οι επιθεωρητές πρέπει να έχουν επαρκή προσόντα και πρέπει να λαμβάνουν κατάλληλη εκπαίδευση έτσι ώστε να διατηρούν και να βελτιώνουν τις ικανότητές τους όσον αφορά την διεξαγωγή των επιθεωρήσεων. Τα κράτη μέλη πρέπει να συνεργάζονται για την ανάπτυξη και προώθηση εναρμονισμένου κοινοτικού προγράμματος για την κατάρτιση και την αξιολόγηση των προσόντων των επιθεωρητών.
- (26) Οι πλοηγοί και οι λιμενικές αρχές ή οργανισμοί θα πρέπει να έχουν την δυνατότητα να παρέχουν χρήσιμες πληροφορίες σχετικά με τις εμφανείς ανωμαλίες που εντοπίζονται επί των πλοίων.
- (27) Οι καταγγελίες από πρόσωπα που έχουν έννομο συμφέρον σχετικά με τις συνθήκες διαβίωσης και εργασίας επί των πλοίων πρέπει να ερευνώνται. Σε κάθε άτομο που υποβάλλει καταγγελία πρέπει να παρέχεται πληροφόρηση σχετικά με τις ενέργειες που αναλήφθηκαν σε συνέχεια της εν λόγω καταγγελίας.
- (28) Η συνεργασία μεταξύ των αρμόδιων αρχών των κρατών μελών και άλλων αρχών ή φορέων είναι απαραίτητη για τη διασφάλιση της αποτελεσματικής παρακολούθησης των πλοίων στα οποία επιτρέπεται να συνεχίσουν τον πλου τους με ελλείψεις, και για την ανταλλαγή πληροφοριών σχετικά με τα ελλειμνισμένα πλοία.
- (29) Δεδομένου ότι η βάση δεδομένων των επιθεωρήσεων αποτελεί ζωτικό μέρος του ελέγχου από το κράτος λιμένα, τα κράτη μέλη πρέπει να εξασφαλίσουν ότι αυτή επικαιροποιείται με βάση τις κοινοτικές απαιτήσεις.
- (30) Η δημοσίευση των πληροφοριών σχετικά με τα πλοία και τους αντίστοιχους εφοπλιστές ή εταιρείες που δεν συμμορφώνονται με τα διεθνή πρότυπα όσον αφορά την ασφάλεια, την υγεία και την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος, λαμβάνοντας υπόψη το μέγεθος του στόλου των εταιριών, μπορεί να αποθαρρύνει αποτελεσματικά τους ναυλωτές από τη χρησιμοποίηση των πλοίων αυτών και να αποτελέσει κίνητρο για τη λήψη μέτρων αποκατάστασης από τους πλοιοκτήτες τους. Όσον αφορά τις πληροφορίες που πρέπει να διατίθενται, η Επιτροπή θα πρέπει να καθιερώσει στενή συνεργασία με το ΜΣ των Παρισίων και να λαμβάνει υπόψη της οποιοσδήποτε δημοσιευόμενες πληροφορίες ώστε να αποφεύγονται οι περιττές αλληλεπικαλύψεις. Τα κράτη μέλη θα πρέπει να παρέχουν τις σχετικές πληροφορίες μόνο μία φορά.
- (31) Ολόκληρο το κόστος της επιθεώρησης πλοίων που δικαιολογούν κράτηση πλοίου, και εκείνων που συνδέονται με την άρση της απαγόρευσης πρόσβασης, πρέπει να καταλογίζεται στον πλοιοκτήτη ή τον έχοντα την εκμετάλλευση.

(<sup>1</sup>) EE L 138 της 1.6.1999, σ. 1.

- (32) 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 δραστηριοτήτων που ανατίθενται στην Επιτροπή <sup>(1)</sup>.
- (33) Ενδείκνυται ιδίως να εξουσιοδοτηθεί η Επιτροπή να τροποποιήσει την παρούσα οδηγία προκειμένου να εφαρμόσει τυχόν μεταγενέστερες τροποποιήσεις των συμβάσεων των διεθνών κωδικών και ψηφισμάτων, και να θεσπίσει τους κανόνες εφαρμογής των διατάξεων των άρθρων 8 και 10. Δεδομένου ότι τα μέτρα αυτά είναι γενικής εμβελείας και έχουν ως αντικείμενο την τροποποίηση μη ουσιωδών στοιχείων της παρούσας οδηγίας, μεταξύ άλλων διά συμπληρώσεως της με νέα μη ουσιώδη στοιχεία, πρέπει να θεσπιστούν σύμφωνα με την κανονιστική διαδικασία με έλεγχο στην οποία παραπέμπει το άρθρο 5α της απόφασης 1999/468/ΕΚ.
- (34) Δεδομένου ότι οι στόχοι της παρούσας οδηγίας, δηλαδή ο περιορισμός της μη ανταποκρινόμενης στα σχετικά πρότυπα ναυτιλίας στα ύδατα τα οποία υπάγονται στη δικαιοδοσία των κρατών μελών με βελτίωση του κοινοτικού συστήματος επιθεωρήσεων για τα ποντοπόρα πλοία και ανάπτυξη των μέσων προληπτικής δράσης στον τομέα της ρύπανσης των υδάτων, είναι αδύνατον να υλοποιηθούν επαρκώς από τα κράτη μέλη και δύναται, συνεπώς, λόγω της κλίμακας και των αποτελεσμάτων της δράσης, να επιτευχθούν καλύτερα σε κοινοτικό επίπεδο, η Κοινότητα μπορεί να λάβει μέτρα σύμφωνα με την αρχή της επικουρικότητας του άρθρου 5 της Συνθήκης. Σύμφωνα με την αρχή της αναλογικότητας του ίδιου άρθρου, η παρούσα οδηγία δεν υπερβαίνει το μέτρο που είναι αναγκαίο για την επίτευξη των στόχων αυτών.
- (35) Η υποχρέωση μεταφοράς της οδηγίας στην εθνική έννομη τάξη πρέπει να περιοριστεί στις διατάξεις που αντιπροσωπεύουν ουσιαστική αλλαγή συγκριτικά προς την οδηγία 95/21/ΕΚ. Η υποχρέωση μεταφοράς των διατάξεων που παραμένουν αμετάβλητες προκύπτει ήδη από την προηγούμενη οδηγία.
- (36) Η παρούσα οδηγία δεν θίγει τις υποχρεώσεις των κρατών μελών όσον αφορά τις προθεσμίες μεταφοράς στο εθνικό δίκαιο και εφαρμογής των οδηγιών που παρατίθενται στο παράρτημα XV μέρος Β.
- (37) Το σύστημα ελέγχου των πλοίων από το κράτος λιμένα που θεσπίζεται κατά την παρούσα οδηγία θα πρέπει να τεθεί σε εφαρμογή την ίδια ημερομηνία σε όλα τα κράτη μέλη. Στο πλαίσιο αυτό η Επιτροπή θα πρέπει να διασφαλίσει ότι λαμβάνονται κατάλληλα προπαρασκευαστικά μέτρα, συμπεριλαμβανομένων των δοκιμών της βάσης δεδομένων των επιθεωρήσεων και της διάταξης για την κατάρτιση των επιθεωρητών.
- (38) Σύμφωνα με το σημείο 34 της διοργανικής συμφωνίας για τη βελτίωση της νομοθεσίας <sup>(2)</sup>, τα κράτη μέλη παροτρύνονται να καταρτίζουν, προς ίδια χρήση, και προς όφελος της Κοινότητας, δικούς τους πίνακες, οι οποίοι αποτυπώνουν, στο μέτρο του δυνατού, την αντιστοιχία της παρούσας οδηγίας με τα μέτρα μεταφοράς στο εθνικό δίκαιο και να τους δημοσιοποιούν.
- (39) Για να μην υποβληθούν σε δυσανάλογη διοικητική επιβάρυνση τα περικλειστά κράτη μέλη, ένας κανόνας του ελαχίστου θα πρέπει να επιτρέπει στα κράτη αυτά να αποκλίνουν από τις διατάξεις της παρούσας οδηγίας, πράγμα που σημαίνει ότι τα εν λόγω κράτη μέλη, εφόσον πληρούν ορισμένα κριτήρια, δεν υποχρεούνται να τηρούν την παρούσα οδηγία.
- (40) Προκειμένου να ληφθεί υπόψη το γεγονός ότι τα γαλλικά υπερπόντια διαμερίσματα ανήκουν σε διαφορετική γεωγραφική ζώνη, συμμετέχουν σε μεγάλο βαθμό σε άλλα περιφερειακά μνημόνια ελέγχου από το κράτος λιμένα και έχουν πολύ περιορισμένες ροές κυκλοφορίας με την ηπειρωτική Ευρώπη, το συγκεκριμένο κράτος μέλος θα πρέπει να δικαιούται να εξαιρεί τους λιμένες αυτούς από το σύστημα ελέγχου που εφαρμόζεται στην Κοινότητα,

ΕΞΕΛΩΣΑΝ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΟΔΗΓΙΑ:

#### Άρθρο 1

##### Σκοπός

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

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

<sup>(1)</sup> ΕΕ L 184 της 17.7.1999, σ. 23.

<sup>(2)</sup> ΕΕ C 321 της 31.12.2003, σ. 1.

## Άρθρο 2

**Ορισμοί**

Για τους σκοπούς της παρούσας οδηγίας ισχύουν οι ακόλουθοι ορισμοί:

1. «Συμβάσεις»: οι ακόλουθες συμβάσεις μαζί με τα πρωτόκολλα και τις τροποποιήσεις τους, καθώς και τους σχετικούς υποχρεωτικούς κώδικες, στην επικαιροποιημένη τους μορφή:
  - α) διεθνής σύμβαση περί γραμμών φορτώσεως πλοίων του 1966 (LL 66)·
  - β) διεθνής σύμβαση περί ασφαλείας της ανθρώπινης ζωής εν θαλάσση του 1974 (SOLAS 74)·
  - γ) διεθνής σύμβαση πρόληψης ρυπάνσεως της θαλάσσης από πλοία του 1973, και το σχετικό πρωτόκολλο του 1978 (MARPOL 73/78)·
  - δ) διεθνής σύμβαση για πρότυπα εκπαίδευσης, έκδοσης πιστοποιητικών και τήρησης φυλακών ναυτικών του 1978 (Σύμβαση STCW 78/95)·
  - ε) σύμβαση περί διεθνών κανονισμών προς αποφυγήν συγκρούσεων εν θαλάσση του 1972 (Colreg 72)·
  - στ) διεθνής σύμβαση για την καταμέτρηση της χωρητικότητας των πλοίων του 1969 (ITC 69)·
  - ζ) σύμβαση εμπορικής ναυτιλίας (στοιχειώδεις κανόνες) του 1976 (ΔΟΕ αριθ. 147)·
  - η) διεθνής σύμβαση για την αστική ευθύνη, σε περίπτωση ζημίας από πετρελαϊκή ρύπανση 1992 (CLC 92).
2. «ΜΣ των Παρισίων»: το μνημόνιο συνενόησης για τον έλεγχο των πλοίων από το κράτος λιμένα, το οποίο υπογράφηκε στο Παρίσι, στις 26 Ιανουαρίου 1982, στην ενημερωμένη του έκδοση.
3. «Πλαίσιο και διαδικασίες του εθελοντικού προγράμματος ελέγχων των κρατών μελών του ΙΜΟ»: η απόφαση Α.974(24) της συνέλευσης του ΙΜΟ.
4. «Περιοχή του ΜΣ των Παρισίων»: ο γεωγραφικός χώρος στον οποίο οι υπογράφωντες του ΜΣ των Παρισίων διενεργούν επιθεωρήσεις στα πλαίσια του ΜΣ των Παρισίων.
5. «Πλοίο»: κάθε θαλασσοπλοούν σκάφος στο οποίο ισχύει μία τουλάχιστον από τις συμβάσεις και το οποίο φέρει σημαία διαφορετική από τη σημαία του κράτους λιμένα.
6. «Διασύνδεση πλοίου/λιμένα»: οι αλληλεπιδράσεις που πραγματοποιούνται όταν πλοίο επηρεάζεται κατευθείαν και άμεσα από ενέργειες που περιλαμβάνουν τη διακίνηση προσώπων ή εμπορευμάτων ή την παροχή λιμενικών υπηρεσιών προς ή από το πλοίο.
7. «Πλοίο σε αγκυροβόλιο»: πλοίο σε λιμένα ή άλλο τόπο εντός της δικαιοδοσίας λιμένα, αλλά όχι ελλιμενισμένο, το οποίο εκτελεί διασύνδεση πλοίου/ λιμένα.
8. «Επιθεωρητής»: υπάλληλος του δημόσιου τομέα ή άλλο πρόσωπο, δεόντως εξουσιοδοτημένο από την αρμόδια αρχή κράτους μέλους να διενεργεί επιθεωρήσεις ελέγχου του κράτους λιμένα, και υπεύθυνος για τις επιθεωρήσεις αυτές έναντι της αρμόδιας αρχής.
9. «Αρμόδια αρχή»: ναυτιλιακή αρχή αρμόδια για τον έλεγχο από το κράτος λιμένα σύμφωνα με την παρούσα οδηγία.
10. «Διάρκεια της νύκτας»: οιαδήποτε περίοδος τουλάχιστον επτά ωρών, όπως ορίζεται από το εθνικό δίκαιο, η οποία πρέπει να περιλαμβάνει σε κάθε περίπτωση την περίοδο από τα μεσάνυχτα έως τις 5:00 το πρωί.
11. «Αρχική επιθεώρηση»: η επί του πλοίου επίσκεψη επιθεωρητή, με σκοπό τον έλεγχο της συμμόρφωσης με τις σχετικές συμβάσεις και κανονισμούς και η οποία περιλαμβάνει τουλάχιστον τους ελέγχους που προβλέπονται στο άρθρο 13 παράγραφος 1.
12. «Λεπτομερέστερη επιθεώρηση»: η επιθεώρηση κατά την οποία ολόκληρο το πλοίο, ο εξοπλισμός και το πλήρωμα του, ή μέρος αυτών, ανάλογα με την περίπτωση, υποβάλλονται σε διεξοδική εξέταση, στις περιπτώσεις του άρθρου 13, παράγραφος 3, όσον αφορά την κατασκευή του πλοίου, τον εξοπλισμό του, την επάνδρωσή του, τις συνθήκες διαβίωσης και εργασίας και τη συμμόρφωση με τις επιχειρησιακές διαδικασίες που ισχύουν στο πλοίο.
13. «Εκτεταμένη επιθεώρηση»: επιθεώρηση η οποία καλύπτει τουλάχιστον τα σημεία στα οποία αναφέρεται το παράρτημα VII. Η εκτεταμένη επιθεώρηση μπορεί να περιλαμβάνει λεπτομερέστερη επιθεώρηση σε περίπτωση που υπάρχουν σαφείς ενδείξεις σύμφωνα με το άρθρο 13 παράγραφος 3.
14. «Καταγγελία»: κάθε πληροφορία ή αναφορά που υποβάλλεται από οποιοδήποτε πρόσωπο ή οργανισμό με νόμιμο συμφέρον για την ασφάλεια του πλοίου, συμπεριλαμβανομένων του συμφέροντος για την ασφάλεια ή των κινδύνων της υγείας του πληρώματός του, των συνθηκών διαβίωσης και εργασίας επί του πλοίου και της πρόληψης της ρύπανσης.
15. «Κράτηση πλοίου»: η ρητή απαγόρευση του απόπλου ενός πλοίου λόγω διαπιστωθεισών ελλείψεων οι οποίες, μεμονωμένα ή από κοινού, καθιστούν το πλοίο αναξιόπλοο.

16. «Διαταγή απαγόρευσης πρόσβασης»: απόφαση που απευθύνεται στον πλοίαρχο ενός πλοίου, στην εταιρεία η οποία ευθύνεται για το πλοίο και στο κράτος σημαίας, με το οποίο τους κοινοποιείται ότι το πλοίο απαγορεύεται να καταπλεύσει σε όλους τους λιμένες και τα αγκυροβόλια της Κοινότητας.
17. «Παύση λειτουργίας»: η ρητή απαγόρευση της συνέχισης μιας λειτουργίας πλοίου λόγω διαπιστωθεισών ελλείψεων οι οποίες, μεμονωμένα ή από κοινού, καθιστούν τη συνέχιση της λειτουργίας επικίνδυνη.
18. «Εταιρεία»: ο πλοιοκτήτης ή οποιοσδήποτε άλλος οργανισμός ή πρόσωπο όπως ο διαχειριστής ή ο ναυλωτής κενού πλοίου, που έχει αναλάβει την ευθύνη για την λειτουργία του πλοίου από τον πλοιοκτήτη και ο οποίος, κατά την ανάληψη αυτής της ευθύνης, συμφώνησε να αναλάβει όλα τα καθήκοντα και τις υποχρεώσεις που επιβάλλονται από τον διεθνή κώδικα ασφαλούς διαχείρισης («ISM»).
19. «Αναγνωρισμένος οργανισμός»: νηογνώμονας ή άλλος ιδιωτικός φορέας που εκτελεί νόμιμες ενέργειες για λογαριασμό της διοίκησης του κράτους σημαίας.
20. «Προβλεπόμενο από το νόμο πιστοποιητικό»: το πιστοποιητικό το οποίο έχει εκδοθεί από κράτος σημαίας ή για λογαριασμό του σύμφωνα με τις συμβάσεις.
21. «Πιστοποιητικό κλάσης»: το έγγραφο που επιβεβαιώνει τη συμμόρφωση με τη SOLAS 74, κεφάλαιο II-1, μέρος A-1, κανονισμός 3-1.
22. «Βάση δεδομένων των επιθεωρήσεων»: το σύστημα πληροφοριών που συμβάλλει στην εφαρμογή του συστήματος ελέγχου από το κράτος λιμένα εντός της Κοινότητας και αφορά τα δεδομένα που σχετίζονται με επιθεωρήσεις διενεργηθείσες στην Κοινότητα και στην περιοχή του ΜΣ των Παρισίων.

### Άρθρο 3

#### Πεδίο εφαρμογής

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

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

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

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

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

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

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

3. Κατά την επιθεώρηση πλοίου το οποίο φέρει τη σημαία κράτους το οποίο δεν είναι μέρος σύμβασης, τα κράτη μέλη φροντίζουν ώστε η μεταχείριση στο πλοίο αυτό και το πλήρωμά του να μην είναι ευνοϊκότερη από εκείνη σε πλοίο που φέρει τη σημαία κράτους το οποίο είναι μέρος της σύμβασης αυτής.

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

### Άρθρο 4

#### Εξουσίες επιθεώρησης

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

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



## Άρθρο 5

**Σύστημα επιθεώρησης και υποχρέωση ετήσιων επιθεωρήσεων**

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

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

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

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

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

## Άρθρο 6

**Λεπτομέρειες συμμόρφωσης με την υποχρέωση επιθεωρήσεων**

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

α) το 5 % του συνολικού αριθμού πλοίων προτεραιότητας Ι κατηγορίας υψηλού κινδύνου τα οποία καταπλέουν σε λιμένες και αγκυροβόλια του·

β) το 10 % του συνολικού αριθμού πλοίων προτεραιότητας Ι τα οποία δεν υπάγονται στην κατηγορία υψηλού κινδύνου και καταπλέουν σε λιμένες και αγκυροβόλια του.

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

Ανεξάρτητα από τα ποσοστά των στοιχείων α) και β) όσον αφορά πλοία προτεραιότητας Ι τα οποία καταπλέουν σε αγκυροβόλια, τα κράτη μέλη δίδουν προτεραιότητα στην επιθεώρηση πλοίων που

υπάγονται στην κατηγορία υψηλού κινδύνου τα οποία, σύμφωνα με τις πληροφορίες που περιέχονται στη βάση δεδομένων των επιθεωρήσεων, καταπλέουν μη τακτικά σε κοινοτικούς λιμένες.

## Άρθρο 7

**Διευθέτηση για τον καθορισμό ισορρόπων μεριδίων στις επιθεωρήσεις εντός της Κοινότητας**

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

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

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

## Άρθρο 8

**Αναβολή επιθεωρήσεων και εξαιρετικές περιστάσεις**

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

α) εάν η επιθεώρηση είναι δυνατόν να διεξαχθεί κατά τον επόμενο κατάπλου του πλοίου στο ίδιο κράτος μέλος, με την προϋπόθεση ότι το πλοίο δεν θα καταπλεύσει σε άλλο λιμένα της Κοινότητας ή της περιοχής του ΜΣ των Παρισίων εν τω μεταξύ και ότι η αναβολή δεν υπερβαίνει τις 15 ημέρες, ή

β) εάν η επιθεώρηση είναι δυνατόν να διεξαχθεί σε άλλο λιμένα κατάπλου ευρισκόμενο εντός της Κοινότητας ή της περιοχής του ΜΣ των Παρισίων εντός 15 ημερών, με την προϋπόθεση ότι το κράτος στο οποίο ευρίσκεται ο εν λόγω λιμένας κατάπλου έχει συμφωνήσει εκ των προτέρων να διενεργήσει την επιθεώρηση.

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

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

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

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

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

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

4. Τα μέτρα που αποσκοπούν στην τροποποίηση μη ουσιωδών στοιχείων της παρούσας οδηγίας, διά συμπληρώσεώς της, και αφορούν τους κανόνες εφαρμογής του παρόντος άρθρου, θεσπίζονται σύμφωνα με την κανονιστική διαδικασία με έλεγχο του άρθρου 31 παράγραφος 3.

## Άρθρο 9

### Αναγγελία της άφιξης πλοίων

1. Ο έχων την εκμετάλλευση, ο πράκτορας ή ο πλοίαρχος πλοίου το οποίο είναι επιλέξιμο σύμφωνα με το άρθρο 14 για εκτεταμένη επιθεώρηση και καταπλέει σε λιμένα ή αγκυροβόλιο κράτους μέλους, αναγγέλλει την άφιξη του σύμφωνα με τις διατάξεις του παραρτήματος III.

2. Με τη λήψη της αναγγελίας κατά την παράγραφο 1 του παρόντος άρθρου και το άρθρο 4 της οδηγίας 2002/59/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 27ης Ιουνίου 2002, για τη δημιουργία κοινοτικού συστήματος παρακολούθησης της κυκλοφορίας των πλοίων και ενημέρωσης <sup>(1)</sup>, η λιμενική αρχή ή οργανισμός ή η αρχή ή οργανισμός που έχει οριστεί προς τον σκοπό αυτόν διαβιβάζει τις πληροφορίες αυτές στην αρμόδια αρχή.

3. Για οποιαδήποτε αναγγελία που προβλέπεται στο παρόν άρθρο χρησιμοποιούνται ηλεκτρονικά μέσα, όπου αυτό είναι δυνατόν.

4. Οι διαδικασίες και οι μορφότευποι που καταρτίζουν τα κράτη μέλη για τους σκοπούς του παραρτήματος III της παρούσας οδηγίας συμμορφώνονται με τις σχετικές διατάξεις της οδηγίας 2002/59/ΕΚ για τις αναγγελίες πλοίων.

## Άρθρο 10

### Κατηγορία κινδύνου πλοίων

1. Όλα τα πλοία που καταπλέουν σε λιμένα ή αγκυροβόλιο κράτους μέλους κατατάσσονται στη βάση δεδομένων των επιθεωρήσεων σε κατηγορία κινδύνου πλοίων η οποία καθορίζει την αντίστοιχη προτεραιότητά τους για επιθεώρηση, τα χρονικά διαστήματα μεταξύ των επιθεωρήσεων και την εμβέλεια των επιθεωρήσεων.

2. Η κατηγορία κινδύνου ενός πλοίου προσδιορίζεται από συνδυασμό γενικών και ιστορικών παραμέτρων κινδύνου, ως εξής:

#### α) Γενικές παράμετροι

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

#### β) Ιστορικές παράμετροι

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

<sup>(1)</sup> ΕΕ L 208 της 5.8.2002, σ. 10.

3. Τα μέτρα που αποσκοπούν στην τροποποίηση μη ουσιωδών στοιχείων της παρούσας οδηγίας, διά συμπληρώσεώς της, και αφορούν τους κανόνες εφαρμογής του παρόντος άρθρου, ιδίως όσον αφορά:

- α) τα κριτήρια του κράτους σημαίας·
- β) τα κριτήρια των επιδόσεων της εταιρείας

θεσπίζονται σύμφωνα με την κανονιστική διαδικασία με έλεγχο του άρθρου 31 παράγραφος 3 και με βάση την εμπειρία που έχει αποκτηθεί στο πλαίσιο του ΜΣ των Παρισίων.

#### Άρθρο 11

##### Συχνότητα των επιθεωρήσεων

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

- α) Τα πλοία υπόκεινται σε περιοδικές επιθεωρήσεις σε προκαθορισμένα χρονικά διαστήματα ανάλογα με την κατηγορία κινδύνου στην οποία έχουν καταταγεί σύμφωνα με το παράρτημα I μέρος I. Το χρονικό διάστημα μεταξύ των περιοδικών επιθεωρήσεων των πλοίων αυξάνεται κατ' αναλογίαν προς τη μείωση του κινδύνου. Για πλοία που υπάγονται στην κατηγορία υψηλού κινδύνου, το εν λόγω χρονικό διάστημα δεν υπερβαίνει τους έξι μήνες.
- β) Τα πλοία υπόκεινται σε πρόσθετες επιθεωρήσεις ανεξάρτητα από το χρονικό διάστημα που έχει παρέλθει μετά την τελευταία περιοδική τους επιθεώρηση, ως εξής:

- η αρμόδια αρχή εξασφαλίζει την επιθεώρηση των πλοίων για τα οποία ισχύουν προεξέχοντες παράγοντες που απαριθμούνται στο παράρτημα I μέρος II 2Α,
- είναι δυνατή η επιθεώρηση των πλοίων για τα οποία ισχύουν μη αναμενόμενοι παράγοντες που απαριθμούνται στο παράρτημα I μέρος II 2Β. Η απόφαση διενέργειας πρόσθετης επιθεώρησης επαφίεται στην επαγγελματική κρίση της αρμόδιας αρχής.

#### Άρθρο 12

##### Επιλογή πλοίων προς επιθεώρηση

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

Όσον αφορά την επιθεώρηση των πλοίων, η αρμόδια αρχή:

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

#### Άρθρο 13

##### Αρχική και λεπτομερέστερη επιθεώρηση

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

1. Για κάθε αρχική επιθεώρηση πλοίου, η αρμόδια αρχή διασφαλίζει ότι ο επιθεωρητής, τουλάχιστον:
  - α) ελέγχει τα πιστοποιητικά και τα έγγραφα στα οποία αναφέρεται το παράρτημα IV και τα οποία απαιτείται να τηρούνται επί του πλοίου σύμφωνα με την κοινοτική ναυτιλιακή νομοθεσία και τις Συμβάσεις για την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας και την ασφάλεια·
  - β) επαληθεύει, εφόσον απαιτείται, εάν έχουν αποκατασταθεί οι εκκρεμούσες ελλείψεις από προηγούμενες επιθεωρήσεις οι οποίες διεξάχθηκαν από κράτος μέλος ή από κράτος που υπογράφει το ΜΣ των Παρισίων·
  - γ) βεβαιώνεται για τη γενική κατάσταση του πλοίου, συμπεριλαμβανομένων των συνθηκών υγιεινής του πλοίου, του μηχανοστασίου και των χώρων ενδιαίτησης.
2. Όταν κατόπιν επιθεώρησης κατά το σημείο 1 έχουν καταχωριστεί στη βάση δεδομένων των επιθεωρήσεων ελλείψεις που πρέπει να αποκατασταθούν στον επόμενο λιμένα κατάπλου, η αρμόδια αρχή του επόμενου λιμένα μπορεί να αποφασίσει να μη διενεργήσει τις επαληθεύσεις κατά το σημείο 1 στοιχεία α) και γ).
3. Διεξάγεται λεπτομερέστερη επιθεώρηση, συμπεριλαμβανομένου του περαιτέρω ελέγχου της συμμόρφωσης με τις απαιτήσεις των λειτουργικών διαδικασιών επί του πλοίου, όταν υπάρχουν σαφείς ενδείξεις για να θεωρηθεί, έπειτα από την επιθεώρηση κατά το σημείο 1, ότι η κατάσταση ενός πλοίου ή του εξοπλισμού του, ή του πληρώματός του, δεν ανταποκρίνεται ουσιαστικά στις σχετικές απαιτήσεις μιας σύμβασης.

Υπάρχουν «σαφείς ενδείξεις» όταν ο επιθεωρητής έχει ενδείξεις οι οποίες, κατά την επαγγελματική του κρίση, δικαιολογούν λεπτομερέστερη επιθεώρηση του πλοίου, του εξοπλισμού του ή του πληρώματός του.

Το παράρτημα V περιλαμβάνει παραδείγματα «σαφών ενδείξεων».

## Άρθρο 14

**Εκτεταμένες επιθεωρήσεις**

1. Οι ακόλουθες κατηγορίες πλοίων είναι επιλέξιμες για εκτεταμένη επιθεώρηση σύμφωνα με το παράρτημα I μέρος II 3A και 3B:

- πλοία που υπάγονται στην κατηγορία υψηλού κινδύνου,
- επιβατηγά πλοία, πετρελαιοφόρα, δεξαμενόπλοια που μεταφέρουν χημικά προϊόντα ή φυσικό αέριο, ή φορτηγά χύδην φορτίου, ηλικίας άνω των 12 ετών,
- πλοία που υπάγονται στην κατηγορία υψηλού κινδύνου ή επιβατηγά πλοία, πετρελαιοφόρα, δεξαμενόπλοια που μεταφέρουν χημικά προϊόντα ή φυσικό αέριο ή φορτηγά χύδην φορτίου, ηλικίας άνω των 12 ετών, σε περίπτωση προερχόντων ή μη αναμενόμενων παραγόντων,
- πλοία που υπόκεινται σε νέα επιθεώρηση έπειτα από διαταγή απαγόρευσης πρόσβασης σύμφωνα με το άρθρο 16.

2. Ο έχων την εκμετάλλευση ή ο πλοίαρχος του πλοίου φροντίζει να συμπεριληφθεί στο χρονοδιάγραμμα λειτουργίας επαρκής χρόνος για να γίνει δυνατή η διεξαγωγή της εκτεταμένης επιθεώρησης.

Χωρίς να θίγονται τα μέτρα ελέγχου που απαιτούνται για λόγους ασφαλείας, το πλοίο παραμένει στον λιμένα μέχρι την ολοκλήρωση της επιθεώρησης.

3. Η αρμόδια αρχή, μόλις λάβει προαναγγελία από πλοίο επιλέξιμο για περιοδική εκτεταμένη επιθεώρηση, ενημερώνει το πλοίο εφόσον δεν διενεργηθεί η εκτεταμένη επιθεώρηση.

4. Το πεδίο εφαρμογής της εκτεταμένης επιθεώρησης, περιλαμβανομένων των καλυπτόμενων επικινδύνων περιοχών, καθορίζεται στο παράρτημα VII. Η Επιτροπή θεσπίζει, σύμφωνα με τις διαδικασίες του άρθρου 31 παράγραφος 2, μέτρα για την εφαρμογή του παραρτήματος VII.

## Άρθρο 15

**Κατευθυντήριες γραμμές και διαδικασίες στον τομέα της ασφάλειας της ναυσιπλοΐας και της ασφάλειας**

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

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

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

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

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

4. Εφόσον απαιτείται, η Επιτροπή μπορεί να θεσπίσει, σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 31 παράγραφος 2, τους κανόνες για την εναρμονισμένη εφαρμογή των παραγράφων 1 και 2 του παρόντος άρθρου.

## Άρθρο 16

**Μέτρα απαγόρευσης πρόσβασης που αφορούν ορισμένα πλοία**

1. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι οποιοδήποτε πλοίο το οποίο:

- φέρει σημαία κράτους για το οποίο το ποσοστό κρατήσεων εμπίπτει στη μαύρη λίστα, όπως αυτή ορίζεται από το ΜΣ των Παρισίων βάσει των πληροφοριών που καταχωρίζονται στη βάση δεδομένων των επιθεωρήσεων και δημοσιεύεται ετησίως από την Επιτροπή, και στο οποίο έχει επιβληθεί κράτηση ή για το οποίο έχει εκδοθεί διαταγή απαγόρευσης εκτέλεσης δρομολογίων με βάση την οδηγία 1999/35/ΕΚ πάνω από δύο φορές κατά τη διάρκεια των προηγούμενων 36 μηνών σε λιμένα κράτους μέλους ή κράτους που υπογράφει το ΜΣ των Παρισίων, ή
- φέρει τη σημαία κράτους για το οποίο το ποσοστό κρατήσεων εμπίπτει στη γκριζα λίστα, όπως αυτή ορίζεται από το ΜΣ των Παρισίων βάσει των πληροφοριών που καταχωρίζονται στη βάση δεδομένων των επιθεωρήσεων και δημοσιεύεται ετησίως από την Επιτροπή, και στο οποίο έχει επιβληθεί κράτηση ή για το οποίο έχει εκδοθεί διαταγή απαγόρευσης εκτέλεσης δρομολογίων με βάση την οδηγία 1999/35/ΕΚ πάνω από δύο φορές κατά τη διάρκεια των προηγούμενων 24 μηνών σε λιμένα κράτους μέλους ή κράτους που υπογράφει το ΜΣ των Παρισίων,

υπόκειται σε απαγόρευση πρόσβασης στους λιμένες και στα αγκυροβόλιά τους, εκτός των περιπτώσεων που περιγράφονται στο άρθρο 21 παράγραφος 6.

<sup>(1)</sup> ΕΕ L 129 της 29.4.2004, σ. 6.

Η απαγόρευση πρόσβασης εφαρμόζεται ευθύς ως το πλοίο αναχωρήσει από τον λιμένα ή το αγκυροβόλιο όπου του επιβλήθηκε τρίτη κράτηση και όπου εκδόθηκε διαταγή απαγόρευσης πρόσβασης.

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

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

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

- το πλοίο φέρει τη σημαία κράτους για το οποίο το ποσοστό κράτησης δεν emπίπτει στη μαύρη ή τη γκριζα λίστα της παραγράφου 1,
- τα υποχρεωτικά πιστοποιητικά και τα πιστοποιητικά κλάσης του πλοίου έχουν εκδοθεί από οργανισμό ή οργανισμούς αναγνωρισμένους σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 391/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 23ης Απριλίου 2009, σχετικά με τους κοινούς κανόνες και πρότυπα για τους οργανισμούς επιθεώρησης και εξέτασης πλοίων (αναδιατύπωση) <sup>(1)</sup>,
- η εταιρεία διαχείρισης του πλοίου έχει υψηλές επιδόσεις σύμφωνα με το παράρτημα I μέρος I.1, και
- πληρούνται οι προϋποθέσεις των παραγράφων 3 έως 9 του παραρτήματος VIII.

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

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

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

<sup>(1)</sup> Βλέπε σελίδα 11 της παρούσας Επίσημης Εφημερίδας.

## Άρθρο 17

### Έκθεση επιθεώρησης προς τον πλοίαρχο

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

## Άρθρο 18

### Καταγγελίες

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

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

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

Η ταυτότητα του καταγγέλλοντος δεν αποκαλύπτεται στον πλοίαρχο ή τον πλοιοκτήτη του συγκεκριμένου πλοίου. Ο επιθεωρητής εξασφαλίζει εχεμύθεια κατά την διάρκεια τυχόν συνεντεύξεων με μέλη του πληρώματος.

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

## Άρθρο 19

### Αποκατάσταση ελλείψεων και κράτηση πλοίου

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

2. Εάν οι ελλείψεις συνιστούν σαφή κίνδυνο για την ασφάλεια, την υγεία ή το περιβάλλον, η αρμόδια αρχή του κράτους λιμένα στον οποίο επιθεωρείται το πλοίο φροντίζει να επιβληθεί κράτηση ή να παύσει η λειτουργία στο πλαίσιο της οποίας εντοπίστηκαν οι ελλείψεις. Η διαταγή κράτησης ή η παύση λειτουργίας αίρεται μόνον όταν εξαλειφθεί ο κίνδυνος ή όταν η αρμόδια αρχή βεβαιωθεί ότι το πλοίο μπορεί, υπό τις τυχόν αναγκαίες προϋποθέσεις, να αποπλεύσει ή ότι μπορεί να αναληφθεί εκ νέου η λειτουργία, χωρίς κίνδυνο για την ασφάλεια και την υγεία των επιβατών ή του πληρώματος, ή κίνδυνο για άλλα πλοία, ή χωρίς να υπάρχει υπερβολική απειλή βλάβης του θαλάσσιου περιβάλλοντος.

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

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

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

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

6. Σε περίπτωση κράτησης πλοίου, η αρμόδια αρχή ενημερώνει αμέσως, γραπτώς και συμπεριλαμβάνοντας την έκθεση επιθεώρησης, τις αρχές του κράτους σημαίας ή, εάν αυτό δεν είναι εφικτό, τον πρόξενο ή, εν απουσία του, τον πλησιέστερο διπλωματικό αντιπρόσωπο του κράτους αυτού, για όλες τις περιστάσεις οι οποίες κατέστησαν αναγκαία αυτή την επέμβαση. Επιπλέον, απευθύνεται κοινοποίηση, εφόσον απαιτείται, στους οριζόμενους επιθεωρητές ή στους αναγνωρισμένους οργανισμούς που είναι υπεύθυνοι για την έκδοση των πιστοποιητικών κλάσης ή των υποχρεωτικών πιστοποιητικών σύμφωνα με τις συμβάσεις.

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

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

9. Για να μειώσει την συμφόρηση του λιμένα η αρμόδια αρχή μπορεί να επιτρέψει σε πλοίο στο οποίο έχει επιβληθεί κράτηση να μετακινηθεί σε άλλο τμήμα του λιμένα, εφόσον η μετακίνηση αυτή είναι ασφαλής. Ωστόσο, ο κίνδυνος συμφόρησης του λιμένα δεν

αποτελεί στοιχείο το οποίο λαμβάνεται υπόψη κατά τη λήψη της απόφασης επιβολής κράτησης ή την αναστολή της.

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

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

## Άρθρο 20

### Δικαίωμα προσφυγής

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

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

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

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

α) τα κράτη μέλη διασφαλίζουν ότι τροποποιείται αναλόγως, χωρίς καθυστέρηση, η βάση δεδομένων των επιθεωρήσεων·

β) το κράτος μέλος στο οποίο εκδόθηκε η διαταγή επιβολής κράτησης ή απαγόρευσης πρόσβασης, διασφαλίζει ότι, εντός 24 ωρών από τη λήψη τέτοιας απόφασης, διορθώνονται οι πληροφορίες που δημοσιεύονται σύμφωνα με το άρθρο 26.

## Άρθρο 21

### Συνέχεια που δίνεται σε επιθεωρήσεις και κρατήσεις πλοίων

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

6. Κατά παρέκκλιση των διατάξεων της παραγράφου 4, η αρμόδια αρχή ενός κράτους μπορεί να επιτρέψει την πρόσβαση σε συγκεκριμένο λιμένα ή αγκυροβόλιο αυτού του κράτους σε περίπτωση ανωτέρας βίας ή για σημαντικούς λόγους ασφαλείας ή για να μειωθεί ή να ελαχιστοποιηθεί ο κίνδυνος ρύπανσης, ή για την

αποκατάσταση ελλείψεων, υπό την προϋπόθεση όμως ότι ο πλοιοκτήτης, ο έχων την εκμετάλλευση ή ο πλοίαρχος του συγκεκριμένου πλοίου έχουν λάβει τα κατάλληλα μέτρα, για την ασφαλή είσοδο, μέτρα τα οποία να ικανοποιούν την αρμόδια αρχή του κράτους μέλους.

## Άρθρο 22

### Επαγγελματικά προσόντα των επιθεωρητών

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

2. Όταν η αρμόδια αρχή του κράτους λιμένα δεν διαθέτει άτομα με την απαιτούμενη επαγγελματική πείρα, ο επιθεωρητής της αρμόδιας αυτής αρχής μπορεί να επικουρείται από οποιοδήποτε άτομο με την απαιτούμενη πείρα.

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

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

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

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

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

<sup>(1)</sup> ΕΕ L 196 της 7.8.1996, σ. 8.

## Άρθρο 23

**Αναφορές πλοηγών και λιμενικών αρχών**

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

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

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

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

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

5. Η Επιτροπή μπορεί να θεσπίσει, σύμφωνα με την κανονιστική διαδικασία στην οποία παραπέμπει το άρθρο 31 παράγραφος 2, μέτρα για την εφαρμογή του παρόντος άρθρου, μεταξύ άλλων σχετικά με εναρμονισμένη ηλεκτρονική μορφή και διαδικασίες για τη γνωστοποίηση των καταφανών ανωμαλιών από τους πλοηγούς και τις λιμενικές αρχές ή οργανισμούς καθώς και των ενεργειών με τις οποίες τα κράτη μέλη δίνουν συνέχεια στη γνωστοποίηση αυτή.

## Άρθρο 24

**Βάση δεδομένων των επιθεωρήσεων**

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

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

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

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

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

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

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

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

## Άρθρο 25

**Ανταλλαγή πληροφοριών και συνεργασία**

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

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



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

#### Άρθρο 26

##### Δημοσίευση πληροφοριών

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

#### Άρθρο 27

##### Δημοσίευση καταλόγου εταιρειών με χαμηλές και πολύ χαμηλές επιδόσεις

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

Η Επιτροπή θεσπίζει, σύμφωνα με την κανονιστική διαδικασία στην οποία παραπέμπει το άρθρο 31 παράγραφος 2, τους κανόνες για την εφαρμογή του παρόντος άρθρου, ορίζοντας ιδίως τις λεπτομέρειες της δημοσίευσης.

#### Άρθρο 28

##### Επιστροφή δαπανών

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

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

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

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

#### Άρθρο 29

##### Στοιχεία για την παρακολούθηση της εφαρμογής

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

#### Άρθρο 30

##### Παρακολούθηση συμμόρφωσης και επιδόσεων των κρατών μελών

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

#### Άρθρο 31

##### Διαδικασία επιτροπών

1. Η Επιτροπή επικουρείται από την επιτροπή ασφαλείας στη ναυτιλία και πρόληψης της ρύπανσης από τα πλοία (COSS), που ιδρύθηκε βάσει του άρθρου 3 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2099/2002 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου <sup>(2)</sup>.

2. Στις περιπτώσεις που γίνεται μνεία της παρούσας παραγράφου, εφαρμόζονται τα άρθρα 5 και 7 της απόφασης 1999/468/EK, τηρουμένων των διατάξεων του άρθρου 8 της ίδιας απόφασης.

Η προθεσμία του άρθρου 5 παράγραφος 6 της απόφασης 1999/468/EK ορίζεται τρίμηνη.

3. Στις περιπτώσεις που γίνεται μνεία της παρούσας παραγράφου, εφαρμόζεται το άρθρο 5α παράγραφοι 1 έως 4 και το άρθρο 7 της απόφασης 1999/468/EK, τηρουμένων των διατάξεων του άρθρου 8 της ίδιας απόφασης.

#### Άρθρο 32

##### Διαδικασία τροποποίησης

Η Επιτροπή:

- a) αναπροσαρμόζει τα παραρτήματα, εκτός του παραρτήματος I, έτσι ώστε να λαμβάνονται υπόψη οι τροποποιήσεις της κοινοτικής νομοθεσίας στον τομέα της ασφάλειας και της ναυτιλιακής ασφάλειας, οι οποίες έχουν τεθεί σε ισχύ, και οι συμβάσεις, οι διεθνείς κώδικες και τα ψηφίσματα αρμόδιων διεθνών οργανισμών καθώς και οι εξελίξεις του ΜΣ των Παρισίων·

<sup>(1)</sup> ΕΕ L 332 της 28.12.2000, σ. 81.

<sup>(2)</sup> ΕΕ L 324 της 29.11.2002, σ. 1.

β) τροποποιεί τους ορισμούς που αφορούν συμβάσεις, διεθνείς κώδικες και ψηφίσματα καθώς και κοινοτική νομοθεσία που σχετίζονται με τους σκοπούς της παρούσας οδηγίας.

Τα μέτρα αυτά που αποσκοπούν στην τροποποίηση μη ουσιωδών στοιχείων της παρούσας οδηγίας θεσπίζονται σύμφωνα με την κανονιστική διαδικασία με έλεγχο στην οποία παραπέμπει το άρθρο 31 παράγραφος 3.

Οι τροποποιήσεις των διεθνών πράξεων που παρατίθενται στο άρθρο 2 μπορούν να αποκλείονται από το πεδίο εφαρμογής της παρούσας οδηγίας κατ' εφαρμογή του άρθρου 5 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2099/2002.

#### Άρθρο 33

##### Κανόνες εφαρμογής

Κατά τη θέσπιση των κανόνων εφαρμογής στους οποίους αναφέρονται τα άρθρα 8 παράγραφος 4, 10 παράγραφος 3, 14 παράγραφος 4, 15 παράγραφος 4, 23 παράγραφος 5, και το άρθρο 27, σύμφωνα με τις διαδικασίες στις οποίες παραπέμπει το άρθρο 31 παράγραφοι 2 και 3, η Επιτροπή θα φροντίσει ιδιαίτερα να ληφθεί υπόψη η εμπειρία που έχει αποκτηθεί από την εφαρμογή του συστήματος επιθεωρήσεων στο πλαίσιο της Κοινότητας και της περιοχής του ΜΣ των Παρισίων.

#### Άρθρο 34

##### Κυρώσεις

Τα κράτη μέλη θεσπίζουν σύστημα κυρώσεων για την παράβαση των εθνικών διατάξεων που θεσπίζονται δυνάμει της παρούσας οδηγίας και λαμβάνουν όλα τα μέτρα που απαιτούνται για να εξασφαλίζουν την επιβολή των κυρώσεων αυτών. Οι κυρώσεις αυτές είναι αποτελεσματικές, αναλογικές και αποτρεπτικές.

#### Άρθρο 35

##### Επανεξέταση

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

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

#### Άρθρο 36

##### Εφαρμογή και κοινοποίηση

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

Εφαρμόζουν τις διατάξεις αυτές από την 1η Ιανουαρίου 2011.

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

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

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

#### Άρθρο 37

##### Κατάργηση

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

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

#### Άρθρο 38

##### Έναρξη ισχύος

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

#### Άρθρο 39

##### Αποδέκτες

Η παρούσα οδηγία απευθύνεται στα κράτη μέλη.

Στρασβούργο, 23 Απριλίου 2009.

Για το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο

Ο Πρόεδρος

H.-G. PÖTTERING

Για το Συμβούλιο

Ο Πρόεδρος

P. NEČAS

## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι

## ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΤΟΥ ΚΟΙΝΟΤΙΚΟΥ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗΣ ΑΠΟ ΤΟ ΚΡΑΤΟΣ ΛΙΜΕΝΑ

(κατά το άρθρο 5)

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

## I. Κατηγορία κινδύνου του πλοίου

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

## 1. Γενικές παράμετροι

## α) Τύπος του πλοίου

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

## β) Ηλικία του πλοίου

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

## γ) Επιδόσεις του κράτους σημαίας

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

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

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

## δ) Αναγνωρισμένοι οργανισμοί

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

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

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

## ε) Επιδόσεις εταιρειών

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

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

## 2. Ιστορικές παράμετροι

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

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

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

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

## II. Επιθεώρηση των πλοίων

### 1. Περιοδικές επιθεωρήσεις

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

Τα κράτη μέλη πραγματοποιούν περιοδική επιθεώρηση σε:

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

### 2. Πρόσθετες επιθεωρήσεις

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

#### 2Α. Προεξέχοντες παράγοντες

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

- πλοία τα οποία έχουν απολέσει την κλάση τους ή αυτή έχει ανακληθεί για λόγους ασφαλείας μετά την τελευταία επιθεώρηση στην Κοινότητα ή στην περιοχή του ΜΣ των Παρισίων,
- πλοία τα οποία απετέλεσαν αντικείμενο έκθεσης ή κοινοποίησης από άλλο κράτος μέλος,
- πλοία των οποίων η ταυτότητα δεν είναι δυνατόν να προσδιοριστεί στην βάση δεδομένων των επιθεωρήσεων,

- πλοία τα οποία:
  - ενεπλάκησαν σε συμβάν σύγκρουσης, προσάραξης ή εξόκειλαν κατευθυνόμενα προς τον λιμένα,
  - κατηγορήθηκαν για ενδεχόμενη παράβαση των διατάξεων σχετικά με την απόρριψη επικίνδυνων ουσιών ή προϊόντων εκροών,
  - εκτέλεσαν ασταθείς ή επισφαλείς ελιγμούς κατά τους οποίους δεν τηρήθηκαν τα μέτρα σχετικά με την πορεία που θεσπίστηκαν από το IMO ή οι πρακτικές και οι διαδικασίες ασφαλούς ναυσιπλοΐας.

## 2B. Μη αναμενόμενοι παράγοντες

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

- πλοία τα οποία δεν συμμορφώθηκαν με την εφαρμοστέα σύσταση του IMO για τη ναυσιπλοΐα μέσω των εισόδων της Βαλτικής,
- πλοία που φέρουν πιστοποιητικά τα οποία έχουν εκδοθεί από πρώην αναγνωρισμένο οργανισμό του οποίου η αναγνώριση έχει ανακληθεί μετά την τελευταία επιθεώρηση στην Κοινότητα ή στην περιοχή του ΜΣ των Παρισίων,
- πλοία για τα οποία οι πλοηγοί ή οι λιμενικές αρχές ή οργανισμοί ανέφεραν ότι έχουν καταφανείς ανωμαλίες οι οποίες ενδέχεται να θέσουν σε κίνδυνο την ασφαλή πλεύση τους ή που θέτουν σε κίνδυνο το περιβάλλον σύμφωνα με το άρθρο 23 της παρούσας οδηγίας,
- πλοία τα οποία παρέλειψαν να συμμορφωθούν με τις σχετικές απαιτήσεις κοινοποίησης του άρθρου 9 της παρούσας οδηγίας, στην οδηγία 2000/59/EK, στην οδηγία 2002/59/EK και, κατά περίπτωση, στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 725/2004,
- πλοία τα οποία απετέλεσαν αντικείμενο αναφοράς ή καταγγελίας του πλοιάρχου, μέλους του πληρώματος ή οποιουδήποτε προσώπου ή οργανισμού που έχει έννομο συμφέρον για την ασφαλή λειτουργία του πλοίου, τις συνθήκες διαβίωσης και εργασίας επί του πλοίου ή την πρόληψη της ρύπανσης, εκτός εάν το οικείο κράτος μέλος κρίνει ότι η αναφορά ή η καταγγελία είναι προφανώς αδικαιολόγητες,
- πλοία στα οποία είχε επιβληθεί κράτηση πριν από περισσότερους από τρεις μήνες,
- πλοία τα οποία έχουν αναφερθεί ως παρουσιάζοντα εκκρεμώσεις ελλείψεις, εκτός εκείνων για τα οποία οι ελλείψεις έπρεπε να αποκατασταθούν εντός 14 ημερών μετά τον απόπλου, και για ελλείψεις που έπρεπε να αποκατασταθούν πριν από τον απόπλου,
- πλοία για τα οποία έχει αναφερθεί ότι παρουσιάζουν προβλήματα όσον αφορά το φορτίο τους, ιδίως για τοξικά και επικίνδυνα φορτία,
- πλοία που έχουν λειτουργήσει κατά τρόπο ώστε να θέσουν σε κίνδυνο πρόσωπα, ιδιοκτησία ή το περιβάλλον,
- πλοία για τα οποία περιήλθαν πληροφορίες από αξιόπιστη πηγή σχετικά με το γεγονός ότι οι παράμετροι κινδύνου των πλοίων αυτών είναι διαφορετικές από τις καταγεγραμμένες και, κατά συνέπεια, αυξάνεται το επίπεδο κινδύνου.

## 3. Σύστημα επιλογής

### 3A. Τα πλοία προτεραιότητας I επιθεωρούνται ως εξής:

#### α) Διεξάγεται εκτεταμένη επιθεώρηση επί:

- οποιουδήποτε πλοίου που ανήκει σε κατηγορία υψηλού κινδύνου και δεν έχει επιθεωρηθεί κατά τους τελευταίους έξι μήνες,
- οποιουδήποτε επιβατηγού πλοίου, πετρελαιοφόρου, πλοίου μεταφοράς αερίου ή χημικών προϊόντων ή πλοίου μεταφοράς φορτίου χύδην, ηλικίας άνω των 12 ετών, που ανήκει σε κατηγορία τυπικού κινδύνου και δεν έχει επιθεωρηθεί κατά τους τελευταίους 12 μήνες.

#### β) Διεξάγεται αρχική ή λεπτομερέστερη επιθεώρηση ανάλογα με την περίπτωση επί:

- οποιουδήποτε πλοίου, πλην επιβατηγού πλοίου, πετρελαιοφόρου, πλοίου μεταφοράς αερίου ή χημικών προϊόντων ή πλοίου μεταφοράς φορτίου χύδην, ηλικίας άνω των 12 ετών που ανήκει σε κατηγορία τυπικού κινδύνου και δεν έχει επιθεωρηθεί κατά τους τελευταίους 12 μήνες.

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

## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ II

## ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΤΩΝ ΚΑΤΗΓΟΡΙΩΝ ΚΙΝΔΥΝΟΥ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

(κατά το άρθρο 10 παράγραφος 2)

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

Ούτε πλοίο υψηλού κινδύνου ούτε πλοίο χαμηλού κινδύνου

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

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

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

## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙΙ

## ΑΝΑΓΓΕΛΙΑ ΤΗΣ ΑΦΙΞΗΣ ΠΛΟΙΟΥ

(κατά το άρθρο 9 παράγραφος 1)

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

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

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



## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ IV

## ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΩΝ ΚΑΙ ΕΓΓΡΑΦΩΝ

(κατά το άρθρο 13 παράγραφος 1)

1. Διεθνές πρωτόκολλο καταμέτρησης της χωρητικότητας του πλοίου (1969)
2. — Πιστοποιητικό ασφαλείας επιβατηγού πλοίου
  - Πιστοποιητικό ασφαλείας κατασκευής φορτηγού πλοίου
  - Πιστοποιητικό ασφαλείας εξαρτυσμού φορτηγού πλοίου
  - Πιστοποιητικό ασφαλείας ραδιοεπικοινωνιών φορτηγού πλοίου
  - Πιστοποιητικό εξάιρεσης, συμπεριλαμβανομένου καταλόγου φορτίων
  - Πιστοποιητικό ασφαλείας φορτηγών πλοίων
3. Διεθνές Πιστοποιητικό Ασφάλειας Πλοίου (ISSC)
4. Αρχείο διαρκούς καταγραφής σύνοψης
5. Διεθνές πιστοποιητικό καταλληλότητας για τη μεταφορά υγροποιημένων αερίων χύδην
  - Πιστοποιητικό καταλληλότητας για τη μεταφορά υγροποιημένων αερίων χύδην
6. Διεθνές πιστοποιητικό καταλληλότητας για τη μεταφορά επικίνδυνων χημικών ουσιών χύδην
  - Πιστοποιητικό καταλληλότητας για τη μεταφορά επικίνδυνων χημικών ουσιών χύδην
7. Διεθνές πιστοποιητικό πρόληψης της ρύπανσης από πετρέλαιο
8. Διεθνές πιστοποιητικό πρόληψης της ρύπανσης για τη μεταφορά επιβλαβών υγρών ουσιών χύδην
9. Διεθνές πιστοποιητικό γραμμής φόρτωσης (1966)
  - Διεθνές πιστοποιητικό εξάιρεσης της τήρησης της γραμμής φόρτωσης
10. Βιβλίο πετρελαίου, μέρη I και II.
11. Βιβλίο καταγραφής φορτίου
12. Έγγραφο για τον ελάχιστο ασφαλή αριθμό επάνδρωσης
13. Πιστοποιητικά ή οποιαδήποτε άλλα έγγραφα που απαιτούνται σύμφωνα με τις διατάξεις της σύμβασης STCW 78/95
14. Ιατρικά πιστοποιητικά (βλέπε τη σύμβαση ΔΟΕ αριθ. 73 για τις ιατρικές εξετάσεις των ναυτικών)
15. Πίνακας του καθεστώτος εργασίας επί του πλοίου (σύμβαση ΔΟΕ αριθ. 180 και σύμβαση STCW 78/95)
16. Αρχείο των ωρών εργασίας και των ωρών ανάπαυσης των ναυτικών (σύμβαση ΔΟΕ αριθ. 180)
17. Στοιχεία ευσταθείας
18. Αντίγραφο του εγγράφου συμμόρφωσης και του πιστοποιητικού ασφαλούς διαχείρισης που εκδίδονται σύμφωνα με τον Διεθνή Κώδικα Διαχείρισης για την Ασφαλή Ναυσιπλοία και την Πρόληψη της Ρύπανσης (SOLAS 74, κεφάλαιο IX)
19. Πιστοποιητικά για την αντοχή του σκάφους και του μηχανολογικού εξοπλισμού του πλοίου, που εκδίδονται από τον σχετικό αναγνωρισμένο οργανισμό (απαιτείται μόνον όταν το πλοίο διατηρεί την κλάση του σε αναγνωρισμένο οργανισμό)

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

<sup>(1)</sup> Βλέπε σελίδα 128 της παρούσας Επίσημης Εφημερίδας.

<sup>(2)</sup> Βλέπε σελίδα 24 της παρούσας Επίσημης Εφημερίδας.

## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ V

## ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑΤΑ «ΣΑΦΩΝ ΕΝΔΕΙΞΕΩΝ»

## (κατά το άρθρο 13 παράγραφος 3)

- A. Παραδείγματα σαφών ενδείξεων για λεπτομερέστερη επιθεώρηση
1. Πλοία περί των οποίων το παράρτημα II μέρος II 2A και 2B.
  2. Το βιβλίο πετρελαίου δεν τηρείται ορθώς.
  3. Κατά την εξέταση των πιστοποιητικών και των λοιπών εγγράφων, διαπιστώθηκαν ανακρίβειες.
  4. Ενδείξεις ότι το πλήρωμα δεν είναι σε θέση να τηρήσει τις απαιτήσεις που αφορούν τις επικοινωνίες επί του πλοίου οι οποίες παρατίθενται στο άρθρο 18 της οδηγίας 2008/106/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 19ης Νοεμβρίου 2008, για το ελάχιστο επίπεδο εκπαίδευσης των ναυτικών<sup>(1)</sup>.
  5. Ένα πιστοποιητικό αποκτήθηκε δολίως ή ο κάτοχος του δεν είναι το πρόσωπο για το οποίο είχε αρχικά εκδοθεί το πιστοποιητικό.
  6. Το πλοίο έχει πλοίαρχο, αξιωματικό ή μέλος του πληρώματος με πιστοποιητικό που έχει εκδοθεί από χώρα που δεν έχει κυρώσει τη σύμβαση STCW 78/95.
  7. Ενδείξεις ότι οι εργασίες φορτοεκφόρτωσης και οι λοιπές εργασίες δεν εκτελούνται ασφαλώς, ή σύμφωνα με τις κατευθυντήριες γραμμές του IMO, π.χ. η περιεκτικότητα σε οξυγόνο του βασικού δικτύου παροχής αδρανούς αερίου των δεξαμενών φορτίου υπερβαίνει το οριζόμενο ανώτατο επίπεδο.
  8. Παράλειψη εκ μέρους του πλοίαρχου ενός πετρελαιοφόρου να προσκομίσει την καταγραφή του συστήματος παρακολούθησης και ελέγχου της απόρριψης πετρελαίου για το τελευταίο ταξίδι υπό έρμα.
  9. Απουσία ενημερωμένου πίνακα συγκέντρωσης ή άγνοια από τα μέλη του πληρώματος των καθηκόντων τους σε περίπτωση πυρκαγιάς ή εντολής εγκατάλειψης του πλοίου.
  10. Εκπομπή ψευδών συναγερμών, η οποία δεν ακολουθήθηκε από τις κατάλληλες διαδικασίες ακύρωσης.
  11. Απουσία εξοπλισμού ή διατάξεων κύριας σημασίας, απαιτούμενων από τις συμβάσεις.
  12. Εξαιρετικά ανθυγιεινές συνθήκες επί του πλοίου.
  13. Ενδείξεις από τη γενική εντύπωση και τις παρατηρήσεις του επιθεωρητή ότι το κύτος ή η δομή του πλοίου παρουσιάζουν σοβαρές φθορές ή ελαττώματα, τα οποία ενδεχομένως να θέσουν σε κίνδυνο τη δομική ακεραιότητα, τη στεγανότητα ή την αντοχή του πλοίου στις καιρικές συνθήκες.
  14. Πληροφορίες ή στοιχεία ότι ο πλοίαρχος ή το πλήρωμα δεν είναι εξοικειωμένοι με βασικούς χειρισμούς επί του πλοίου, οι οποίοι αφορούν την ασφάλεια του σκάφους ή την πρόληψη της ρύπανσης ή ότι δεν έχουν εκτελεσθεί τέτοιου είδους χειρισμοί.
  15. Απουσία πίνακα με τις διαδικασίες εργασίας επί του πλοίου ή αρχείου των ωρών εργασίας και των ωρών ανάπαυσης των ναυτικών.
- B. Παραδείγματα σαφών ενδείξεων για τον έλεγχο των πλοίων σχετικά με ζητήματα ασφάλειας
1. Ο επιθεωρητής μπορεί να εντοπίσει σαφείς ενδείξεις που δικαιολογούν περαιτέρω ελέγχους σχετικά με την ασφάλεια κατά την αρχική επιθεώρηση ελέγχου από το κράτος λιμένα ως εξής:
    - 1.1. Το ISSC δεν ισχύει ή έχει λήξει.
    - 1.2. Το πλοίο έχει κατώτερο επίπεδο ασφάλειας από τον λιμένα.
    - 1.3. Δεν πραγματοποιήθηκαν ασκήσεις σχετικά με την ασφάλεια του πλοίου.
    - 1.4. Τα αρχεία για τις τελευταίες δέκα διασυνδέσεις πλοίου/λιμένα ή πλοίου/πλοίου δεν είναι πλήρη.
    - 1.5. Στοιχεία ή παρατηρήσεις ότι βασικά μέλη του προσωπικού του πλοίου δεν μπορούν να επικοινωνήσουν μεταξύ τους.
    - 1.6. Στοιχεία από παρατηρήσεις που συνεπάγονται ότι υφίστανται σοβαρές ελλείψεις σε ζητήματα ασφάλειας.

(<sup>1</sup>) ΕΕ L 323 της 3.12.2008, σ. 33.

- 1.7. Πληροφορίες από τρίτα μέρη όπως για παράδειγμα εκθέσεις ή καταγγελίες σχετικά με πληροφορίες που αφορούν θέματα ασφάλειας.
  - 1.8. Το πλοίο διαθέτει μεταγενέστερο προσωρινό Διεθνές Πιστοποιητικό Ασφάλειας Πλοίου (ISSC) που έχει εκδοθεί μεταγενέστερα και κατά την επαγγελματική κρίση του επιθεωρητή ένας από τους λόγους που το πλοίο ή η εταιρεία ζήτησε την έκδοση τέτοιου πιστοποιητικού ήταν για να αποφύγει την πλήρη συμμόρφωση με την SOLAS 74, κεφάλαιο XI-2 και το μέρος Α του κώδικα ISPS, πέραν από την περίοδο ισχύος του αρχικού προσωρινού πιστοποιητικού. Το μέρος Α του κώδικα ISPS ορίζει τις συνθήκες υπό τις οποίες μπορεί να εκδοθεί προσωρινό πιστοποιητικό.
  2. Αν εντοπιστούν σαφείς ενδείξεις με βάση τα παραπάνω, ο επιθεωρητής πληροφορεί αμέσως την αρμόδια αρχή ασφάλειας (εκτός της περίπτωσης που ο επιθεωρητής είναι επίσης και δεόντως εξουσιοδοτημένος αξιωματικός ασφαλείας). Η αρμόδια αρχή ασφάλειας αποφασίζει στη συνέχεια για τα περαιτέρω αναγκαία μέτρα ελέγχου, λαμβάνοντας υπόψη το επίπεδο ασφάλειας σύμφωνα με τον κανονισμό 9 της SOLAS 74, κεφάλαιο XI.
  3. Οι σαφείς ενδείξεις εκτός από αυτές που σημειώνονται ανωτέρω αποτελούν ζήτημα που αφορά τον δεόντως εξουσιοδοτημένο αξιωματικό ασφαλείας.
-

## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ VI

## ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΕΣ ΕΛΕΓΧΟΥ ΠΛΟΙΩΝ

## (κατά το άρθρο 15 παράγραφος 1)

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

- Instruction 33/2000/02: Operational Control on Ferries and Passenger Ships (οδηγία 33/2000/02 – Επιχειρησιακός έλεγχος των οχηματαγωγών και επιβατηγών πλοίων),
- Instruction 35/2002/02: Guidelines for PSCOs on Electronic Charts [οδηγία 35/2002/02 – Κατευθυντήριες γραμμές για τους αξιωματικούς ελέγχου του κράτους λιμένα (ΑΕΚΛ) σχετικά με τους ηλεκτρονικούς πίνακες],
- Instruction 36/2003/08: Guidance for Inspection on Working and Living Conditions (οδηγία 36/2003/08 – Κατευθυντήριες γραμμές για τις επιθεωρήσεις όσον αφορά τις συνθήκες εργασίας και διαβίωσης),
- Instruction 37/2004/02: Guidelines in Compliance with STCW 78/95 Convention as Amended (οδηγία 37/2004/02 – Κατευθυντήριες γραμμές σύμφωνα με τη σύμβαση STCW 78/95, όπως τροποποιήθηκε),
- Instruction 37/2004/05: Guidelines on the Inspection of Hours of Work/Rest (οδηγία 37/2004/05 – Κατευθυντήριες γραμμές για τις επιθεωρήσεις όσον αφορά τις ώρες εργασίας/ ανάπαυσης),
- Instruction 37/2004/10: Guidelines for Port State Control Officers on Security Aspects (οδηγία 37/2004/10 – Κατευθυντήριες γραμμές για τους αξιωματικούς ελέγχου του κράτους λιμένα σχετικά με τα θέματα ασφαλείας),
- Instruction 38/2005/02: Guidelines for PSCO's Checking a Voyage Data Recorder (VDR) [οδηγία 38/2005/02 – Κατευθυντήριες γραμμές για τους ΑΕΚΛ που ελέγχουν το σύστημα καταγραφής δεδομένων πλου (VDR)],
- Instruction 38/2005/05: Guidelines on MARPOL 73/78 Annex I (οδηγία 38/2005/05 – Κατευθυντήριες γραμμές για το παράρτημα I της MARPOL 73/78),
- Instruction 38/2005/07: Guidelines on Control of the Condition Assessment Scheme (CAS) of Single Hull Oil Tankers [οδηγία 38/2005/07 – Κατευθυντήριες γραμμές για τον έλεγχο του προγράμματος εκτίμησης της κατάστασης (CAS) όσον αφορά τα πετρελαιοφόρα μονού κύτους],
- Instruction 39/2006/01: Guidelines for the Port State Control Officer on the ISM-Code (οδηγία 39/2006/01 – Κατευθυντήριες γραμμές για τους αξιωματικούς ελέγχου του κράτους λιμένα σχετικά με τον κώδικα ISM),
- Instruction 39/2006/02: Guidelines for Port State Control Officers on Control of GMDSS (οδηγία 39/2006/02 – Κατευθυντήριες γραμμές για τους αξιωματικούς ελέγχου του κράτους λιμένα σχετικά με τον έλεγχο του GMDSS),
- Instruction 39/2006/03: Optimisation of Banning and Notification Checklist (οδηγία 39/2006/03 – Βελτιστοποίηση του πίνακα κράτησης πλοίων και κοινοποιήσεων),
- Instruction 39/2006/10: Guidelines for PSCOs for the Examination of Ballast Tanks and Main Power Failure Simulation (black-out test) [οδηγία 39/2006/10 – Κατευθυντήριες γραμμές για τους ΑΕΚΛ σχετικά με την εξέταση των δεξαμενών έρματος και την προσομοίωση διακοπής ρεύματος του κεντρικού δικτύου (δοκιμή γενικής διακοπής ρεύματος)],
- Instruction 39/2006/11: Guidance for Checking the Structure of Bulk Carriers (οδηγία 39/2006/11 – Κατευθυντήριες γραμμές για τον έλεγχο των δοκιμών στοιχείων των πλοίων μεταφοράς φορτίου χύδην),
- Instruction 39/2006/12: Code of Good Practice for Port State Control Officers (οδηγία 39/2006/12 – Κώδικας ορθών πρακτικών για τους αξιωματικούς ελέγχου του κράτους λιμένα),
- Instruction 40/2007/04: Criteria for Responsibility Assessment of Recognised Organisations (R/O) [οδηγία 40/2007/04 – Κριτήρια για την αξιολόγηση της υπευθυνότητας των αναγνωρισμένων οργανισμών (ΑΟ)],
- Instruction 40/2007/09: Guidelines for Port State Control Inspections for Compliance with Annex VI of MARPOL 73/78 (οδηγία 40/2007/09 – Κατευθυντήριες γραμμές για τους επιθεωρητές του ελέγχου του κράτους λιμένα όσον αφορά τη συμμόρφωση με το παράρτημα VI της MARPOL 73/78).

## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ VII

## ΕΚΤΕΤΑΜΕΝΕΣ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΕΙΣ ΠΛΟΙΩΝ

## (κατά το άρθρο 14)

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

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

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

## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ VIII

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

## (κατά το άρθρο 16)

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

Εάν ο συμφωνημένος λιμένας ευρίσκεται σε ένα κράτος μέλος, η αρμόδια αρχή αυτού του κράτους μπορεί μετά από αίτημα της αρμόδιας αρχής που εξέδωσε την διαταγή απαγόρευσης πρόσβασης, να επιτρέψει στο πλοίο να εισέλθει στον συμφωνημένο λιμένα για να πραγματοποιηθεί η νέα επιθεώρηση. Σε τέτοιες περιπτώσεις, δεν πραγματοποιούνται φορτοεκφορτώσεις στον λιμένα μέχρι την αναστολή της διαταγής απαγόρευσης πρόσβασης.

6. Σε περίπτωση που η κράτηση πλοίου η οποία είχε ως αποτέλεσμα την έκδοση διαταγής απαγόρευσης πρόσβασης, περιελάμβανε ελλείψεις στην δομή του πλοίου, η αρμόδια αρχή που εξέδωσε την διαταγή απαγόρευσης πρόσβασης μπορεί να απαιτήσει την υποχρεωτική διάθεση προς εξέταση κατά την νέα επιθεώρηση, ορισμένων χώρων, συμπεριλαμβανομένων των χώρων και των δεξαμενών φορτίου.
7. Η νέα επιθεώρηση διεξάγεται από την αρμόδια αρχή του κράτους μέλους που επέβαλε την διαταγή απαγόρευσης πρόσβασης, ή από την αρμόδια αρχή του λιμένα προορισμού κατόπιν συμφωνίας της αρμόδιας αρχής του κράτους μέλους που επέβαλε την διαταγή απαγόρευσης πρόσβασης. Η αρμόδια αρχή μπορεί να ζητήσει να ενημερωθεί μέχρι και 14 ημέρες πριν από αυτήν τη νέα επιθεώρηση. Παρέχονται αποδεικτικά στοιχεία με τα οποία το εν λόγω κράτος μέλος βεβαιώνεται ότι το πλοίο ικανοποιεί πλήρως τις ισχύουσες απαιτήσεις των συμβάσεων.
8. Η νέα επιθεώρηση συνίσταται σε εκτεταμένη επιθεώρηση η οποία πρέπει να καλύπτει τουλάχιστον τα σχετικά σημεία του παραρτήματος VII.
9. Όλα τα έξοδα της εκτεταμένης αυτής επιθεώρησης βαρύνουν τον πλοιοκτήτη ή τον έχοντα την εκμετάλλευση.
10. Εάν τα αποτελέσματα της εκτεταμένης επιθεώρησης ικανοποιούν το κράτος μέλος σύμφωνα με το παράρτημα VII, το μέτρο της απαγόρευσης πρόσβασης αίρεται και ενημερώνεται περί αυτού εγγράφως η εταιρεία του πλοίου.
11. Επίσης, η αρμόδια αρχή κοινοποιεί την απόφασή της εγγράφως στην αρχή του κράτους σημαίας, στον αρμόδιο νηογνώμονα, στα άλλα κράτη μέλη, στους άλλους υπογράφοντες το ΜΣ των Παρισίων, στην Επιτροπή, και στη Γραμματεία του ΜΣ των Παρισίων. Η αρμόδια αρχή οφείλει επίσης να επικαιροποιήσει χωρίς καθυστέρηση τη βάση δεδομένων των επιθεωρήσεων με τις πληροφορίες που αφορούν την απαγόρευση πρόσβασης.
12. Οι πληροφορίες που αφορούν τα πλοία στα οποία έχει απαγορευτεί η πρόσβαση στους λιμένες τους ευρισκόμενους εντός Κοινότητας διατίθενται στη βάση δεδομένων των επιθεωρήσεων και δημοσιεύονται σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 26 και του παραρτήματος XIII.

## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ IX

## ΕΚΘΕΣΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗΣ

(κατά το άρθρο 17)

Η έκθεση επιθεώρησης περιλαμβάνει τουλάχιστον τα εξής στοιχεία:

## I. Γενικά

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

## II. Πληροφορίες σχετικές με την επιθεώρηση

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

## III. Συμπληρωματικές πληροφορίες σε περίπτωση κράτησης πλοίου

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



## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Χ

## ΚΡΙΤΗΡΙΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΠΙΒΟΛΗ ΚΡΑΤΗΣΗΣ

(κατά το άρθρο 19 παράγραφος 3)

## ΕΙΣΑΓΩΓΗ

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

Στο σημείο 3 περιέχονται παραδείγματα ελλείψεων οι οποίες, αφ' εαυτών, δικαιολογούν την κράτηση του εμπλεκόμενου πλοίου (βλέπε άρθρο 19 παράγραφος 4).

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

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

**1. Βασικά κριτήρια**

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

**Χρονοδιάγραμμα:**

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

**Κριτήριο:**

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

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

**2. Εφαρμογή των βασικών κριτηρίων**

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

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

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

3. να ταξιδεύουν ασφαλώς καθ' όλη τη διάρκεια του επόμενου ταξιδιού·
4. να χειρίζονται, να μεταφέρουν και να παρακολουθούν την κατάσταση του φορτίου καθ' όλη τη διάρκεια του επόμενου ταξιδιού·

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

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

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

#### 3.1. Γενικά

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

#### 3.2. Τομείς που υπάγονται στη σύμβαση SOLAS 74

1. Βλάβη στη λειτουργία των μηχανημάτων πρόωσης και των λοιπών βασικών μηχανημάτων, καθώς και των ηλεκτρικών εγκαταστάσεων.
2. Ανεπαρκής καθαριότητα του μηχανοστασίου, υπερβολική ποσότητα σεντινόνερων στους υδροσυλλέκτες, ρύπανση από πετρέλαιο της μόνωσης των σωληνώσεων, συμπεριλαμβανομένων των σωληνώσεων εξαγωγής ατμού ή καυσαερίων του μηχανοστασίου, κακή λειτουργία των συστημάτων άντλησης των υδροσυλλεκτών.
3. Βλάβη στη λειτουργία της εφεδρικής γεννήτριας, του εφεδρικού φωτισμού, των εφεδρικών συσσωρευτών και των εφεδρικών διακοπών.
4. Βλάβη στη λειτουργία του κύριου και του βοηθητικού οιακοστροφίου.
5. Έλλειψη, ανεπαρκής χωρητικότητα ή σοβαρή φθορά των προσωπικών σωστικών εξοπλισμών, των ναυαγοσωστικών λέμβων και των διατάξεων καθάιρεσης.
6. Έλλειψη, ακαταλληλότητα ή σημαντική φθορά του συστήματος ανίχνευσης πυρκαγιάς, του συστήματος συναγερμού σε περίπτωση πυρκαγιάς, του πυροσβεστικού εξοπλισμού, της μόνιμης εγκατάστασης πυρόσβεσης, των βαλβίδων αερισμού, των φραγμάτων πυρός, των συστημάτων ταχέως κλεισίματος, σε βαθμό που να μην ανταποκρίνονται προς τη σκοπούμενη χρήση τους.
7. Έλλειψη, σημαντική φθορά ή βλάβη στη λειτουργία του συστήματος πυρασφαλείας του καταστρώματος φορτίου επί των δεξαμενοπλοίων.
8. Έλλειψη, ακαταλληλότητα ή σοβαρή φθορά των φωτεινών, οπτικών και ηχητικών σημάτων.
9. Έλλειψη ή βλάβη στη λειτουργία του εξοπλισμού ραδιοεπικοινωνίας για την επικοινωνία ασφαλείας και την επικοινωνία κινδύνου.

10. Έλλειψη ή βλάβη στη λειτουργία του εξοπλισμού πλοήγησης, λαμβανομένων υπόψη των διατάξεων της SOLAS 74, κανονισμός V/16.2.
  11. Έλλειψη διορθωμένων ναυτικών χαρτών ή/και όλων των άλλων σχετικών ναυτικών εκδόσεων που απαιτούνται για το σκοπούμενο ταξίδι, λαμβανομένου υπόψη του γεγονότος ότι μπορεί να χρησιμοποιηθεί ως υποκατάστατο των χαρτών ένα ηλεκτρονικό σύστημα απεικόνισης χαρτών εγκεκριμένου τύπου και πληροφοριακό σύστημα (ECDIS) που λειτουργεί με βάση επίσημα δεδομένα.
  12. Έλλειψη μη σπινθηρογόνου συστήματος εξαερισμού για τα αντλιοστάσια φορτίου.
  13. Σοβαρές ανωμαλίες σε θέματα απαιτήσεων λειτουργίας, όπως περιγράφονται στο τμήμα 5.5 του παραρτήματος 1 του ΜΣ των Παρισίων.
  14. Ο αριθμός, η σύνθεση ή τα πιστοποιητικά του πληρώματος δεν αντιστοιχούν προς το έγγραφο ασφαλούς επάνδρωσης.
  15. Μη εκτέλεση του προγράμματος ενισχυμένων επιθεωρήσεων δυνάμει της SOLAS 74, κεφάλαιο XI, κανονισμός 2.
- 3.3. Τομείς που υπάγονται στον κώδικα IBC
1. Μεταφορά ουσίας που δεν σημειώνεται στο πιστοποιητικό καταλληλότητας ή έλλειψη πληροφοριών για το φορτίο.
  2. Έλλειψη ή βλάβη των συστημάτων ασφαλείας υψηλής πίεσης.
  3. Οι ηλεκτρικές εγκαταστάσεις δεν είναι εγγενώς ασφαλείς ή δεν αντιστοιχούν στις απαιτήσεις του κώδικα.
  4. Πηγές ανάφλεξης σε επικίνδυνους χώρους.
  5. Παράβαση ειδικών διατάξεων.
  6. Ποσότητα φορτίου ανά δεξαμενή πέραν του ανωτάτου επιτρεπόμενου ορίου.
  7. Ανεπαρκής θερμοπροστασία ευαίσθητων προϊόντων.
- 3.4. Τομείς που υπάγονται στον κώδικα IGC
1. Μεταφορά ουσίας που δεν σημειώνεται στο πιστοποιητικό καταλληλότητας ή έλλειψη πληροφοριών για το φορτίο.
  2. Έλλειψη συστημάτων κλεισίματος στους χώρους ενδιάθεσης ή υπηρεσίας.
  3. Το διάφραγμα δεν είναι αεροστεγές.
  4. Ελαττωματικός αεροφράκτης.
  5. Ελλείποντα ή ελαττωματικά επιστόμια ταχέος κλεισίματος.
  6. Ελλείποντα ή ελαττωματικά επιστόμια ασφαλείας.
  7. Οι ηλεκτρικές εγκαταστάσεις δεν είναι εγγενώς ασφαλείς ή δεν αντιστοιχούν στις απαιτήσεις του κώδικα.
  8. Οι ανεμιστήρες του χώρου φορτίου δεν λειτουργούν.
  9. Το σύστημα συναγερμού υψηλής πίεσης στις δεξαμενές φορτίου δεν λειτουργεί.
  10. Ελαττωματικό σύστημα ανίχνευσης αερίων ή/και ανίχνευσης τοξικών αερίων.
  11. Μεταφορά ουσιών που απαιτούν παρεμποδιστή χωρίς ισχύον πιστοποιητικό παρεμποδιστή.
- 3.5. Τομείς που υπάγονται στη σύμβαση γραμμών φορτώσεως
1. Σημαντικές περιοχές με ζημία ή διάβρωση, ή ευλογίαση των ελασμάτων και συνακόλουθη σκλήρυνση των καταστρωμάτων και του κύτους, που επηρεάζουν το αξιόπλοον ή την αντοχή σε τοπικά φορτία, εκτός εάν έχουν γίνει οι κατάλληλες προσωρινές επισκευές για ταξίδι προς λιμένα όπου θα γίνουν οι μόνιμες επισκευές.

2. Αναγνωρισμένη περίπτωση ανεπαρκούς ευστάθειας.
  3. Έλλειψη επαρκών και αξιόπιστων πληροφοριών εγκεκριμένης μορφής, οι οποίες επιτρέπουν στον πλοίαρχο, με γρήγορα και απλά μέσα, να οργανώνει τη φόρτωση και τον ερματισμό του πλοίου του κατά τρόπον ώστε να διατηρείται ένα ασφαλές περιθώριο ευστάθειας σε όλες τις φάσεις και υπό διάφορες συνθήκες ταξιδιού και ώστε να αποφεύγεται η δημιουργία απαράδεκτων καταπονήσεων στη δομή του πλοίου.
  4. Έλλειψη, σημαντική φθορά ή βλάβες των συστημάτων κλεισίματος των ανοιγμάτων του κύτους και των στεγανών θυρών.
  5. Υπερφόρτωση.
  6. Έλλειψη ή αδυναμία ανάγνωσης της βυθοσήμανσης.
- 3.6. *Τομείς που υπάγονται στη σύμβαση MARPOL 73/78, παράρτημα I*
1. Έλλειψη, σημαντική φθορά ή βλάβη στη λειτουργία των φίλτρων των σεντινόνερων, του συστήματος παρακολούθησης και ελέγχου των απορρίψεων πετρελαίου ή του συστήματος συναγερμού 15 ppm.
  2. Ανεπαρκής διαθέσιμη χωρητικότητα της δεξαμενής καταλοίπων ή/και σεντινόνερων για το σκοπούμενο ταξίδι.
  3. Έλλειψη βιβλίου πετρελαίου.
  4. Εγκατάσταση μη εγκεκριμένου βοηθητικού αγωγού απόρριψης.
  5. Απουσία του φακέλου εκθέσεων επιθεωρήσεων ή μη συμμόρφωσή του με τον κανονισμό 13G(3)(β) της σύμβασης Marpol 73/78.
- 3.7. *Τομείς που υπάγονται στη σύμβαση MARPOL 73/78, παράρτημα II*
1. Έλλειψη του εγχειριδίου P&A.
  2. Το φορτίο δεν κατατάσσεται σε κατηγορίες.
  3. Έλλειψη βιβλίου φορτίου.
  4. Μεταφορά πετρελαιοειδών ουσιών χωρίς να πληρούνται οι σχετικές απαιτήσεις ή χωρίς δεόντως τροποποιημένο πιστοποιητικό.
  5. Εγκατάσταση μη εγκεκριμένου βοηθητικού αγωγού απόρριψης.
- 3.8. *Τομείς που υπάγονται στη σύμβαση MARPOL 73/78, παράρτημα V*
1. Έλλειψη σχεδίου διαχείρισης απορριμμάτων.
  2. Δεν διατίθεται βιβλίο απορριμμάτων.
  3. Το προσωπικό του πλοίου δεν είναι εξοικειωμένο με τις απαιτήσεις διάθεσης/απόρριψης του σχεδίου διαχείρισης απορριμμάτων.
- 3.9. *Τομείς που υπάγονται στη σύμβαση STCW 78/95 και στην οδηγία 2008/106/EK*
1. Οι ναυτικοί δεν είναι κάτοχοι πιστοποιητικού, ή του κατάλληλου πιστοποιητικού ή ισχύουσας απαλλαγής ή δεν προσκομίζουν δικαιολογητικό το οποίο να αποδεικνύει ότι έχει υποβληθεί αίτηση χορήγησης θεωρήσης στις αρχές του κράτους σημαίας.
  2. Απόδειξη ότι ένα πιστοποιητικό αποκτήθηκε δωλώς ή ο κάτοχός του δεν είναι το πρόσωπο για το οποίο είχε αρχικά εκδοθεί το πιστοποιητικό.
  3. Μη συμμόρφωση με τις ισχύουσες απαιτήσεις των αρχών του κράτους σημαίας όσον αφορά την ασφαλή επάνδρωση.
  4. Μη συμμόρφωση του τρόπου τήρησης φυλακών στη γέφυρα ή στο μηχανοστάσιο με τις απαιτήσεις που έχουν προβλεφθεί για το πλοίο από τις αρχές του κράτους σημαίας.

5. Κατά την τήρηση φυλακής απουσία ατόμου το οποίο να διαθέτει τα προσόντα για το χειρισμό του εξοπλισμού που είναι απαραίτητος για την ασφάλεια της πλοήγησης, τη ραδιοεπικοινωνία για την επικοινωνία ασφαλείας ή την πρόληψη της ρύπανσης.
6. Οι ναυτικοί δεν προσκομίζουν δικαιολογητικό επαγγελματικής επάρκειας για τα καθήκοντα που τους ανατίθενται σχετικά με την ασφάλεια του πλοίου ή την πρόληψη της ρύπανσης.
7. Αδυναμία εξεύρεσης ατόμων επαρκώς αναπαυμένων και σε κατάλληλη από κάθε άλλη άποψη φυσική κατάσταση, τα οποία να αναλάβουν την τήρηση των φυλακών στην αρχή του ταξιδιού και στις μετέπειτα αλλαγές φυλακής.

3.10. Τομείς που υπάγονται στις συμβάσεις της ΔΟΕ

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

3.11. Τομείς οι οποίοι ενδέχεται να μη δικαιολογούν την κράτηση πλοίου, αλλά να δικαιολογούν π.χ. την αναστολή των εργασιών φορτοεκφόρτωσης

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

---

## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ XI

## ΕΛΑΧΙΣΤΑ ΚΡΙΤΗΡΙΑ ΓΙΑ ΤΟΥΣ ΕΠΙΘΕΩΡΗΤΕΣ

(κατά το άρθρο 22 παράγραφοι 1 και 5)

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

## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΧΙΙ

## ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΕΣ ΤΗΣ ΒΑΣΗΣ ΔΕΔΟΜΕΝΩΝ ΤΩΝ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΕΩΝ

## (κατά το άρθρο 24 παράγραφος 1)

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

## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΧΙΙΙ

**ΔΗΜΟΣΙΕΥΣΗ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΩΝ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΕΙΣ, ΚΡΑΤΗΣΕΙΣ ΠΛΟΙΩΝ ΚΑΙ ΑΠΑΓΟΡΕΥΣΕΙΣ ΠΡΟΣΒΑΣΗΣ ΣΕ ΛΙΜΕΝΕΣ ΚΑΙ ΑΓΚΥΡΟΒΟΛΙΑ ΤΩΝ ΚΡΑΤΩΝ ΜΕΛΩΝ****(κατά το άρθρο 26)**

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



## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ XIV

## ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΠΑΡΕΧΟΜΕΝΑ ΣΤΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΗΣ ΠΑΡΑΚΟΛΟΥΘΗΣΗΣ ΤΗΣ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ

## (κατά το άρθρο 29)

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

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

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

| Λιμένας/περιοχή             | Αριθμός επιθεωρητών πλήρους απασχόλησης<br>(A) | Ακέραιος αριθμός επιθεωρητών μερικής απασχόλησης<br>(B) | Μετατροπή του (B) σε πλήρους απασχόλησης<br>(Γ) | Σύνολο<br>(A+Γ) |
|-----------------------------|--|---|---|-----------------|
| Λιμένας X/ή Τομέας X<br>... |  |   |   |                 |
| Λιμένας Y/ή Τομέας Y<br>... |  |   |   |                 |
| Σύνολο                      |  |   |   |                 |

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

2. Τα κράτη μέλη πρέπει:

- α) να παρέχουν στην Επιτροπή, κάθε έξι μήνες, κατάλογο των κατάπλων των εξατομικευμένων πλοίων, εκτός των τακτικών δρομολογίων πορθμείων για επιβάτες και εμπορεύματα, που εισήλθαν στους λιμένες τους, ή που ανήγγειλαν σε λιμενική αρχή ή οργανισμό την άφιξη τους σε αγκυροβόλιο, στον οποίον αναγράφεται για κάθε κίνηση πλοίου ο κωδικός αριθμός IMO του πλοίου, η ημερομηνία κατάπλου, και ο λιμένας. Ο κατάλογος υποβάλλεται υπό τη μορφή προγράμματος λογιστικού φύλλου που επιτρέπει την αυτόματη ανάκτηση και επεξεργασία των πληροφοριών που σημειώνονται παραπάνω. Ο κατάλογος υποβάλλεται εντός τετραμήνου από τη λήξη της περιόδου στην οποία αναφέρονται τα δεδομένα, και
- β) να διαβιβάσουν στην Επιτροπή ξεχωριστούς καταλόγους των τακτικών δρομολογίων πορθμείων για επιβάτες και κανονικά δρομολόγια πορθμείων για εμπορεύματα κατά το σημείο α) το αργότερο έξι μήνες μετά τη θέση σε εφαρμογή της παρούσας οδηγίας, και, εν συνεχεία, κάθε φορά που μεταβάλλονται οι υπηρεσίες αυτές. Ο κατάλογος περιλαμβάνει για κάθε πλοίο τον κωδικό αριθμό IMO του πλοίου, το όνομά του και το δρομολόγιο που καλύπτει το πλοίο. Ο κατάλογος υποβάλλεται υπό τη μορφή προγράμματος λογιστικού φύλλου που επιτρέπει την αυτόματη ανάκτηση και επεξεργασία των πληροφοριών που σημειώνονται παραπάνω.

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

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

## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ XV

## ΜΕΡΟΣ Α

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

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

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

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

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

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

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

## ΜΕΡΟΣ Β

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

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

## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ XVI

Πίνακας αντιστοιχίας  
(κατά το άρθρο 37)

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

| Οδηγία 95/21/ΕΚ                                      | Παρούσα οδηγία                         |
|--|--|
| -  | Άρθρο 2, σημείο 20                     |
| -  | Άρθρο 2, σημείο 21                     |
| -  | Άρθρο 2, σημείο 22                     |
| Άρθρο 3, παράγραφος 1, πρώτο εδάφιο, πρώτη περίπτωση | Άρθρο 3, παράγραφος 1, πρώτο εδάφιο    |
| -  | Άρθρο 3, παράγραφος 1, δεύτερο εδάφιο  |
| -  | Άρθρο 3, παράγραφος 1, τρίτο εδάφιο    |
| Άρθρο 3, παράγραφος 1, δεύτερο εδάφιο                | Άρθρο 3, παράγραφος 1, τέταρτο εδάφιο  |
| -  | Άρθρο 3, παράγραφος 1, πέμπτο εδάφιο   |
| -  | Άρθρο 3, παράγραφος 1, έκτο εδάφιο     |
| -  | Άρθρο 3, παράγραφος 1, έβδομο εδάφιο   |
| Άρθρο 3, παράγραφοι 2 έως 4                          | Άρθρο 3, παράγραφοι 2 έως 4            |
| -  | Άρθρο 4, παράγραφος 1                  |
| Άρθρο 4  | Άρθρο 4, παράγραφος 2                  |
| Άρθρο 5  | -                                      |
| -  | Άρθρο 5                                |
| -  | Άρθρο 6                                |
| -  | Άρθρο 7                                |
| -  | Άρθρο 8                                |
| -  | Άρθρο 9                                |
| -  | Άρθρο 10                               |
| -  | Άρθρο 11                               |
| -  | Άρθρο 12                               |
| Άρθρο 6, παράγραφος 1, εισαγωγικές λέξεις            | -                                      |
| -  | Άρθρο 13, σημείο 1, εισαγωγικές λέξεις |
| Άρθρο 6, παράγραφος 1, στοιχείο α)                   | Άρθρο 13, σημείο 1, στοιχείο α)        |
| -  | Άρθρο 13, σημείο 1, στοιχείο β)        |
| Άρθρο 6, παράγραφος 1, στοιχείο β)                   | Άρθρο 13, σημείο 1, στοιχείο γ)        |
| Άρθρο 6, παράγραφος 2                                | -                                      |
| -  | Άρθρο 13, σημείο 2                     |
| Άρθρο 6, παράγραφος 3                                | Άρθρο 13, σημείο 3                     |
| Άρθρο 6, παράγραφος 4                                | -                                      |
| Άρθρο 7  | -                                      |
| Άρθρο 7α   | -                                      |
| Άρθρο 7β   | -                                      |
| -  | Άρθρο 14                               |
| -  | Άρθρο 15                               |
| -  | Άρθρο 16                               |
| Άρθρο 8  | Άρθρο 17                               |

| Οδηγία 95/21/ΕΚ                          | Παρούσα οδηγία                         |
|--|--|
| Άρθρο 9, παράγραφοι 1 και 2              | Άρθρο 19, παράγραφοι 1 και 2           |
| Άρθρο 9, παράγραφος 3, πρώτη πρόταση     | Άρθρο 19, παράγραφος 3                 |
| Άρθρο 9, παράγραφος 3, προτάσεις 2 έως 4 | Άρθρο 19, παράγραφος 4                 |
| Άρθρο 9, παράγραφοι 4 έως 7              | Άρθρο 19, παράγραφοι 5 έως 8           |
| -  | Άρθρο 19, παράγραφος 9                 |
| Άρθρο 9α                                 | -                                      |
| Άρθρο 10, παράγραφοι 1 έως 3             | Άρθρο 20, παράγραφοι 1 έως 3           |
| -  | Άρθρο 20, παράγραφος 4                 |
| Άρθρο 11, παράγραφος 1                   | Άρθρο 21, παράγραφος 1                 |
| -  | Άρθρο 21, παράγραφος 2                 |
| Άρθρο 11, παράγραφος 2                   | Άρθρο 21, παράγραφος 3 πρώτο εδάφιο    |
| Άρθρο 11, παράγραφος 3, πρώτο εδάφιο     | -                                      |
| Άρθρο 11, παράγραφος 3, δεύτερο εδάφιο   | Άρθρο 21, παράγραφος 3, δεύτερο εδάφιο |
| Άρθρο 11, παράγραφοι 4 έως 6             | Άρθρο 21, παράγραφοι 4 έως 6           |
| Άρθρο 12, παράγραφοι 1 έως 3             | Άρθρο 22, παράγραφοι 1 έως 3           |
| Άρθρο 12, παράγραφος 4                   | Άρθρο 22, παράγραφος 4                 |
| -  | Άρθρο 22, παράγραφοι 5 έως 7           |
| Άρθρο 13, παράγραφοι 1 έως 2             | Άρθρο 23, παράγραφοι 1 έως 2           |
| -  | Άρθρο 23, παράγραφοι 3 έως 5           |
| Άρθρο 14                                 | -                                      |
| Άρθρο 15                                 | -                                      |
| -  | Άρθρο 24                               |
| -  | Άρθρο 25                               |
| -  | Άρθρο 26                               |
| -  | Άρθρο 27                               |
| Άρθρο 16, παράγραφοι 1 και 2             | Άρθρο 28, παράγραφοι 1 και 2           |
| Άρθρο 16, παράγραφος 2α                  | Άρθρο 28, παράγραφος 3                 |
| Άρθρο 16, παράγραφος 3                   | Άρθρο 28, παράγραφος 4                 |
| Άρθρο 17                                 | Άρθρο 29                               |
| -  | Άρθρο 30                               |
| Άρθρο 18                                 | Άρθρο 31                               |
| Άρθρο 19                                 | Άρθρο 32                               |
| -  | Άρθρο 33                               |
| Άρθρο 19α                                | Άρθρο 34                               |
| -  | Άρθρο 35                               |
| Άρθρο 20                                 | Άρθρο 36                               |

| Οδηγία 95/21/ΕΚ | Παρούσα οδηγία |
|-----------------|----------------|
| -               | Άρθρο 37       |
| Άρθρο 21        | Άρθρο 38       |
| Άρθρο 22        | Άρθρο 39       |
| Παράρτημα Ι     | -              |
| -               | Παράρτημα Ι    |
| -               | Παράρτημα ΙΙ   |
| -               | Παράρτημα ΙΙΙ  |
| Παράρτημα ΙΙ    | Παράρτημα ΙV   |
| Παράρτημα ΙΙΙ   | Παράρτημα V    |
| Παράρτημα ΙV    | Παράρτημα VI   |
| Παράρτημα V     | Παράρτημα VII  |
| Παράρτημα VI    | Παράρτημα X    |
| Παράρτημα VII   | Παράρτημα XI   |
| -               | Παράρτημα XII  |
| Παράρτημα VIII  | Παράρτημα XIII |
| Παράρτημα ΙX    | Παράρτημα ΙX   |
| Παράρτημα X     | Παράρτημα ΙV   |
| Παράρτημα XI    | Παράρτημα VIII |
| Παράρτημα XII   | -              |
| -               | Παράρτημα XV   |
| -               | Παράρτημα XVI  |

**ΟΔΗΓΙΑ 2009/17/ΕΚ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ**

της 23ης Απριλίου 2009

για τροποποίηση της οδηγίας 2002/59/ΕΚ για τη δημιουργία κοινοτικού συστήματος παρακολούθησης της κυκλοφορίας των πλοίων και ενημέρωσης

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ,

Έχοντας υπόψη:

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

την πρόταση της Επιτροπής,

τη γνώμη της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής<sup>(1)</sup>,τη γνώμη της Επιτροπής των Περιφερειών<sup>(2)</sup>,Αποφασίζοντας σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 251 της συνθήκης, έχοντας υπόψη το κοινό σχέδιο που εγκρίθηκε από την επιτροπή συνδιαλλαγής στις 3 Φεβρουαρίου 2009<sup>(3)</sup>,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

(1) Με την έκδοση της οδηγίας 2002/59/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου<sup>(4)</sup>, η Ευρωπαϊκή Ένωση απέκτησε συμπληρωματικά μέσα για την πρόληψη καταστάσεων που συνιστούν απειλή για τη διασφάλιση της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα και την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος.

(2) Εφόσον η παρούσα οδηγία αφορά την τροποποίηση της οδηγίας 2002/59/ΕΚ, οι περισσότερες από τις υποχρεώσεις που περιλαμβάνει δεν εφαρμόζονται στα κράτη μέλη που δεν διαθέτουν θαλάσσιες ακτές ή θαλάσσια λιμάνια. Ως εκ τούτου, οι μόνες υποχρεώσεις που ισχύουν για την Αυστρία, την Τσεχική Δημοκρατία, την Ουγγαρία, το Λουξεμβούργο ή τη Σλοβακία αφορούν τα πλοία με σημαία των εν λόγω κρατών μελών, χωρίς να θίγεται η υποχρέωση των κρατών μελών για συνεργασία ώστε να εξασφαλίζεται η συνέχεια μεταξύ των θαλάσσιων υπηρεσιών και των υπηρεσιών διαχείρισης άλλων τρόπων μεταφοράς, και ιδίως των υπηρεσιών πληροφοριών ποτάμιων μεταφορών.

(3) Δυνάμει της εν λόγω οδηγίας, τα παράκτια κράτη μέλη πρέπει να είναι σε θέση να ανταλλάσσουν τις πληροφορίες που συλλέγουν στο πλαίσιο των αποστολών παρακολούθησης της θαλάσσιας κυκλοφορίας που εκτελούν στις περιοχές αρμοδιότητάς τους. Το κοινοτικό σύστημα ανταλλαγής ναυτιλιακών πληροφοριών «SafeSeaNet», που έχει αναπτυχθεί από την Επιτροπή σε συμφωνία με τα κράτη μέλη, περιλαμβάνει αφενός δίκτυο ανταλλαγής δεδομένων και αφετέρου τυποποίηση των κύριων διαδεδειγμένων πληροφοριών για τα πλοία και τα φορτία τους (προειδοποιήσεις και υποβολή αναφορών). Παρέχει έτσι τη δυνατότητα να εντοπίζονται στην πηγή και να ανακοινώνονται σε κάθε αρχή ακριβείς και επικαιροποιημένες πληροφορίες σχετικά με τα πλοία που βρίσκονται στα ευρωπαϊκά ύδατα, τις κινήσεις και τα επικίνδυνα ή ρυπογόνα φορτία τους, καθώς και σχετικά με θαλάσσια συμβάντα.

(4) Συναφώς, για την εξασφάλιση επιχειρησιακής εκμετάλλευσης των πληροφοριών που συλλέγονται με τον τρόπο αυτό, είναι σημαντικό να ενσωματωθούν στο SafeSeaNet οι απαραίτητες υποδομές για τη συλλογή και την ανταλλαγή των δεδομένων που αναφέρονται στην παρούσα οδηγία και υλοποιούνται από τις εθνικές διοικήσεις.

(5) Μεταξύ των πληροφοριών οι οποίες κοινοποιούνται και ανταλλάσσονται δυνάμει της οδηγίας 2002/59/ΕΚ, ιδιαίτερη σημασία έχουν αυτές που αφορούν τα ακριβή χαρακτηριστικά των επικίνδυνων ή ρυπογόνων εμπορευμάτων που μεταφέρονται διά θαλάσσης. Στο πλαίσιο αυτό και λαμβανόμενων υπόψη των πρόσφατων ναυτικών ατυχημάτων, είναι απαραίτητο να έχουν οι παράκτιες αρχές ευκολότερη πρόσβαση στα χαρακτηριστικά των διά θαλάσσης μεταφερόμενων υδρογονανθράκων, βασικό στοιχείο για την επιλογή των πλέον ενδεδειγμένων τεχνικών ελέγχου, καθώς και για την εξασφάλιση στις εν λόγω αρχές, σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης, άμεσης σύνδεσης με τους εκμεταλλεζόμενους τα πλοία που γνωρίζουν καλύτερα τα μεταφερόμενα εμπορεύματα.

(6) Ο εξοπλισμός που εξασφαλίζει την αυτόματη αναγνώριση των πλοίων (AIS-Automatic Identification System) και προβλέπεται από τη διεθνή σύμβαση για την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα της 1ης Νοεμβρίου 1974, δεν βελτιώνει μόνο τις δυνατότητες παρακολούθησης των εν λόγω πλοίων, αλλά κυρίως την ασφάλειά τους σε περιπτώσεις ναυσιπλοϊκής εγγύτητας. Ως εκ τούτου, το AIS εντάχθηκε στο διατακτικό της οδηγίας 2002/59/ΕΚ. Δεδομένου του σημαντικού αριθμού συγκρούσεων στις οποίες εμπλέκονται αλιευτικά σκάφη τα οποία αποδεδειγμένα δεν έχουν αναγνωριστεί από τα εμπορικά πλοία ή δεν έχουν αναγνωρίσει εμπορικά πλοία γύρω τους, είναι ιδιαίτερα επιθυμητή η επέκταση του μέτρου αυτού σε αλιευτικά σκάφη μήκους άνω

(1) ΕΕ C 318 της 23.12.2006, σ. 195.

(2) ΕΕ C 229 της 22.9.2006, σ. 38.

(3) Γνώμη του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 25ης Απριλίου 2007 (ΕΕ C 74 E της 20.3.2008, σ. 533), κοινή θέση του Συμβουλίου της 6ης Ιουνίου 2008 (ΕΕ C 184 E της 22.7.2008, σ. 1) και θέση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 24ης Σεπτεμβρίου 2008 (δεν έχει δημοσιευθεί ακόμη στην Επίσημη Εφημερίδα). Απόφαση του Συμβουλίου της 26ης Φεβρουαρίου 2009 και νομοθετικό ψήφισμα του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 11ης Μαρτίου 2009 (δεν έχει δημοσιευθεί ακόμη στην Επίσημη Εφημερίδα).

(4) ΕΕ L 208 της 5.8.2002, σ. 10.

των 15 μέτρων. Στο πλαίσιο του Ευρωπαϊκού Αλιευτικού Ταμείου, μπορεί να χορηγείται οικονομική βοήθεια για την εγκατάσταση επί των αλιευτικών σκαφών εξοπλισμού ασφαλείας όπως το AIS. Ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός (IMO) έχει αναγνωρίσει ότι η δημοσίευση για εμπορικούς σκοπούς στο διαδίκτυο ή οπουδήποτε αλλού δεδομένων του AIS (σύστημα αυτόματης αναγνώρισης) που μεταδίδονται από πλοία μπορεί να είναι επιζήμια για την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας και την ασφάλεια των λιμενικών εγκαταστάσεων και προέτρεψε τις κυβερνήσεις των μελών του, σύμφωνα με τις διατάξεις της εθνικής τους νομοθεσίας, να αποθαρρύνουν όσους διαθέτουν σε άλλους δεδομένα του AIS για δημοσίευση στο διαδίκτυο ή αλλού. Επιπλέον, θα πρέπει να διασφαλιστεί η εμπιστευτικότητα των πληροφοριών που δίδονται στα κράτη μέλη σύμφωνα με την παρούσα οδηγία και τα κράτη μέλη θα πρέπει να χρησιμοποιούν τις εν λόγω πληροφορίες σύμφωνα με την παρούσα οδηγία.

- (7) Η υποχρέωση τοποθέτησης του AIS θα πρέπει να νοείται ως υποχρέωση συνεχούς διατήρησης του AIS σε λειτουργία, εκτός των περιπτώσεων όπου διεθνείς κανόνες ή πρότυπα προβλέπουν την προστασία των πληροφοριών περί ναυσιπλοΐας.
- (8) Κάθε κράτος μέλος θα πρέπει να έχει τη δυνατότητα, κατόπιν αιτήσεώς του, να ζητήσει πληροφορίες από άλλο κράτος μέλος σχετικά με πλοίο και με τα επικίνδυνα ή ρυπογόνα εμπορεύματα που μεταφέρει. Οι εν λόγω πληροφορίες θα πρέπει να είναι διαθέσιμες στο SafeSeaNet και θα πρέπει να ζητούνται μόνο για λόγους ασφαλείας της ναυσιπλοΐας ή ασφαλείας ή της προστασίας του θαλασσίου περιβάλλοντος. Είναι επομένως ουσιώδες να διερευνήσει η Επιτροπή πιθανά προβλήματα στον τομέα της ασφαλείας δικτύων και πληροφοριών.
- (9) Η οδηγία 2002/59/ΕΚ προβλέπει ότι τα κράτη μέλη λαμβάνουν ειδικά μέτρα για πλοία που παρουσιάζουν δυνητικό κίνδυνο για τη ναυσιπλοΐα εξαιτίας της διαγωγής ή της κατάστασής τους. Θα ήταν επομένως επιθυμητό να προστεθούν στον κατάλογο των εν λόγω πλοίων εκείνα που δεν διαθέτουν ικανοποιητική ασφαλιστική κάλυψη ή οικονομικές εγγυήσεις ή επίσης εκείνα που, σύμφωνα με μαρτυρίες πλοηγών ή λιμενικών αρχών, παρουσιάζουν εμφανείς ανωμαλίες που ενδέχεται να θέσουν σε κίνδυνο την ασφαλή τους ναυσιπλοΐα ή να συνιστούν κίνδυνο για το περιβάλλον.
- (10) Σύμφωνα με την οδηγία 2002/59/ΕΚ, κρίνεται αναγκαίο, όσον αφορά κινδύνους από εξαιρετικά δυσμενείς μετεωρολογικές συνθήκες, να ληφθούν υπόψη οι δυνητικοί κίνδυνοι για τη ναυσιπλοΐα από τον σχηματισμό πάγων. Επομένως, όταν μία αρμόδια αρχή, που έχει οριστεί από κράτος μέλος, εκτιμά, βάσει πρόγνωσης σχετικής με την κατάσταση των πάγων από ειδικευμένη μετεωρολογική υπηρεσία πληροφοριών, ότι οι συνθήκες ναυσιπλοΐας συνεπάγονται σοβαρό κίνδυνο για την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής ή σοβαρό κίνδυνο ρύπανσης, πρέπει να ενημερώνει τους κυβερνήτες των πλοίων που βρίσκονται στην περιοχή αρμοδιότητάς της ή που προτίθενται να καταπλεύσουν ή να αποπλεύσουν

από λιμένες της οικείας περιοχής. Η οικεία αρχή θα πρέπει να είναι σε θέση να λάβει κάθε ενδεδειγμένο μέτρο για τη διασφάλιση της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα και για την προστασία του περιβάλλοντος. Τα κράτη μέλη θα πρέπει να έχουν επίσης τη δυνατότητα να επαληθεύουν ότι η αναγκαία τεκμηρίωση επί του πλοίου παρέχει αποδεικτικά στοιχεία ότι το πλοίο συμμορφώνεται με σύμμετρες απαιτήσεις δύναμης και ισχύος προς την κατάσταση των πάγων στη συγκεκριμένη περιοχή.

- (11) Η οδηγία 2002/59/ΕΚ προβλέπει ότι τα κράτη μέλη καταρτίζουν σχέδια για την υποδοχή, εφόσον απαιτηθεί, πλοίων που διατρέχουν κίνδυνο στους λιμένες τους ή σε κάθε άλλο προστατευόμενο τόπο υπό τις βέλτιστες δυνατές συνθήκες, με σκοπό να περιοριστεί η έκταση των συνεπειών των ναυτικών ατυχημάτων. Ωστόσο, λαμβανομένων υπόψη των κατευθυντηρίων γραμμών σχετικά με τα καταφύγια για τα πλοία που χρήζουν συνδρομής, που επισυνάφθηκαν στο ψήφισμα A.949(23) του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (IMO) της 13ης Δεκεμβρίου 2003 [εφεξής: ψήφισμα A.949(23) του IMO], και οι οποίες υιοθετήθηκαν κατόπιν της εκδόσεως της οδηγίας 2002/59/ΕΚ και αφορούν μάλλον τα πλοία που χρήζουν συνδρομής, παρά τα πλοία που διατρέχουν κίνδυνο, η οδηγία αυτή θα πρέπει να τροποποιηθεί αναλόγως. Οι διατάξεις της παρούσας οδηγίας δεν διαφοροποιούνται από τους κανόνες που εφαρμόζονται για δράσεις διάσωσης, όπως οι καθοριζόμενοι με τη διεθνή σύμβαση για τη θαλάσσια έρευνα και διάσωση, όταν κινδυνεύει η ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής.
- (12) Για την υποδοχή πλοίων χιζόντων συνδρομής κατά την απόφαση A949(23) του IMO, θα πρέπει να οριστούν μία ή περισσότερες αρμόδιες αρχές προκειμένου να λαμβάνουν αποφάσεις με στόχο τη μείωση των κινδύνων για την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας, την ασφάλεια των ανθρώπινων ζωών και το περιβάλλον.
- (13) Λαμβανομένου υπόψη του ψηφίσματος A.949(23) του IMO και κατόπιν των εργασιών που διεξήχθησαν σε συνεργασία με την Επιτροπή, τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό για την Ασφάλεια στη Θάλασσα (εφεξής: Οργανισμός) και τα κράτη μέλη, είναι απαραίτητη η θέσπιση των βασικών διατάξεων που θα πρέπει να περιέχονται στα σχέδια για την υποδοχή των πλοίων που χρήζουν συνδρομής, ώστε να εξασφαλίζεται εναρμονισμένη και αποτελεσματική εφαρμογή του εν λόγω μέτρου και να αποσαφηνίζονται οι υποχρεώσεις που βαρύνουν τα κράτη μέλη.
- (14) Το ψήφισμα A.949(23) του IMO προορίζεται να αποτελέσει τη βάση για τυχόν σχέδια που προετοιμάζουν τα κράτη μέλη προκειμένου να αντιμετωπίσουν αποτελεσματικά τις απειλές που προέρχονται από τα πλοία που χρήζουν συνδρομής. Ωστόσο κατά την αξιολόγηση των κινδύνων που προέρχονται από τις απειλές αυτές, τα κράτη μέλη δύνανται, λόγω των ειδικών περιστάσεών τους, να λαμβάνουν υπόψη άλλους παράγοντες όπως η χρήση θαλασσινού νερού για την παραγωγή πόσιμου νερού καθώς και η παραγωγή ηλεκτρικής ενέργειας.



- (15) Οι ναυτικοί αναγνωρίζονται ως ειδική κατηγορία εργαζομένων και, δεδομένου του διεθνούς χαρακτήρα της ναυτιλιακής βιομηχανίας και των ποικίλων δικαιοδοσιών με τις οποίες ενδέχεται να έλθουν σε επαφή, έχουν ανάγκη ειδικής προστασίας, ιδίως όσον αφορά τις επαφές με δημόσιες αρχές. Για την ενίσχυση της ασφάλειας της ναυσιπλοΐας οι ναυτικοί θα πρέπει να είναι σε θέση να βασίζονται σε δίκαιη μεταχείριση σε περίπτωση ναυτικού ατυχήματος. Τα ανθρώπινα δικαιώματα και η αξιοπρέπειά τους θα πρέπει να διαφυλάσσονται πάντοτε και όλες οι διερευνήσεις θεμάτων ασφαλείας θα πρέπει να διενεργούνται δίκαιως και ταχέως. Προς τον σκοπό αυτόν, τα κράτη μέλη θα πρέπει, σύμφωνα με την εθνική τους νομοθεσία, να λαμβάνουν περαιτέρω υπόψη τις συναφείς διατάξεις των κατευθυντηρίων γραμμών του ΙΜΟ σχετικά με τη δίκαιη μεταχείριση των πληρωμάτων στην περίπτωση ναυτικού ατυχήματος.
- (16) Όταν πλοίο χρήζει συνδρομής, ενδέχεται να πρέπει να ληφθεί απόφαση αναφορικά με την υποδοχή σε καταφύγιο του εν λόγω πλοίου. Τούτο είναι ιδιαίτερα σημαντικό όταν προκύπτει κατάσταση που θα μπορούσε να προκαλέσει ναυάγιο ή κίνδυνο για το περιβάλλον ή τη ναυσιπλοΐα. Στην περίπτωση αυτή είναι απαραίτητο να υπάρχει η δυνατότητα να καλείται κάποια αρχή στο κράτος μέλος, αναλόγως της εσωτερικής δομής του κράτους μέλους, η οποία θα διαθέτει την απαιτούμενη εμπειρία και αρμοδιότητα να λάβει ανεξάρτητες αποφάσεις όσον αφορά την υποδοχή πλοίων σε καταφύγιο. Είναι επίσης σημαντικό η απόφαση να λαμβάνεται αφού προηγηθεί προκαταρκτική αξιολόγηση της κατάστασης βάσει των πληροφοριών που περιέχονται στο οικείο σχέδιο για την υποδοχή πλοίων σε καταφύγιο. Είναι σκόπιμο η εν λόγω αρμόδια αρχή να έχει μόνιμο χαρακτήρα.
- (17) Τα σχέδια για την υποδοχή των πλοίων που χρήζουν συνδρομής πρέπει να περιγράφουν επακριβώς την αλληλουχία των αποφάσεων που καταλήγουν σε συναγερμό και στην αντιμετώπιση των εν λόγω καταστάσεων. Πρέπει να περιγράφονται με σαφήνεια οι αρμόδιες αρχές και η δικαιοδοσία τους, καθώς και τα μέσα επικοινωνίας μεταξύ των εμπλεκόμενων μερών. Οι εφαρμοστέες διαδικασίες πρέπει να εξασφαλίζουν ταχεία λήψη των κατάλληλων αποφάσεων, βάσει της συγκεκριμένης ναυτικής εμπειρίας και των καταλλήλων πληροφοριών που διαθέτει η αρμόδια αρχή.
- (18) Οι λιμένες που υποδέχονται πλοίο θα πρέπει να είναι σε θέση να βασίζονται σε ταχεία αποζημίωση όσον αφορά τα έξοδα και τυχόν ζημιές που προκύπτουν από τη συγκεκριμένη δράση. Προς τον σκοπό αυτόν, είναι σημαντικό να εφαρμόζονται οι σχετικές διεθνείς συμβάσεις. Τα κράτη μέλη θα πρέπει να επιδιώξουν τον καθορισμό νομικού πλαισίου σύμφωνα με το οποίο θα μπορούσαν, σε εξαιρετικές περιπτώσεις και σύμφωνα με το κοινοτικό δίκαιο, να αποζημιώσουν λιμένα ή άλλον φορέα για έξοδα και οικονομικές απώλειες που υπέστησαν ως αποτέλεσμα της υποδοχής πλοίου. Επιπλέον, η Επιτροπή θα πρέπει να εξετάσει τους υφιστάμενους μηχανισμούς εντός των κρατών μελών για την αντιστάθμιση ενδεχόμενης οικονομικής απώλειας που υπέστη ένας λιμένας ή ένας φορέας και θα πρέπει, βάσει της εξέτασης αυτής, να παρουσιάσουν και αξιολογήσουν διάφορες επιλογές πολιτικής.
- (19) Κατά την κατάρτιση των σχεδίων πρέπει επίσης τα κράτη μέλη να συγκεντρώνουν πληροφορίες για πιθανά καταφύγια κατά μήκος της ακτής, ώστε η αρμόδια αρχή να είναι σε θέση, σε περίπτωση ατυχήματος ή συμβάντος στη θάλασσα να προσδιορίζει με σαφήνεια και ταχύτητα τις πλέον ενδεδειγμένες περιοχές για την υποδοχή πλοίων που χρήζουν συνδρομής. Οι σχετικές αυτές πληροφορίες θα πρέπει να περιλαμβάνουν περιγραφή ορισμένων χαρακτηριστικών των εξεταζόμενων θέσεων, καθώς και του διαθέσιμου εξοπλισμού και των εγκαταστάσεων που διευκολύνουν την υποδοχή των πλοίων που χρήζουν συνδρομής ή την αντιμετώπιση των συνεπειών ενός ατυχήματος ή ενός συμβάντος ρύπανσης.
- (20) Είναι σημαντικό να γίνεται η κατάλληλη δημοσίευση του καταλόγου των αρμοδίων αρχών που είναι επιφορτισμένες με τη λήψη της απόφασης για την υποδοχή ενός πλοίου σε καταφύγιο, καθώς και των αρχών που είναι υπεύθυνες για τη λήψη και διεκπεραίωση των συναγερμών. Μπορεί επίσης να αποδειχθεί χρήσιμη, για τα μέρη που συμμετέχουν σε επιχείρηση συνδρομής στη θάλασσα, συμπεριλαμβανομένων των εταιριών παροχής συνδρομής και ρυμούλκησης, και τις αρχές των γειτονικών κρατών μελών που ενδέχεται να διγούν από κατάσταση έκτακτης ανάγκης στη θάλασσα, η παροχή πρόσβασης στις κατάλληλες πληροφορίες.
- (21) Η έλλειψη οικονομικής εγγύησης δεν απαλλάσσει ένα κράτος μέλος από την υποχρέωσή του να προβεί σε προκαταρκτική εκτίμηση και να αποφασίσει για την υποδοχή του πλοίου σε καταφύγιο. Αν και η αρμόδια αρχή μπορεί να επαληθεύει εάν το πλοίο καλύπτεται από ασφάλιση ή άλλη αποτελεσματική μορφή οικονομικής εγγύησης η οποία καθιστά δυνατή την κατάλληλη αποζημίωση για έξοδα και ζημιές που συνδέονται με την υποδοχή του σε καταφύγιο, το αίτημα για την παροχή των πληροφοριών δεν πρέπει να καθυστερεί το έργο της διάσωσης.
- (22) Συγκεκριμένος σκοπός των μέτρων παρακολούθησης και οργάνωσης της θαλάσσιας κυκλοφορίας είναι να παρέχει στα κράτη μέλη τη δυνατότητα να σχηματίζουν πραγματική εικόνα σχετικά με τα πλοία που πλέουν στα ύδατα υπό τη δικαιοδοσία τους και επομένως να προλαμβάνουν, κατά περίπτωση, καλύτερα τους δυνητικούς κινδύνους. Στο πλαίσιο αυτό, η ανταλλαγή των πληροφοριών παρέχει τη δυνατότητα βελτίωσης της ποιότητας των συλλεγόμενων στοιχείων και διευκολύνει την επεξεργασία τους.
- (23) Σύμφωνα με την οδηγία 2002/59/ΕΚ, τα κράτη μέλη και η Επιτροπή έχουν πραγματοποιήσει σημαντική πρόοδο ως προς την εναρμόνιση της ανταλλαγής δεδομένων σε ηλεκτρονική μορφή, ιδίως όσον αφορά τη μεταφορά επικίνδυνων ή ρυπογόνων εμπορευμάτων. Το SafeSeaNet, το οποίο τελεί υπό ανάπτυξη από το 2002, θα πρέπει πλέον να καθιερωθεί ως δίκτυο αναφοράς σε κοινοτικό επίπεδο. Το SafeSeaNet θα πρέπει να διασφαλίζει μείωση των διοικητικών ή οικονομικών επιβαρύνσεων για τη βιομηχανία και τα κράτη μέλη. Θα πρέπει επίσης να αποσκοπεί στη διευκόλυνση της ομοιόμορφης εφαρμογής, κατά περίπτωση, των διεθνών κανόνων για τις αναφορές και τις κοινοποιήσεις.

- (24) Η πρόοδος που έχει επιτευχθεί στις νέες τεχνολογίες και ιδίως στις διαστημικές εφαρμογές τους όπως στα συστήματα παρακολούθησης των πλοίων μέσω ραδιοφάρων, στα συστήματα απεικόνισης ή στο Παγκόσμιο Δορυφορικό Σύστημα Πλοήγησης (GNSS) παρέχει σήμερα τη δυνατότητα επέκτασης της παρακολούθησης της θαλάσσιας κυκλοφορίας στην ανοιχτή θάλασσα και σε ακόμα μεγαλύτερη απόσταση από τις ακτές και επομένως καλύτερης κάλυψης των ευρωπαϊκών υδάτων, και μέσω συστημάτων ευρείας εμβέλειας αναγνώρισης και εντοπισμού πλοίων (LRIT). Για να εξασφαλιστεί η πλήρης ένταξη των εν λόγω εργαλείων στο σύστημα παρακολούθησης της κυκλοφορίας των πλοίων και ενημέρωσης, το οποίο εγκαθιδρύθηκε με την οδηγία 2002/59/ΕΚ, απαιτείται πλήρης κοινοτική συνεργασία για τα εν λόγω έργα.
- (25) Προκειμένου να δοθεί η δυνατότητα εξοικονομήσεων και να αποφευχθεί η περιττή εγκατάσταση εξοπλισμού σε πλοία που διαπλέουν θαλάσσιες περιοχές οι οποίες καλύπτονται από σταθερούς σταθμούς AIS, τα κράτη μέλη και η Επιτροπή θα πρέπει να συνεργάζονται για τον προσδιορισμό των απαιτήσεων που αφορούν την εγκατάσταση του εξοπλισμού για μετάδοση πληροφοριών LRIT και θα πρέπει να υποβάλλουν στον IMO κάθε κατάλληλο μέτρο.
- (26) Η δημοσίευση των δεδομένων AIS και LRIT που διαβιβάζονται από πλοία δεν θα πρέπει να δημιουργεί κίνδυνο για την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας ή ασφάλεια ή την προστασία του περιβάλλοντος.
- (27) Για να εξασφαλιστεί βέλτιστη και εναρμονισμένη σε κοινοτικό επίπεδο αξιοποίηση των πληροφοριών που συλλέγονται βάσει της οδηγίας 2002/59/ΕΚ όσον αφορά την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας, πρέπει η Επιτροπή να μπορεί, εφόσον απαιτηθεί, να εξασφαλίζει την επεξεργασία, αξιοποίηση και διάδοση των δεδομένων αυτών στις αρχές που έχουν οριστεί από τα κράτη μέλη.
- (28) Στο πλαίσιο αυτό, η ανάπτυξη του συστήματος «Equasis» κατέδειξε τη σημασία που έχει η προώθηση της παιδείας που αφορά την ασφάλεια στη θάλασσα, ιδίως στους θαλάσσιους μεταφορείς. Η Επιτροπή θα πρέπει να μπορεί να συμβάλει στη διάδοση, ιδίως μέσω του εν λόγω συστήματος, κάθε πληροφορίας σχετικής με την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας.
- (29) Ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 2099/2002 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 5ης Νοεμβρίου 2002, για την επιτροπή ασφαλείας στη ναυτιλία (ασφάλειας στη θάλασσα) και πρόληψης της ρύπανσης από τα πλοία (COSS) <sup>(1)</sup>, συγκεντρώνει τα καθήκοντα των επιτροπών που έχουν συγκροτηθεί από την κοινοτική νομοθεσία όσον αφορά την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας, την πρόληψη της ρύπανσης από τα πλοία και την προστασία των όρων διαβίωσης και εργασίας στα πλοία. Κατά συνέπεια θα πρέπει να αντικατασταθεί η υφιστάμενη επιτροπή από την COSS.
- (30) Πρέπει επίσης να ληφθούν υπόψη οι τροποποιήσεις των σχετικών διεθνών νομικών πράξεων.
- (31) Τα μέτρα που απαιτούνται για την εφαρμογή της παρούσας οδηγίας θα πρέπει να θεσπιστούν 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>(2)</sup>.
- (32) Θα πρέπει ιδίως να εξουσιοδοτηθεί η Επιτροπή να τροποποιεί την οδηγία 2002/59/ΕΚ, προκειμένου να εισαγάγει τυχόν μεταγενέστερες τροποποιήσεις των σχετικών διεθνών συμβάσεων, πρωτοκόλλων, κωδικών και ψηφισμάτων. Δεδομένου ότι τα μέτρα αυτά είναι γενικής εμβέλειας και έχουν ως αντικείμενο την τροποποίηση μη ουσιωδών στοιχείων της οδηγίας αυτής, μεταξύ άλλων διά συμπληρώσεώς της με νέα μη ουσιώδη στοιχεία, πρέπει να θεσπιστούν σύμφωνα με την κανονιστική διαδικασία με έλεγχο στην οποία παραπέμπει το άρθρο 5α της απόφασης 1999/468/ΕΚ.
- (33) Σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1406/2002 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 27ης Ιουνίου 2002, σχετικά με τη σύσταση Ευρωπαϊκού Οργανισμού για την Ασφάλεια στη Θάλασσα <sup>(3)</sup>, ο Οργανισμός παρέχει στην Επιτροπή και στα κράτη μέλη την απαραίτητη αρωγή για την εφαρμογή της οδηγίας 2002/59/ΕΚ.
- (34) Σύμφωνα με την παράγραφο 34 της διοργανικής συμφωνίας για τη βελτίωση της νομοθεσίας <sup>(4)</sup>, τα κράτη μέλη παροτρύνονται να καταρτίζουν, προς ίδια χρήση, και προς όφελος της Κοινότητας, και να δημοσιοποιούν τους δικούς τους πίνακες, οι οποίοι αποτυπώνουν, στο μέτρο του δυνατού, την αντιστοιχία της οδηγίας με τα μέτρα μεταφοράς στο εθνικό δίκαιο.
- (35) Κατά συνέπεια, η οδηγία 2002/59/ΕΚ πρέπει να τροποποιηθεί αναλόγως,

ΕΞΕΛΩΣΑΝ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΟΔΗΓΙΑ:

Άρθρο 1

### Τροποποιήσεις

Η οδηγία 2002/59/ΕΚ τροποποιείται ως εξής:

1) Το άρθρο 2, παράγραφος 2, τροποποιείται ως εξής:

α) η εισαγωγική φράση αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Η παρούσα οδηγία δεν εφαρμόζεται στα κατωτέρω, εκτός αν προβλέπεται διαφορετικά:»

<sup>(2)</sup> ΕΕ L 184 της 17.7.1999, σ. 23.

<sup>(3)</sup> ΕΕ L 208 της 5.8.2002, σ. 1.

<sup>(4)</sup> ΕΕ C 321 της 31.12.2003, σ. 1.

<sup>(1)</sup> ΕΕ L 324 της 29.11.2002, σ. 1.

β) το στοιχείο γ) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«γ) δεξαμενές σε πλοία ολικής χωρητικότητας κάτω των 1 000 μονάδων, καθώς και εφόδια πλοίων και εξοπλισμός που χρησιμοποιείται επί όλων των πλοίων».

2) Το άρθρο 3 τροποποιείται ως εξής:

α) το στοιχείο α) τροποποιείται ως εξής:

i) η εισαγωγική φράση αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«σχετικές διεθνείς πράξεις, οι ακόλουθες πράξεις, στην επικαιροποιημένη τους εκδοχή»:

ii) προστίθενται οι ακόλουθες περιπτώσεις:

— το “ψήφισμα A.917(22) του IMO”, το ψήφισμα A.917(22) του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού με τίτλο “Κατευθυντήριες γραμμές για την επί του πλοίου χρήση των AIS”, όπως τροποποιήθηκε με το ψήφισμα A.956(23) του IMO·

— το “ψήφισμα A.949(23) του IMO”, το ψήφισμα 949(23) του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού με τίτλο “Κατευθυντήριες γραμμές σχετικά με τα καταφύγια για τα πλοία που χρήζουν συνδρομής”·

— το “ψήφισμα A.950(23) του IMO”, το ψήφισμα 950(23) του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού με τίτλο “Υπηρεσίες συνδρομής στη θάλασσα (MAS)”·

— “κατευθυντήριες γραμμές του IMO για τη δίκαιη μεταχείριση των πληρωμάτων σε περίπτωση ναυτικού ατυχήματος”: οι κατευθυντήριες γραμμές που επισυνάπτονται στο ψήφισμα LEG.3(91) της Νομικής Επιτροπής του IMO, της 27ης Απριλίου 2006, όπως εγκρίθηκε από τη διοικητική επιτροπή του ΔΟΕ κατά τη 296η σύνοδό της, στις 12 με 16 Ιουνίου 2006»·

β) το στοιχείο ια) τροποποιείται ως εξής:

«ια) “αρμόδιες αρχές”: οι αρχές και οι οργανισμοί οι οποίοι ορίζονται από τα κράτη μέλη προκειμένου να εκτελούν καθήκοντα δυνάμει της παρούσας οδηγίας.»

γ) προστίθενται τα ακόλουθα στοιχεία:

«ιδ) “SafeSeaNet”, κοινοτικό σύστημα ανταλλαγής ναυτιλιακών πληροφοριών, το οποίο έχει αναπτυχθεί από την Επιτροπή σε συνεργασία με τα κράτη μέλη για την εξασφάλιση της εφαρμογής της κοινοτικής νομοθεσίας·

κ) “προγραμματισμένη γραμμή”, μια σειρά δρομολογίων οργανωμένη κατά τρόπο που να εξασφαλίζει σύνδεση μεταξύ δύο ή περισσότερων ίδιων λιμένων, είτε σύμ-

φωνα με δημοσιευμένο χρονοδιάγραμμα ή με δρομολόγια τόσο τακτικά ή συχνά ώστε να συνιστούν αναγνωρίσιμη συστηματική σειρά·

κα) “αλιευτικό σκάφος”, οποιοδήποτε σκάφος το οποίο είναι εξοπλισμένο για την εμπορική εκμετάλλευση έμβιων υδρόβιων πόρων·

κβ) “πλοίο χρήζον συνδρομής” με την επιφύλαξη των διατάξεων της σύμβασης SAR για τη διάσωση προσώπων, το πλοίο σε κατάσταση που θα μπορούσε να καταλήξει σε ναυάγιο ή σε κίνδυνο για το περιβάλλον ή τη ναυσιπλοΐα·

κγ) “LRIT”: σύστημα μεγάλο βεληνεκούς για την αναγνώριση και τον εντοπισμό πλοίων, σύμφωνα με τον κανονισμό V/19-1, της σύμβασης SOLAS».

3) Παρεμβάλλονται τα ακόλουθα άρθρα:

«Άρθρο 6α

#### **Χρήση συστημάτων αυτόματης αναγνώρισης (AIS) από αλιευτικά πλοία**

Κάθε αλιευτικό πλοίο συνολικού μήκους άνω των 15 μέτρων που φέρει σημαία κράτους μέλους και είναι νηολογημένο στην Κοινότητα ή αναπτύσσει δραστηριότητα στα εσωτερικά ύδατα ή στα χωρικά ύδατα κράτους μέλους, ή που εκφορτώνει το αλιεύμα του σε λιμάνι κράτους μέλους είναι, σύμφωνα με το χρονοδιάγραμμα του παραρτήματος II μέρος I σημείο 3, εξοπλισμένο με σύστημα αυτόματης αναγνώρισης (AIS) (κατηγορίας Α), το οποίο να ανταποκρίνεται στα πρότυπα επιδόσεων του IMO.

Τα αλιευτικά πλοία που είναι εξοπλισμένα με AIS, το διατηρούν πάντοτε εν λειτουργία. Σε εξαιρετικές περιπτώσεις, ο κυβερνήτης μπορεί να σταματήσει τη λειτουργία του AIS όταν το θεωρεί αναγκαίο για την ασφαλή ναυσιπλοΐα ή ασφάλεια του πλοίου του.

Άρθρο 6β

#### **Χρήση συστημάτων ευρείας εμβέλειας αναγνώρισης και εντοπισμού πλοίων (LRIT)**

1. Πλοία επί των οποίων εφαρμόζονται ο κανονισμός V/19-1 της σύμβασης SOLAS και τα πρότυπα επιδόσεων και τις λειτουργικές απαιτήσεις που έχει καθιερώσει ο IMO, φέρουν εξοπλισμό LRIT πληρούν τον εν λόγω κανονισμό όταν καταπλέουν σε λιμένα κράτους μέλους.

Τα κράτη μέλη και η Επιτροπή συνεργάζονται για τον προσδιορισμό των απαιτήσεων που αφορούν την εγκατάσταση του εξοπλισμού για μετάδοση πληροφοριών LRIT επί πλοίων που πλέουν σε ύδατα που καλύπτονται από σταθερούς σταθμούς AIS των κρατών μελών και υποβάλλουν στον IMO κάθε κατάλληλο μέτρο.

2. Η Επιτροπή συνεργάζεται με τα κράτη μέλη για την ίδρυση Ευρωπαϊκού Κέντρου Δεδομένων LRIT για την επεξεργασία των πληροφοριών του συστήματος ευρείας εμβέλειας αναγνώρισης και εντοπισμού πλοίων».

4) Το άρθρο 12 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Άρθρο 12

**Απαιτήσεις πληροφοριών που αφορούν τη μεταφορά επικινδύνων ουσιών**

1. Τα επικίνδυνα ή ρυπογόνα εμπορεύματα δεν παραδίδονται προς μεταφορά ούτε φορτώνονται επί οιοδήποτε πλοίου, ανεξαρτήτως των διαστάσεών του, σε λιμένα κράτους μέλους, εάν δεν παραδοθεί στον πλοίαρχο ή στον εκμεταλλεζόμενο το πλοίο δήλωση, πριν από τη φόρτωση των εμπορευμάτων στο πλοίο, που περιλαμβάνει τις ακόλουθες πληροφορίες:

α) τις πληροφορίες που απαριθμούνται στο παράρτημα I σημείο 2·

β) όσον αφορά τις ουσίες που περιλαμβάνονται στο παράρτημα I της σύμβασης Marpol, το δελτίο των δεδομένων ασφαλείας όπου αναφέρονται τα φυσικο-χημικά χαρακτηριστικά των προϊόντων, συμπεριλαμβανομένου, εφόσον απαιτείται, του ιξώδους σε cSt στους 50 °C και της πυκνότητας στους 15 °C, καθώς και τα άλλα δεδομένα που περιέχονται στο δελτίο των δεδομένων ασφαλείας σύμφωνα με το ψήφισμα MSC. 150 (77) του IMO·

γ) τους αριθμούς κλήσης έκτακτης ανάγκης του φορτωτή ή κάθε άλλου προσώπου ή οργανισμού που διαθέτει πληροφορίες σχετικά με τα φυσικο-χημικά χαρακτηριστικά των προϊόντων και τα μέτρα που πρέπει να ληφθούν σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης.

2. Τα πλοία που προέρχονται από λιμένα εκτός της Κοινότητας, κατευθύνονται σε λιμένα κράτους μέλους ή στα χωρικά ύδατα κράτους μέλους και μεταφέρουν επικίνδυνες ή ρυπογόνους ουσίες, πρέπει να είναι εφοδιασμένα με δήλωση εκ μέρους του φορτωτή, περιέχουσα πληροφορίες όπως ορίζονται στην παράγραφο 1 στοιχεία α), β) και γ).

3. Ο φορτωτής έχει καθήκον και ευθύνη να παραδίδει στον πλοίαρχο ή στον εκμεταλλεζόμενο το πλοίο τη δήλωση αυτή και να εξασφαλίζει ότι το φορτίο που παραδίδεται προς μεταφορά είναι πράγματι αυτό που έχει δηλωθεί σύμφωνα με την παράγραφο 1».

5) Το άρθρο 14 δεύτερο εδάφιο στοιχείο γ), αντικαθίσταται ως εξής:

«γ) κατόπιν αιτήσεως, μέσω του SafeSeaNet και εφόσον απαιτείται για τους σκοπούς της ασφάλειας της ναυσιπλοΐας ή της ασφάλειας ή της προστασίας του θαλασσιού περιβάλ-

λοντος, τα κράτη μέλη πρέπει να έχουν τη δυνατότητα να διαβιβάζουν αμελλητί στις αρμόδιες εθνικές και τοπικές αρχές άλλου κράτους μέλους πληροφορίες για το πλοίο και για τα επικίνδυνα ή ρυπογόνα φορτία του».

6) Το άρθρο 15 αντικαθίσταται ως εξής:

«Άρθρο 15

**Εξαιρέσεις**

1. Τα κράτη μέλη μπορούν να εξαιρούν τα τακτικά δρομολόγια τα οποία εκτελούνται μεταξύ λιμένων που βρίσκονται στο έδαφός τους από την απαίτηση των άρθρων 4 και 13 εφόσον πληρούνται οι ακόλουθες προϋποθέσεις:

α) η εταιρεία που εκμεταλλεύεται τα προαναφερθέντα τακτικά δρομολόγια καταρτίζει και ενημερώνει τον κατάλογο των σχετικών πλοίων και τον διαβιβάζει στην ενδιαφερόμενη αρμόδια αρχή·

β) για κάθε ταξίδι που πραγματοποιείται, οι πληροφορίες κατά το παράρτημα I σημείο 1) ή 3), είναι στη διάθεση της αρμόδιας αρχής κατόπιν αιτήματός της. Η εταιρεία διαμορφώνει εσωτερικό σύστημα που να εγγυάται τη διαβίβαση, ηλεκτρονικώς, επί εικοσιτετράωρου βάσεως και χωρίς καμία καθυστέρηση από τη στιγμή της λήψης του αιτήματος, των εν λόγω πληροφοριών στην αρμόδια αρχή, σύμφωνα με το άρθρο 4 παράγραφος 1 ή το άρθρο 13 παράγραφος 4, κατά περίπτωση·

γ) κάθε απόκλιση τριών ή περισσότερων ωρών από τον υπολογιζόμενο χρόνο άφιξης στον λιμένα προορισμού ή τον σταθμό πλοήγησης γνωστοποιείται στο λιμένα άφιξης ή στην αρμόδια αρχή, σύμφωνα με το άρθρο 4 ή το άρθρο 13, κατά περίπτωση·

δ) εξαιρέσεις εγκρίνονται για μεμονωμένα πλοία και σε συγκεκριμένο δρομολόγιο·

Για τους σκοπούς της παραγράφου 1, τακτικό θεωρείται το δρομολόγιο εφόσον προβλέπεται να εκτελείται επί ένα τουλάχιστον μήνα.

Οι εξαιρέσεις από τις επιταγές των άρθρων 4 και 13 περιορίζονται σε ταξίδια με προβλεπόμενη διάρκεια έως 12 ώρες.

2. Όταν δύο ή περισσότερα κράτη, εκ των οποίων ένα τουλάχιστον είναι κράτος μέλος, εκμεταλλεύονται από κοινού διεθνές τακτικό δρομολόγιο, οποιοδήποτε από τα οικεία κράτη μέλη μπορεί να ζητήσει από τα άλλα κράτη μέλη την εξαίρεση αυτού του δρομολογίου. Όλα τα εμπλεκόμενα κράτη μέλη, περιλαμβανομένων των οικείων παράκτιων κρατών, συνεργάζονται από κοινού για την εξαίρεση του εν λόγω δρομολογίου από αυτή την υποχρέωση σύμφωνα με τους προβλεπόμενους στην παράγραφο 1 όρους.

3. Τα κράτη μέλη ελέγχουν ανά τακτά χρονικά διαστήματα εάν πληρούνται οι όροι των παραγράφων 1 και 2. Εφόσον δεν πληρούνται ένας τουλάχιστον από τους όρους αυτούς, τα κράτη μέλη αφαιρούν αμέσως το προνόμιο εξαίρεσης από την οικεία εταιρεία.

4. Τα κράτη μέλη κοινοποιούν στην Επιτροπή κατάσταση των εταιρειών και των πλοίων που έχουν εξαιρεθεί σύμφωνα με το παρόν άρθρο καθώς και κάθε ενημερωμένη έκδοση της κατάστασης αυτής».

7) Προστίθενται τα ακόλουθα στοιχεία στο άρθρο 16 παράγραφος 1:

«δ) πλοία που δεν έχουν κοινοποιήσει, ή που δεν διαθέτουν, πιστοποιητικά ασφάλισης ή χρηματοοικονομικές εγγυήσεις σύμφωνα με την κοινοτική νομοθεσία και τους διεθνείς κανόνες·

ε) πλοία που έχουν επισημανθεί από τους πλοηγούς ή από τις λιμενικές αρχές ότι παρουσιάζουν εμφανείς ανωμαλίες που είναι ικανές να διακυβεύσουν την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας ή να προκαλέσουν κίνδυνο για το περιβάλλον».

8) Παρεμβάλλεται το ακόλουθο άρθρο:

«Άρθρο 18α

#### Μέτρα σε περίπτωση κινδύνων από την ύπαρξη πάγων

1. Εφόσον οι αρμόδιες αρχές εκτιμούν, ενόψει της κατάστασης των πάγων, ότι υφίσταται σοβαρός κίνδυνος για την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα ή για την προστασία των θαλάσσιων ή παράκτιων περιοχών τους, ή θαλάσσιων ή παράκτιων περιοχών άλλων κρατών:

α) παρέχουν στους κυβερνήτες των πλοίων που βρίσκονται στις περιοχές αρμοδιότητάς τους ή που προτίθενται να καταπλεύσουν ή να αποπλεύσουν από λιμένα τους, κατάλληλες πληροφορίες για την κατάσταση των πάγων, τις συνιστώμενες διαδρομές και τις υπηρεσίες παγοθραυστικών στην περιοχή αρμοδιότητάς τους·

β) μπορούν, με την επιφύλαξη του καθήκοντος παροχής συνδρομής σε πλοία χρίζοντα συνδρομής και άλλων υποχρεώσεων που απορρέουν από σχετικούς διεθνείς κανόνες, να ζητούν από τα πλοία που βρίσκονται στην εν λόγω περιοχή και που προτίθενται να καταπλεύσουν ή να αποπλεύσουν από λιμένα ή τερματικό σταθμό ή να αναχωρήσουν από περιοχή αγκυροβολίου, να πληρούν τις απαιτήσεις ανθεκτι-

κότητας και ισχύος που αντιστοιχούν στην κατάσταση των πάγων στην εν λόγω περιοχή.

2. Τα μέτρα που λαμβάνονται κατ' εφαρμογή της παραγράφου 1 βασίζονται, όσον αφορά τα δεδομένα για την κατάσταση των πάγων, σε προγνώσεις καιρού και πάγων προερχόμενες από ειδικευμένη μετεωρολογική υπηρεσία, αναγνωρισμένη από το κράτος μέλος».

9) Το άρθρο 19 τροποποιείται ως εξής:

α) προστίθεται το ακόλουθο εδάφιο στην παράγραφο 2:

«Για τον σκοπό αυτό διαβιβάζουν στις αρμόδιες εθνικές αρχές, κατόπιν σχετικού αιτήματος, τις πληροφορίες που περιλαμβάνονται στο άρθρο 12.»

β) παρεμβάλλεται η ακόλουθη νέα παράγραφος:

«4. Κατ' εφαρμογή της εθνικής τους νομοθεσίας, τα κράτη μέλη λαμβάνουν υπόψη τις κατευθυντήριες γραμμές του IMO σχετικά με τη δίκαιη μεταχείριση των ναυτικών σε περίπτωση ναυτικού ατυχήματος στα ύδατα που βρίσκονται υπό την δικαιοδοσία τους».

10) Το άρθρο 20 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Άρθρο 20

#### Αρμόδια αρχή για την υποδοχή πλοίου χρίζοντος συνδρομής

1. Κάθε κράτος μέλος ορίζει μία ή περισσότερες αρμόδιες αρχές με την απαιτούμενη εμπειρία και την αρμοδιότητα, κατά την επιχείρηση συνδρομής, να λαμβάνει ανεξάρτητες αποφάσεις εξ ιδίας πρωτοβουλίας, όσον αφορά την υποδοχή των πλοίων που χρίζουν βοήθειας.

2. Η αρχή ή οι αρχές περί των οποίων η παράγραφος 1 δύνανται, εφόσον απαιτείται και ιδίως εφόσον απειλείται η ασφάλεια της ναυσιπλοΐας και η προστασία του περιβάλλοντος, να λάβουν οιοδήποτε από τα μέτρα του μη εξαντλητικού καταλόγου του παραρτήματος IV.

3. Η αρχή ή οι αρχές περί των οποίων η παράγραφος 1 συνέρχονται τακτικά με σκοπό την ανταλλαγή γνώσεων και τη βελτίωση των μέτρων που λαμβάνονται δυνάμει του παρόντος άρθρου. Δύνανται να συνέρχονται οποτεδήποτε, αν συντρέχουν ειδικές περιστάσεις».

11) Παρεμβάλλονται τα ακόλουθα άρθρα:

«Άρθρο 20α

### Σχέδια για την υποδοχή πλοίων που χρήζουν συνδρομής

1. Τα κράτη μέλη καταρτίζουν σχέδια για την υποδοχή πλοίων προκειμένου να αντιμετωπίσουν απειλές που προκαλούνται από την παρουσία πλοίων που χρήζουν συνδρομής σε ύδατα που υπάγονται στη δικαιοδοσία τους, περιλαμβανομένου, κατά περίπτωση, επαπειλούμενου κινδύνου κατά της ανθρώπινης ζωής και κατά του περιβάλλοντος. Η αρχή ή οι αρχές περί των οποίων το άρθρο 20 παράγραφος 1, συμμετέχουν στην κατάρτιση και εφαρμογή των σχεδίων.

2. Τα σχέδια που αναφέρονται στην παράγραφο 1 εκπονούνται έπειτα από διαβούλευση με τα ενδιαφερόμενα μέρη, βάσει των ψηφισμάτων Α.949(23) και Α.950(23) του ΙΜΟ, και περιλαμβάνουν τουλάχιστον τα ακόλουθα:

- α) την ταυτότητα της αρμόδιας αρχής ή αρχών που είναι επιφορτισμένες με τη λήψη και διαχείριση των συναγερωμένων·
- β) την ταυτότητα της αρμόδιας αρχής που είναι υπεύθυνη για την αξιολόγηση της κατάστασης και για τη λήψη απόφασης σχετικά με την αποδοχή ή την άρνηση εισόδου πλοίου χρήζοντος συνδρομής στο επιλεγμένο καταφύγιο·
- γ) πληροφορίες σχετικά με την ακτογραμμή των κρατών μελών και όλα τα στοιχεία που διευκολύνουν την προκαταρκτική αξιολόγηση και την ταχεία απόφαση σχετικά με τον τόπο του καταφυγίου πλοίου, καθώς και σχετικά με τους περιβαλλοντικούς, οικονομικούς και κοινωνικούς παράγοντες και τις φυσικές συνθήκες·
- δ) τις διαδικασίες αξιολόγησης για την αποδοχή ή την άρνηση εισόδου πλοίου χρήζοντος συνδρομής σε καταφύγιο·
- ε) τα κατάλληλα μέσα και εγκαταστάσεις για συνδρομή, διάσωση και καταπολέμηση της ρύπανσης·
- στ) διαδικασίες για τον διεθνή συντονισμό και τη λήψη αποφάσεων·
- ζ) τις διαδικασίες χρηματοοικονομικών εγγυήσεων και ευθύνης που υφίστανται όσον αφορά πλοία που γίνονται δεκτά σε καταφύγια.

3. Τα κράτη μέλη δημοσιεύουν το όνομα και τις διευθύνσεις επικοινωνίας των αρμοδίων αρχών περί των οποίων το άρθρο 20 παράγραφος 1, και των αρχών που ορίζονται για τη λήψη και διαχείριση των συναγερωμένων.

Τα κράτη μέλη κοινοποιούν στα γειτονικά κράτη μέλη, κατόπιν σχετικού αιτήματος, τις πληροφορίες που αφορούν τα σχέδια.

Κατά την υλοποίηση των διαδικασιών που προβλέπονται στα σχέδια για την υποδοχή των πλοίων που χρήζουν συνδρομής, τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι οι σχετικές πληροφορίες τίθενται στη διάθεση των εμπλεκόμενων στις επιχειρήσεις μερών.

Εφόσον ζητηθεί από τα κράτη μέλη, οι κατά το δεύτερο και τρίτο εδάφιο παραλήπτες των πληροφοριών δεσμεύονται από υποχρέωση εμπιστευτικότητας.

4. Μέχρι τις 30 Νοεμβρίου 2010, τα κράτη μέλη ενημερώνουν την Επιτροπή για τα μέτρα που έχουν ληφθεί κατ'εφαρμογή του παρόντος άρθρου.

Άρθρο 20β

### Απόφαση για την υποδοχή πλοίων

Η αρχή ή οι αρχές περί των οποίων το άρθρο 20 παράγραφος 1, αποφασίζουν επί της αποδοχής εισόδου πλοίου χρήζοντος συνδρομής σε καταφύγιο κατόπιν αξιολογήσεως της κατάστασης βάσει του σχεδίου στο οποίο αναφέρεται το άρθρο 20α. Η αρχή ή οι αρχές διασφαλίζουν ότι πλοία γίνονται δεκτά σε καταφύγιο εφόσον θεωρούν ότι η εν λόγω υποδοχή συνιστά την καλύτερη δυνατή ενέργεια για την προστασία της ανθρώπινης ζωής και του περιβάλλοντος.

Άρθρο 20γ

### Χρηματοοικονομική ασφάλεια και αποζημίωση

1. Η έλλειψη πιστοποιητικού ασφάλισης υπό την έννοια του άρθρου 6 της οδηγίας 2009/20/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 23ης Απριλίου 2009, σχετικά με την ασφάλιση των πλοιοκτητών για ναυτικές απαιτήσεις (\*) δεν απαλλάσσει τα κράτη μέλη από την προκαταρκτική αξιολόγηση και τη λήψη απόφασης κατά το άρθρο 20β και δεν αποτελεί αποχρώντα λόγο που μπορεί να επικαλεστεί ένα κράτος μέλος για να αρνηθεί την υποδοχή πλοίου σε καταφύγιο.

2. Με την επιφύλαξη της παραγράφου 1, όταν κράτος μέλος υποδέχεται σε καταφύγιο πλοίο που διατρέχει κίνδυνο, δύναται να ζητήσει από τον εκμεταλλεόμενο το πλοίο, τον πράκτορα ή τον πλοίαρχο να παρουσιάσουν πιστοποιητικό ασφάλισης υπό την έννοια του άρθρου 6 της οδηγίας 2009/20/ΕΚ. Η απαίτηση του εν λόγω πιστοποιητικού δεν επιτρέπεται να οδηγεί σε καθυστέρηση της διαδικασίας για την υποδοχή πλοίου.

Άρθρο 20δ

### Εξέταση από την Επιτροπή

Η Επιτροπή εξετάζει τους υφιστάμενους μηχανισμούς εντός των κρατών μελών για την αποζημίωση ενδεχόμενης οικονομικής απώλειας που υπέστη λιμένας ή φορέας συνεπεία απόφασης βάσει του άρθρου 20, παράγραφος 1. Βάσει αυτής της εξέτασης, παρουσιάζει και αξιολογεί διάφορες επιλογές πολιτικής. Η Επιτροπή ανακοινώνει στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο τα αποτελέσματα αυτής της εξέτασης έως τις 31 Δεκεμβρίου 2011.

(\*) ΕΕ L 131 της 28.5.2009, σ. 128»

12) Παρεμβάλλεται το ακόλουθο άρθρο:

«Άρθρο 22α

### Ευρωπαϊκό σύστημα ανταλλαγής ναυτιλιακών πληροφοριών (SafeSeaNet)

1. Τα κράτη μέλη εγκαθιστούν συστήματα διαχείρισης ναυτιλιακών πληροφοριών, σε εθνικό ή τοπικό επίπεδο, με σκοπό την επεξεργασία των πληροφοριών που αναφέρονται στην παρούσα οδηγία.

2. Τα συστήματα που καθιερώνονται κατ' εφαρμογή της παραγράφου 1 καθιστούν δυνατή την επιχειρησιακή αξιοποίηση των συλλεγόμενων πληροφοριών και πληρούν ιδίως τους όρους του άρθρου 14.

3. Για την εξασφάλιση αποτελεσματικής ανταλλαγής των αναφερομένων στην παρούσα οδηγία πληροφοριών, τα κράτη μέλη βεβαιώνονται ότι τα εθνικά ή τοπικά συστήματα, που έχουν τεθεί σε λειτουργία για τη συλλογή, επεξεργασία και διατήρηση των εν λόγω πληροφοριών, μπορούν να διασυνδεθούν με το SafeSeaNet. Η Επιτροπή διασφαλίζει ότι το SafeSeaNet λειτουργεί επί 24ώρου βάσεως. Η περιγραφή και οι αρχές του SafeSeaNet καθορίζονται στο παράρτημα III.

4. Με την επιφύλαξη της παραγράφου 3, τα κράτη μέλη, όταν ενεργούν στο πλαίσιο ενδοκοινοτικών συμφωνιών ή στο πλαίσιο διασυνοριακών, διαπεριφερειακών ή διεθνικών έργων εντός της Κοινότητας, διασφαλίζουν ότι τα συστήματα ή δίκτυα πληροφοριών συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις της παρούσας οδηγίας και είναι συμβατά και συνδεδεμένα με το SafeSeaNet».

13) Το άρθρο 23 τροποποιείται ως εξής:

α) το στοιχείο γ) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«γ) επέκταση της κάλυψης ή/και αναβάθμιση του κοινοτικού συστήματος παρακολούθησης της θαλάσσιας κυκλοφορίας και ενημέρωσης προκειμένου να βελτιω-

θούν η αναγνώριση και η παρακολούθηση των πλοίων, λαμβανομένων υπόψη των εξελίξεων στις τεχνολογίες των πληροφοριών και των επικοινωνιών. Για το σκοπό αυτό, τα κράτη μέλη και η Επιτροπή συνεργάζονται για τη δημιουργία, όπου χρειάζεται, συστημάτων υποχρεωτικής υποβολής αναφορών, υπηρεσιών υποχρεωτικής εξυπηρέτησης κυκλοφορίας πλοίων και κατάλληλων συστημάτων οργάνωσης της θαλάσσιας κυκλοφορίας, με σκοπό να τα υποβάλλουν στον ΙΜΟ προς έγκριση. Συνεργάζονται επίσης, στο πλαίσιο των οικείων περιφερειακών ή διεθνών φορέων, για την ανάπτυξη συστημάτων ευρείας εμβέλειας αναγνώρισης και εντοπισμού πλοίων.»

β) προστίθεται το ακόλουθο στοιχείο ε):

«ε) εξασφάλιση της διασύνδεσης και διαλειτουργικότητας των εθνικών συστημάτων που χρησιμοποιούνται για τη διαχείριση των πληροφοριών που αναφέρονται στο παράρτημα I, και για την ανάπτυξη και αναβάθμιση του SafeSeaNet».

14) Παρεμβάλλεται το ακόλουθο άρθρο:

«Άρθρο 23α

### Επεξεργασία και διαχείριση των πληροφοριών για την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας

1. Η Επιτροπή εξασφαλίζει, εφόσον απαιτείται, την επεξεργασία, αξιοποίηση και διάδοση, στις αρχές που έχουν οριστεί από τα κράτη μέλη, των πληροφοριών που συλλέγονται στο πλαίσιο της παρούσας οδηγίας.

2. Κατά περίπτωση, η Επιτροπή συμβάλλει στην ανάπτυξη και λειτουργία συστημάτων συλλογής και διάδοσης δεδομένων σχετικών με την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας, ιδίως μέσω του συστήματος «Equasis» ή κάθε άλλου αντίστοιχου συστήματος δημόσιου χαρακτήρα».

15) Το άρθρο 24 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Άρθρο 24

### Εμπιστευτικότητα των πληροφοριών

1. Τα κράτη μέλη, σύμφωνα με την κοινοτική ή την εθνική νομοθεσία, λαμβάνουν τα αναγκαία μέτρα για να διασφαλίσουν το απόρρητο των πληροφοριών που τους διαβιβάζονται στο πλαίσιο της εφαρμογής της παρούσας οδηγίας και χρησιμοποιούν τις εν λόγω πληροφορίες μόνον σύμφωνα με την παρούσα οδηγία.

2. Η Επιτροπή ερευνά πιθανά προβλήματα ασφαλείας του δικτύου και των πληροφοριών και προτείνει τις κατάλληλες τροποποιήσεις στο παράρτημα III για τη βελτίωση της ασφαλείας του δικτύου».

16) Τα άρθρα 27 και 28 αντικαθίστανται από το ακόλουθο κείμενο:

«Άρθρο 27

### Τροποποιητική διαδικασία

1. Οι αναφορές σε πράξεις της Κοινότητας και του ΙΜΟ στην παρούσα οδηγία, οι ορισμοί του άρθρου 3 και τα παραρτήματα μπορούν να τροποποιούνται προκειμένου να υπάρξει συμβατότητα με την κοινοτική ή τη διεθνή νομοθεσία η οποία έχει εγκριθεί, τροποποιηθεί ή τεθεί σε ισχύ, στο βαθμό που τέτοιες τροπολογίες δεν διευρύνουν το πεδίο εφαρμογής της παρούσας οδηγίας.

Τα μέτρα αυτά, τα οποία έχουν ως αντικείμενο την τροποποίηση μη ουσιωδών στοιχείων της παρούσας οδηγίας, θεσπίζονται σύμφωνα με την κανονιστική διαδικασία με έλεγχο στην οποία παραπέμπει το άρθρο 28 παράγραφος 2.

2. Επιπλέον, τα παραρτήματα I, III και IV της παρούσας οδηγίας μπορούν να τροποποιηθούν υπό το φως της κτηθείσας πείρας, υπό τον όρο ότι οι εν λόγω τροπολογίες δεν διευρύνουν το πεδίο εφαρμογής της παρούσας οδηγίας.

Τα μέτρα αυτά, τα οποία έχουν ως αντικείμενο την τροποποίηση μη ουσιωδών στοιχείων της παρούσας οδηγίας, θεσπίζονται σύμφωνα με την κανονιστική διαδικασία με έλεγχο στην οποία παραπέμπει το άρθρο 28 παράγραφος 2.

Άρθρο 28

### Επιτροπή

1. Η Επιτροπή επικουρείται από την επιτροπή ασφαλείας στη ναυτιλία και πρόληψης της ρύπανσης από τα πλοία (COSS) η οποία έχει συσταθεί δυνάμει του άρθρου 3 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2099/2002 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (\*).

2. Στις περιπτώσεις που γίνεται μνεία της παρούσας παραγράφου, εφαρμόζονται το άρθρο 5α παράγραφοι 1 έως 4, και το άρθρο 7 της απόφασης 1999/468/ΕΚ, τηρουμένων των διατάξεων του άρθρου 8 της ίδιας απόφασης.

(\* ) ΕΕ L 324 της 29.11.2002, σ. 1».

17) Στο παράρτημα I σημείο 4, η περίπτωση X αντικαθίσταται ως εξής:

«— X. Διάφορα:

— χαρακτηριστικά και κατ' εκτίμηση μεταφερόμενη ποσότητα καυσίμων δεξαμενής για όλα τα σκάφη,

με ολική χωρητικότητα μεγαλύτερη των 1 000 μονάδων,

— καθεστώς πλοήγησης».

18) Στο παράρτημα II μέρος I, προστίθεται το ακόλουθο σημείο 3:

### «3. Αλιευτικά σκάφη

Κάθε αλιευτικό σκάφος ολικού μήκους άνω των 15 μέτρων έχει υποχρέωση να φέρει τον εξοπλισμό που προβλέπεται στο άρθρο 6α σύμφωνα με το ακόλουθο χρονοδιάγραμμα:

— αλιευτικά σκάφη με ολικό μήκος ίσο ή μεγαλύτερο από 24 μέτρα και μικρότερο από 45 μέτρα: το αργότερο μέχρι τις 31 Μαΐου 2012,

— αλιευτικά σκάφη με ολικό μήκος ίσο ή μεγαλύτερο από 18 μέτρα και μικρότερο από 24 μέτρα: το αργότερο μέχρι τις 31 Μαΐου 2013,

— αλιευτικά σκάφη με ολικό μήκος μεγαλύτερο από 15 μέτρα και μικρότερο από 18 μέτρα: το αργότερο μέχρι τις 31 Μαΐου 2014.

Τα νεότευκτα αλιευτικά σκάφη με ολικό μήκος άνω των 15 μέτρων υπόκεινται στην υποχρέωση εξοπλισμού που προβλέπει το άρθρο 6α από τις 30 Νοεμβρίου 2010».

19) Το παράρτημα III αντικαθίσταται από το κείμενο που επισυνάπτεται στο παράρτημα της παρούσας οδηγίας.

Άρθρο 2

### Μεταφορά της οδηγίας

1. Τα κράτη μέλη θέτουν σε ισχύ τις αναγκαίες νομοθετικές, κανονιστικές και διοικητικές διατάξεις για να συμμορφωθούν με την παρούσα οδηγία πριν από 30 Νοεμβρίου 2010. Κοινοποιούν αμέσως στην Επιτροπή το κείμενο των εν λόγω διατάξεων.

Όταν τα κράτη μέλη θεσπίζουν τις ανωτέρω διατάξεις, αυτές περιέχουν αναφορά στην παρούσα οδηγία ή συνοδεύονται από την αναφορά αυτή κατά την επίσημη δημοσίευσή τους. Ο τρόπος 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 3

### Έναρξη ισχύος

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



Άρθρο 4

**Αποδέκτες**

Η παρούσα οδηγία απευθύνεται στα κράτη μέλη.

Στρασβούργο, 23 Απριλίου 2009.

Για το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο  
Ο Πρόεδρος  
H.-G. PÖTTERING

Για το Συμβούλιο  
Ο Πρόεδρος  
P. NEČAS

## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

## «ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙΙ

## ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΑ ΜΗΝΥΜΑΤΑ ΚΑΙ SAFESEANET

## 1. Γενική θεώρηση και αρχιτεκτονική

Το κοινοτικό σύστημα ανταλλαγής ναυτιλιακών πληροφοριών SafeSeaNet καθιστά δυνατή τη λήψη, αποθήκευση, ανάκτηση και ανταλλαγή πληροφοριών για τους σκοπούς της ασφάλειας της ναυσιπλοΐας, της ασφάλειας των πλοίων και των λιμένων, της προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος και της αποτελεσματικότητας της θαλάσσιας κυκλοφορίας και των θαλάσσιων μεταφορών.

Το SafeSeaNet είναι εξειδικευμένο σύστημα που έχει δημιουργηθεί για να εξυπηρετήσει την ανταλλαγή πληροφοριών σε ηλεκτρονική μορφή μεταξύ των κρατών μελών και να παράσχει στην Επιτροπή τις σχετικές πληροφορίες σύμφωνα με την κοινοτική νομοθεσία. Απαρτίζεται από ένα δίκτυο εθνικών συστημάτων SafeSeaNet στα κράτη μέλη και ένα κεντρικό σύστημα SafeSeaNet, το οποίο λειτουργεί ως κομβικό σημείο.

Το δίκτυο SafeSeaNet συνδέει όλα τα εθνικά συστήματα SafeSeaNet και περιλαμβάνει το κεντρικό σύστημα SafeSeaNet.

## 2. Διαχείριση, λειτουργία, ανάπτυξη και συντήρηση του SafeSeaNet

## 2.1. Ευθύνες

## 2.1.1. Εθνικά συστήματα SafeSeaNet

Τα κράτη μέλη δημιουργούν και διατηρούν ένα εθνικό σύστημα SafeSeaNet που καθιστά δυνατή την ανταλλαγή ναυτιλιακών πληροφοριών μεταξύ εξουσιοδοτημένων χρηστών υπό την ευθύνη της οικείας Εθνικής Αρχής Αρμόδιας Αρχής (ΕΑΑ).

Η ΕΑΑ είναι υπεύθυνη για τη διαχείριση του εθνικού συστήματος, η οποία περιλαμβάνει τον εθνικό συντονισμό των χρηστών και των παρόχων των δεδομένων, καθώς και για να διασφαλίζει ότι έχουν καθοριστεί οι κωδικοί UN LOCODES και ότι έχουν δημιουργηθεί και συντηρούνται η αναγκαία εθνική υποδομή πληροφορικής και οι διαδικασίες που περιγράφονται στο έγγραφο ελέγχου διεπαφής και λειτουργικότητας που αναφέρεται στο σημείο 2.3.

Το εθνικό σύστημα SafeSeaNet καθιστά δυνατή τη διασύνδεση όλων των εξουσιοδοτημένων χρηστών υπό την ευθύνη κάθε ΕΑΑ και μπορεί να καταστεί προσβάσιμο από καθορισμένους ναυτιλιακούς παράγοντες (πλοιοκτήτες, πράκτορες, πλοίαρχους, ναυλωτές και άλλους) όταν εξουσιοδοτούνται προς τούτο από την ΕΑΑ, συγκεκριμένα προκειμένου να εξυπηρετηθεί η ηλεκτρονική υποβολή αναφορών σύμφωνα με την κοινοτική νομοθεσία.

## 2.1.2. Κεντρικό σύστημα SafeSeaNet

Η Επιτροπή είναι υπεύθυνη για τη διαχείριση και ανάπτυξη σε επίπεδο πολιτικής του κεντρικού συστήματος SafeSeaNet καθώς και για την επίβλεψη του συστήματος SafeSeaNet σε συνεργασία με κράτη μέλη ενώ, σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1406/2002 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου <sup>(1)</sup>, ο οργανισμός είναι υπεύθυνος για την τεχνική υλοποίηση, σε συνεργασία με τα κράτη μέλη και την Επιτροπή.

Το κεντρικό σύστημα SafeSeaNet λειτουργώντας ως κομβικό σημείο, διασυνδέει όλα τα εθνικά συστήματα SafeSeaNet και δημιουργεί την αναγκαία υποδομή πληροφορικής και τις αναγκαίες διαδικασίες όπως περιγράφονται στο "έγγραφο ελέγχου διεπαφής και λειτουργικότητας" που αναφέρεται στο σημείο 2.3.

## 2.2. Αρχές διαχείρισης

Η Επιτροπή συγκροτεί διευθύνουσα ομάδα υψηλού επιπέδου, η οποία υιοθετεί τον εσωτερικό της κανονισμό, αποτελείται από εκπροσώπους των κρατών μελών και της Επιτροπής και έχει την αποστολή:

- να διατυπώνει συστάσεις με στόχο τη βελτίωση της αποτελεσματικότητας και της ασφάλειας του συστήματος SafeSeaNet,
- να προσφέρει την κατάλληλη καθοδήγηση για την ανάπτυξη του συστήματος SafeSeaNet,
- να επικουρεί την Επιτροπή κατά την εποπτεία της απόδοσης του συστήματος SafeSeaNet,
- να εγκρίνει το έγγραφο ελέγχου διεπαφής και λειτουργικότητας που αναφέρεται στο σημείο 2.3. και κάθε μελλοντική του τροποποίηση.

<sup>(1)</sup> ΕΕ L 208 της 5.8.2002, σ. 1.

### 2.3. Έγγραφο ελέγχου διεπαφής και λειτουργικότητας και τεχνική τεκμηρίωση SafeSeaNet

Η Επιτροπή καταρτίζει και διατηρεί, σε στενή συνεργασία με τα κράτη μέλη, "έγγραφο ελέγχου διεπαφής και λειτουργικότητας" (IFCD).

Το IFCD περιγράφει λεπτομερώς τις απαιτήσεις απόδοσης και τις διαδικασίες που έχουν εφαρμογή στα εθνικά και στο κεντρικό στοιχείο του SafeSeaNet, που είναι σχεδιασμένα ώστε να εξασφαλίζεται συμμόρφωση με τη σχετική κοινοτική νομοθεσία.

Το IFCD περιλαμβάνει κανόνες:

- για την καθοδήγηση όσον αφορά τα δικαιώματα πρόσβασης των χρηστών για τη διαχείριση της ποιότητας των δεδομένων,
- για τις προδιαγραφές ασφαλείας για τη μετάδοση και ανταλλαγή δεδομένων και
- για την αρχαιοθέρτηση των πληροφοριών σε εθνικό και κεντρικό επίπεδο.

Το IFCD αναφέρει τους τρόπους αποθήκευσης και τη διαθεσιμότητα των πληροφοριών για επικίνδυνα ή ρυπογόνα εμπορεύματα σχετικά με τακτικά δρομολόγια για τα οποία έχει χορηγηθεί εξαίρεση σύμφωνα με το άρθρο 15.

Η τεχνική τεκμηρίωση σχετικά με το SafeSeaNet, όπως πρότυπα για τη μορφή ανταλλαγής δεδομένων, εγχειρίδια χρηστών και προδιαγραφές ασφαλείας δικτύου, καταρτίζεται και διατηρείται από τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό Ασφάλειας της Ναυσιπλοΐας σε συνεργασία με τα κράτη μέλη.

### 3. Ανταλλαγή δεδομένων μέσω του SafeSeaNet

Το σύστημα χρησιμοποιεί βιομηχανικά πρότυπα και έχει την ικανότητα αλληλεπίδρασης με δημόσια και ιδιωτικά συστήματα που χρησιμοποιούνται για τη δημιουργία, την παροχή ή τη λήψη πληροφοριών εντός του SafeSeaNet.

Η Επιτροπή και τα κράτη μέλη συνεργάζονται προκειμένου να εξετάσουν κατά πόσον είναι εφικτό καθώς και την ανάπτυξη λειτουργιών οι οποίες, κατά το μέτρο του δυνατού, διασφαλίζουν ότι οι πάροχοι δεδομένων, συμπεριλαμβανομένων των πλοιάρχων, πλοιοκτητών, πρακτόρων, εκμεταλλεσόμενων τα πλοία, ναυλωτών και των αρμόδιων αρχών, χρειάζεται να υποβάλλουν τις πληροφορίες μόνον μία φορά. Τα κράτη μέλη διασφαλίζουν ότι οι υποβληθείσες πληροφορίες είναι διαθέσιμες προς χρήση σε όλα τα σχετικά συστήματα ενημέρωσης και ειδοποίησης, καθώς και πληροφοριακά συστήματα παρακολούθησης της θαλάσσιας κυκλοφορίας (VTMIS).

Τα ηλεκτρονικά μηνύματα που ανταλλάσσονται σύμφωνα με την παρούσα οδηγία και τη σχετική κοινοτική νομοθεσία διανέμονται μέσω του SafeSeaNet. Προς τούτο, τα κράτη μέλη αναπτύσσουν και συντηρούν τις αναγκαίες διεπαφές για την αυτόματη μετάδοση δεδομένων με ηλεκτρονικά μέσα προς το SafeSeaNet.

Στις περιπτώσεις κατά τις οποίες διεθνώς αναγνωρισμένοι κανόνες επιτρέπουν τη δρομολόγηση πληροφοριών LRIT σχετικά με σκάφη τρίτων χωρών, τα δίκτυα του SafeSeaNet θα χρησιμοποιούνται για τη διανομή μεταξύ των κρατών μελών, με κατάλληλο επίπεδο ασφαλείας, των πληροφοριών LRIT που έχουν ληφθεί σύμφωνα με το άρθρο 6β της παρούσας οδηγίας.

### 4. Ασφάλεια και δικαιώματα πρόσβασης

Το κεντρικό και τα εθνικά συστήματα SafeSeaNet συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις της παρούσας οδηγίας σχετικά με την εμπιστευτικότητα των πληροφοριών καθώς και με τις αρχές και προδιαγραφές ασφαλείας που περιγράφονται στο IFCD, ιδίως όσον αφορά τα δικαιώματα πρόσβασης.

Τα κράτη μέλη προσδιορίζουν όλους τους χρήστες για τους οποίους αναγνωρίζεται ρόλος και δέσμη δικαιωμάτων πρόσβασης σύμφωνα με το IFCD».

## ΟΔΗΓΙΑ 2009/18/ΕΚ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

της 23ης Απριλίου 2009

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

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ,

Έχοντας υπόψη:

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

την πρόταση της Επιτροπής,

τη γνώμη της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής<sup>(1)</sup>,

τη γνώμη της Επιτροπής των Περιφερειών<sup>(2)</sup>,

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

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (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 ναυτικών ατυχημάτων και συμβάντων.
- (2) Η ταχεία διεξαγωγή της τεχνικής διερεύνησης των ναυτικών ατυχημάτων βελτιώνει την ασφάλεια στη θάλασσα επειδή συμβάλλει στην πρόληψη της επανάληψης τέτοιων ατυχημάτων που έχουν ως αποτέλεσμα απώλεια ανθρώπινων ζωών, απώλεια πλοίων και ρύπανση του θαλάσσιου περιβάλλοντος.

- (3) Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, με το ψήφισμά του της 21ης Απριλίου 2004 σχετικά με τη βελτίωση της ασφάλειας στη θάλασσα<sup>(4)</sup>, ζήτησε από την Επιτροπή να υποβάλει πρόταση οδηγίας σχετικά με την έρευνα των ναυτικών ατυχημάτων.

- (4) Το άρθρο 2 της Διεθνούς Σύμβασης των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας, της 10ης Δεκεμβρίου του 1982 (εφεξής «UNCLOS»), θεσπίζει το δικαίωμα των παράκτιων κρατών να διερευνούν τα αίτια οποιουδήποτε ναυτικού ατυχήματος εντός των χωρικών του υδάτων το οποίο ενδέχεται να παρουσιάζει κίνδυνο για τη ζωή ή το περιβάλλον, να αφορά τις αρχές έρευνας και διάσωσης παράκτιου κράτους ή να το επηρεάζει καθ' οιονδήποτε τρόπο.

- (5) Το άρθρο 94 της UNCLOS ορίζει ότι το κράτος σημαίας φροντίζει για τη διεξαγωγή έρευνας από ή ενώπιον προσώπου ή προσώπων που διαθέτουν τα κατάλληλα προσόντα για ορισμένα ατυχήματα ή συμβάντα στην ανοικτή θάλασσα.

- (6) Ο κανονισμός I/21 της διεθνούς σύμβασης περί ασφάλειας της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα της 1ης Νοεμβρίου του 1974 (εφεξής «σύμβαση SOLAS 74»), η διεθνής σύμβαση περί γραμμών φορτώσεως πλοίων, της 5ης Απριλίου του 1966, και η διεθνής σύμβαση για την πρόληψη της ρύπανσης από τα πλοία, της 2ας Νοεμβρίου 1973, καθορίζουν την ευθύνη που υπέχει το κράτος σημαίας για τη διενέργεια ερευνών για τα ατυχήματα και για τη διαβίβαση των σχετικών πορισμάτων στον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό (ΙΜΟ).

- (7) Ο κώδικας για την εφαρμογή των υποχρεωτικών πράξεων του ΙΜΟ που επισυνάφθηκε στο ψήφισμα Α.996(25) της Συνέλευσης του ΙΜΟ, της 29ης Νοεμβρίου 2007, 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 ναυτικά ατυχήματα και συμβάντα. Ο εν λόγω κώδικας απαιτεί επίσης από κάθε κράτος σημαίας να είναι έτοιμο να διαθέσει για τη διερεύνηση πρόσωπα με τα κατάλληλα προσόντα για το σκοπό αυτόν, ανεξαρτήτως από την τοποθεσία που συνέβη το ατύχημα ή το συμβάν.

<sup>(1)</sup> ΕΕ C 318 της 23.12.2006, σ. 195.

<sup>(2)</sup> ΕΕ C 229 της 22.9.2006, σ. 38.

<sup>(3)</sup> Γνώμη του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 25ης Απριλίου 2007 (ΕΕ C 74 Ε της 30.3.2008, σ. 546), κοινή θέση του Συμβουλίου της 6ης Ιουνίου 2008 (ΕΕ C 184 Ε της 22.7.2008, σ. 23). Θέση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 24ης Σεπτεμβρίου 2008 (δεν έχει δημοσιευθεί ακόμη στην Επίσημη Εφημερίδα). Απόφαση του Συμβουλίου της 26ης Φεβρουαρίου 2009 και νομοθετικό ψήφισμα του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 11ης Μαρτίου 2009 (δεν έχει δημοσιευθεί ακόμη στην Επίσημη Εφημερίδα).

<sup>(4)</sup> ΕΕ C 104 Ε της 30.4.2004, σ. 730.

- (8) Πρέπει να ληφθεί υπόψη ο κώδικας για τη διερεύνηση των ναυτικών ατυχημάτων και συμβάντων, ο οποίος εγκρίθηκε με το ψήφισμα A.849(20) της Συνέλευσης του IMO της 27ης Νοεμβρίου 1997 (εφεξής «κώδικας του IMO για τη διερεύνηση των ναυτικών ατυχημάτων και συμβάντων»), ο οποίος προβλέπει την εφαρμογή κοινής προσέγγισης για τη διερεύνηση των ναυτικών ατυχημάτων και συμβάντων και για τη συνεργασία μεταξύ των κρατών ώστε να εντοπίζονται οι συντελεστές που προκαλούν ναυτικά ατυχήματα και συμβάντα. Πρέπει επίσης να ληφθούν υπόψη το ψήφισμα της Συνέλευσης του IMO A.861(20), της 27ης Νοεμβρίου 1997, και το ψήφισμα MSC.163(78) της επιτροπής του IMO για την ασφάλεια στη θάλασσα, της 17ης Μαΐου 2004, τα οποία περιέχουν ορισμό για το όργανο καταγραφής δεδομένων ταξιδιού.
- (9) Οι ναυτικοί αναγνωρίζονται ως ειδική κατηγορία εργαζομένων και, δεδομένου του διεθνούς χαρακτήρα της ναυτιλιακής βιομηχανίας και των ποικίλων δικαιοδοσιών με τις οποίες ενδέχεται να έλθουν σε επαφή, έχουν ανάγκη ειδικής προστασίας, ιδίως όσον αφορά τις επαφές με δημόσιες αρχές. Για τον σκοπό της αύξησης της ναυτιλιακής ασφάλειας, οι ναυτικοί θα πρέπει να είναι σε θέση να βασίζονται σε δίκαιη μεταχείριση σε περίπτωση θαλάσσιου ατυχήματος. Τα ανθρώπινα δικαιώματα και η αξιοπρέπεία τους θα πρέπει να διαφυλάσσονται πάντοτε και όλες οι διερευνήσεις θεμάτων ασφαλείας θα πρέπει να διενεργούνται δίκαιως και ταχέως. Προς τον σκοπό αυτόν, τα κράτη μέλη θα πρέπει, σύμφωνα με την εθνική τους νομοθεσία, να λαμβάνουν περαιτέρω υπόψη τις συναφείς διατάξεις των κατευθυντηρίων γραμμών του IMO σχετικά με τη δίκαιη μεταχείριση των πληρωμάτων στην περίπτωση θαλάσσιου ατυχήματος.
- (10) Τα κράτη μέλη, ενεργώντας στο πλαίσιο των νομικών τους συστημάτων, θα πρέπει να προστατεύουν τις δηλώσεις των μαρτύρων εν συνεχεία ατυχήματος και να αποτρέπουν τη χρήση των δηλώσεων αυτών για σκοπούς ξένους προς τη διερεύνηση θεμάτων ασφαλείας, με τον σκοπό να αποφεύγεται η λήψη διακριτικών μέτρων ή αντιποίνων εναντίον μαρτύρων λόγω της συμμετοχής τους στη διερεύνηση.
- (11) 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>(1)</sup>, απαιτείται από τα κράτη μέλη να ορίζουν, στο πλαίσιο των αντίστοιχων νομικών τους συστημάτων, το νομικό καθεστώς που θα επιτρέπει σε αυτά και σε οποιοδήποτε άλλο ουσιαστικώς ενδιαφερόμενο κράτος μέλος να συμμετέχουν, να συνεργάζονται ή, όπου προβλέπεται στο πλαίσιο του κώδικα για την έρευνα ναυτικών ατυχημάτων και συμβάντων, να διεξάγουν οιαδήποτε διερεύνηση ναυτικού ατυχήματος ή περιστατικού στο οποίο εμπλέκεται οχηματαγωγό go-go ή ταχύπλοο επιβατηγό σκάφος.
- (12) 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<sup>(2)</sup>, απαιτείται από τα κράτη μέλη να συμμορφώνονται με τις διατάξεις του κώδικα του IMO για την έρευνα των ναυτικών ατυχημάτων και συμβάντων, και να εξασφαλίζουν ότι τα πορίσματα της έρευνας δημοσιεύονται, το συντομότερο δυνατό, μετά την περάτωσή της.
- (13) Η αμερόληπτη διεξαγωγή των διερευνήσεων θεμάτων ασφαλείας σχετικά με ατυχήματα και συμβάντα στα οποία εμπλέκονται σκάφη της θαλάσσιας ναυσιπλοΐας, ή άλλα σκάφη σε λιμένες ή άλλες οριοθετημένες θαλάσσιες περιοχές, έχει ύψιστη σημασία για τη διαπίστωση των πραγματικών περιστάσεων και αιτιών του ατυχήματος ή του συμβάντος. Επομένως, οι έρευνες αυτές θα πρέπει να διενεργούνται από πρόσωπα ειδικευμένα για τη διενέργεια διερευνήσεων υπό τον έλεγχο ανεξάρτητου οργανισμού ή φορέα που διαθέτει τις αναγκαίες αρμοδιότητες λήψης αποφάσεων, ώστε να αποφεύγεται οποιαδήποτε σύγκρουση συμφερόντων.
- (14) Τα κράτη μέλη θα πρέπει, σύμφωνα με τη νομοθεσία τους όσον αφορά τις εξουσίες των αρμόδιων για τη δικαστική έρευνα αρχών και σε συνεργασία με τις αρχές αυτές, όταν ενδεικνύεται, να εξασφαλίζουν ότι δίνεται στους υπεύθυνους για την τεχνική έρευνα η δυνατότητα να εκτελέσουν τα καθήκοντά τους υπό τις καλύτερες δυνατές συνθήκες.
- (15) Η παρούσα οδηγία δεν θα πρέπει να θίγει την οδηγία 95/46/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 24ης Οκτωβρίου 1995, για την προστασία των φυσικών προσώπων έναντι της επεξεργασίας δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα και για την ελεύθερη κυκλοφορία των δεδομένων αυτών<sup>(3)</sup>.
- (16) Τα κράτη μέλη θα πρέπει να εξασφαλίζουν ότι το νομικό τους 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 του IMO για τη διερεύνηση των ναυτικών ατυχημάτων και συμβάντων.
- (17) Κατά κανόνα κάθε ναυτικό ατύχημα ή συμβάν θα πρέπει να υπόκειται σε μία μόνο διερεύνηση διενεργούμενη από κράτος μέλος ή ένα κράτος μέλος διερεύνησης κατά κύριο λόγο με τη συμμετοχή των λοιπών ουσιαστικώς ενδιαφερομένων κρατών. Σε εξαιρετικές δεόντως αιτιολογημένες περιπτώσεις, που αφορούν δύο ή περισσότερα κράτη μέλη σε συνάρτηση με τη σημαία του εκάστοτε πλοίου, του τόπου του ατυχήματος ή της εθνικότητας των θυμάτων, θα μπορούσαν να διενεργηθούν παράλληλες διερευνήσεις.
- (18) Ένα κράτος μέλος επιτρέπεται να αναθέτει σε άλλο κράτος μέλος το καθήκον του κύριου κράτους μέλους διερεύνησης θεμάτων ασφαλείας έπειτα από ναυτικό ατύχημα ή συμβάν (εφεξής «διερεύνηση θεμάτων ασφαλείας»), ή συγκεκριμένα καθήκοντα στο πλαίσιο μιας τέτοιας έρευνας, κατόπιν κοινής συμφωνίας.

(1) ΕΕ L 138 της 1.6.1999, σ. 1.

(2) ΕΕ L 208 της 5.8.2002, σ. 10.

(3) ΕΕ L 281 της 23.11.1995, σ. 31.

- (19) Τα κράτη μέλη θα πρέπει να καταβάλλουν κάθε προσπάθεια ώστε να μη χρεώνουν τις δαπάνες για συνδρομή που ζητείται στο πλαίσιο διερευνήσεων θεμάτων ασφαλείας στις οποίες συμμετέχουν δύο ή περισσότερα κράτη μέλη. Σε περιπτώσεις που ζητείται η συνδρομή κράτους μέλους το οποίο δεν εμπλέκεται στη διερεύνηση θεμάτων ασφαλείας, τα κράτη μέλη θα πρέπει να συμφωνούν όσον αφορά την επιστροφή των δαπανών με τις οποίες αυτό επιβαρύνθηκε.
- (20) Σύμφωνα με τον κανονισμό V/20 της συμβάσεως SOLAS 74, τα επιβατηγά πλοία και τα λοιπά πλοία εκτός των επιβατηγών ολικής χωρητικότητας ίσης ή μεγαλύτερης των 3 000 GT, τα οποία έχουν κατασκευαστεί από την 1η Ιουλίου 2002 και μετά, πρέπει να φέρουν όργανο καταγραφής δεδομένων ταξιδιού ως βοήθημα για την έρευνα ατυχημάτων. Δεδομένης της σημασίας του στο πλαίσιο της εκπόνησης πολιτικής για την πρόληψη των ναυτικών ατυχημάτων, ο εν λόγω εξοπλισμός πρέπει να καταστεί υποχρεωτικός στα πλοία που εκτελούν εσωτερικά ή διεθνή δρομολόγια και καταπλέουν σε λιμένες της Κοινότητας.
- (21) Τα δεδομένα που παρέχονται από σύστημα καταγραφής δεδομένων ταξιδιού, καθώς και από άλλες ηλεκτρονικές συσκευές, μπορούν να χρησιμεύσουν αναδρομικώς, έπειτα από ναυτικό ατύχημα ή συμβάν για τη διερεύνηση των αιτιών 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.
- (22) Σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1406/2002 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου<sup>(1)</sup>, ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός για την Ασφάλεια στη Θάλασσα (εφεξής «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 ναυτικών ατυχημάτων δυνάμει συμφωνημένων διεθνών αρχών, λαμβάνοντας δεόντως υπόψη τα διαφορετικά νομικά συστήματα των κρατών μελών.
- (23) Σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1406/2002, ο Οργανισμός διευκολύνει τη συνεργασία στηρίζοντας τα κράτη μέλη σε δραστηριότητες που αφορούν διερευνήσεις και στην ανάλυση υφιστάμενων εκθέσεων έρευνας για ατυχήματα.
- (24) Στην ανάπτυξη ή τροποποίηση κοινής μεθοδολογίας για τη διερεύνηση των ναυτικών ατυχημάτων θα πρέπει να λαμβάνονται υπόψη όλα τα συμπεράσματα που συνάγονται από τις αναλύσεις των υφιστάμενων εκθέσεων διερεύνησης ατυχημάτων.
- (25) Οι συστάσεις ασφαλείας, οι οποίες συνιστούν αποτέλεσμα διερεύνησης θεμάτων ασφαλείας, θα πρέπει να λαμβάνονται δεόντως υπόψη από τα κράτη μέλη.
- (26) Δεδομένου ότι ο σκοπός της τεχνικής διερεύνησης θεμάτων ασφαλείας είναι η πρόληψη ναυτικών ατυχημάτων και συμβάντων, τα συμπεράσματα και οι συστάσεις ασφαλείας ουδόλως θα πρέπει να περιλαμβάνουν απόδοση ευθυνών ή καθορισμό υπαιτιότητας.
- (27) Δεδομένου ότι ο σκοπός της παρούσας οδηγίας, ήτοι η βελτίωση της ασφαλείας στη θάλασσα στην Κοινότητα και, με τον τρόπο αυτό, ο περιορισμός του κινδύνου ναυτικών ατυχημάτων στο μέλλον, είναι αδύνατον να επιτευχθεί επαρκώς από τα κράτη μέλη και επομένως είναι δυνατόν, λόγω της κλίμακας ή των αποτελεσμάτων της δράσης, να επιτευχθεί καλύτερα σε κοινοτικό επίπεδο, η Κοινότητα μπορεί να λάβει μέτρα, σύμφωνα με την αρχή της επικουρικότητας του άρθρου 5 της συνθήκης. Σύμφωνα με την αρχή της αναλογικότητας του ίδιου άρθρου, η παρούσα οδηγία δεν υπερβαίνει τα αναγκαία για την επίτευξη του στόχου αυτού μέτρα.
- (28) Τα μέτρα που είναι αναγκαία 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>(2)</sup>.
- (29) Θα πρέπει ιδίως να εξουσιοδοτηθεί η Επιτροπή να τροποποιεί την οδηγία αυτή, προκειμένου να εισαγάγει τυχόν μεταγενέστερες τροποποιήσεις των σχετικών διεθνών συμβάσεων, πρωτοκόλλων, κωδίκων και ψηφισμάτων και να εγκρίνει ή να τροποποιεί την κοινή μεθοδολογία για τη διερεύνηση ναυτικών ατυχημάτων και συμβάντων. Δεδομένου ότι τα μέτρα αυτά είναι γενικής εμβέλειας και έχουν ως αντικείμενο την τροποποίηση μη ουσιωδών στοιχείων της παρούσας οδηγίας, μεταξύ άλλων διά της συμπληρώσεώς της με νέα μη ουσιώδη στοιχεία, πρέπει να θεσπιστούν σύμφωνα με την κανονιστική διαδικασία με έλεγχο στην οποία παραπέμπει το άρθρο 5α της αποφάσεως 1999/468/ΕΚ.
- (30) Σύμφωνα με την παράγραφο 34 της διοργανικής συμφωνίας για τη βελτίωση της νομοθεσίας<sup>(3)</sup>, τα κράτη μέλη ενθαρρύνονται να καταρτίσουν, προς ίδια χρήση και προς όφελος της Κοινότητας, και να δημοσιοποιούν τους δικούς τους πίνακες, οι οποίοι αποτυπώνουν, στο μέτρο του δυνατού, την αντιστοιχία της παρούσας οδηγίας προς τα μέτρα μεταφοράς στο εθνικό δίκαιο,

ΕΞΕΔΩΣΑΝ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΟΔΗΓΙΑ:

Άρθρο 1

#### Αντικείμενο

1. Σκοπός της παρούσας οδηγίας είναι η βελτίωση της ασφαλείας στη θάλασσα και η πρόληψη της ρύπανσης από πλοία, και επομένως ο περιορισμός του κινδύνου ναυτικών ατυχημάτων στο μέλλον, μέσω:

<sup>(2)</sup> ΕΕ L 184 της 17.7.1999, σ. 23.

<sup>(3)</sup> ΕΕ C 321 της 31.12.2003, σ. 1.

<sup>(1)</sup> ΕΕ L 208 της 5.8.2002, σ. 1.

α) της διευκόλυνσης της ταχείας διεξαγωγής των ερευνών για θέματα ασφάλειας και της κατάλληλης ανάλυσης έπειτα από ναυτικά ατυχήματα και συμβάντα προκειμένου να διαπιστωθούν τα αίτια που τα προκάλεσαν· και

β) της εξασφάλισης έγκαιρης και ακριβούς αναφοράς για τα αποτελέσματα των ερευνών θεμάτων ασφάλειας και της υποβολής προτάσεων για διορθωτικά μέτρα.

2. Διερευνήσεις σύμφωνα με την παρούσα οδηγία δεν συνδέονται με τον καθορισμό της υπαιτιότητας ή με την απόδοση ευθυνών. Πάντως, τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι ο οργανισμός ή ο φορέας που διενεργεί την έρευνα (εφεξής «οργανισμός διερευνήσεων») δεν αποφεύγει να υποβάλει πλήρη αναφορά όσον αφορά τα αίτια του ναυτικού ατυχήματος ή του συμβάντος, για τον λόγο ότι από τα πορίσματα θα μπορούσε να προκύψει σφάλμα ή υπαιτιότητα.

### Άρθρο 2

#### Πεδίο εφαρμογής

1. Η παρούσα οδηγία εφαρμόζεται σε ναυτικά ατυχήματα και συμβάντα:

α) στα οποία εμπλέκεται πλοίο που φέρει τη σημαία κράτους μέλους· ή

β) τα οποία συμβαίνουν εντός της αιγιαλίτιδας ζώνης ή των εσωτερικών υδάτων των κρατών μελών, όπως ορίζονται στην UNCLOS· ή

γ) τα οποία αφορούν άλλα ουσιαστικά συμφέροντα των κρατών μελών.

2. Η παρούσα οδηγία δεν εφαρμόζεται σε ναυτικά ατυχήματα και συμβάντα 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 που δεν χρησιμοποιούνται εμπορικά, 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 μικρότερου των 15 μέτρων·

ε) μόνιμες υπεράκτιες μονάδες γεώτρησης.

### Άρθρο 3

#### Ορισμοί

Για τους σκοπούς της παρούσας οδηγίας:

1. ως «κώδικας του IMO για τη διερεύνηση των ναυτικών ατυχημάτων και συμβάντων» νοείται ο κώδικας για τη διερεύνηση των ναυτικών ατυχημάτων και συμβάντων που επισυνάφθηκε στο ψήφισμα A.849(20) της Συνέλευσης του IMO, της 27ης Νοεμβρίου 1997, στην επικαιροποιημένη του εκδοχή·

2. για τους ακόλουθους όρους ισχύουν οι ορισμοί που περιέχονται στον κώδικα του IMO για τη διερεύνηση των ναυτικών ατυχημάτων και συμβάντων:

α) «ναυτικό ατύχημα»·

β) «πολύ σοβαρό ατύχημα»·

γ) «ναυτικό συμβάν»·

δ) «διερεύνηση θεμάτων ασφάλειας έπειτα από ναυτικό ατύχημα ή συμβάν»·

ε) «κύριο κράτος διερεύνησης»·

στ) «ουσιαστικώς ενδιαφερόμενο κράτος»·

3. Ο όρος «σοβαρό ατύχημα» νοείται σύμφωνα με τους προσαρμοσμένους στα πρόσφατα δεδομένα ορισμούς της εγκυκλίου MSC-MEPC.3/Circ.3 της επιτροπής του IMO για την ασφάλεια στη θάλασσα και της επιτροπής προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος της 18ης Δεκεμβρίου 2008·

4. «κατευθυντήριες γραμμές του IMO για τη δίκαιη μεταχείριση των πληρωμάτων σε περίπτωση ναυτικού ατυχήματος»: οι κατευθυντήριες γραμμές που επισυνάπτονται στο ψήφισμα LEG.3(91) της Νομικής Επιτροπής του IMO, της 27ης Απριλίου 2006, όπως εγκρίθηκαν από τη διοικητική επιτροπή της Διεθνούς Οργάνωσης Εργασίας κατά τη 296η σύνοδό της, στις 12-16 Ιουνίου 2006·

5. Οι όροι «οχηματαγωγό go-go» και «ταχύπλοο επιβατηγό σκάφος» νοούνται σύμφωνα με τους ορισμούς που περιέχονται στο άρθρο 2 της οδηγίας 1999/35/ΕΚ·

6. Ο όρος «όργανο καταγραφής δεδομένων ταξιδιού» (VDR) νοείται σύμφωνα με τον ορισμό που περιλαμβάνεται στο ψήφισμα A.861(20) της Συνέλευσης του IMO και MSC.163(78) της επιτροπής για την ασφάλεια στη θάλασσα του IMO·

7. Ως «σύσταση ασφαλείας» νοείται οποιαδήποτε πρόταση, ακόμη και για σκοπούς καταγραφής και ελέγχου, προερχόμενη:

α) είτε από οργανισμό διερευνήσεων του κράτους που διενεργεί ή είναι κύριο κράτος της διερεύνησης θεμάτων ασφάλειας και βασίζεται σε πληροφορίες που προέκυψαν από τη διερεύνηση·

β) είτε, κατά περίπτωση, από την Επιτροπή, που ενεργεί βάσει συνοπτικής ανάλυσης δεδομένων και των αποτελεσμάτων των διερευνήσεων θεμάτων ασφαλείας που διενεργήθηκαν.

## Άρθρο 4

**Καθεστώς των διερευνήσεων θεμάτων ασφαλείας**

1. Τα κράτη μέλη ορίζουν, στο πλαίσιο των νομικών τους συστημάτων, το νομικό καθεστώς της διερεύνησης θεμάτων ασφαλείας, προκειμένου οι έρευνες να διεξάγονται όσο το δυνατόν αποτελεσματικότερα και ταχύτερα.

Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν, σύμφωνα με την ισχύουσα νομοθεσία τους και, όταν ενδείκνυται, μέσω συνεργασίας με τις αρμόδιες για τη δικαστική έρευνα αρχές, ότι οι διερευνήσεις θεμάτων ασφαλείας:

- 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 αδικαιολόγητα εξαιτίας αυτών των ερευνών.

2. Οι κανόνες που καλούνται να θεσπίσουν τα κράτη μέλη περιλαμβάνουν, σύμφωνα με το πλαίσιο μόνιμης συνεργασίας που αναφέρεται στο άρθρο 10, διατάξεις οι οποίες προβλέπουν:

- α) τη συνεργασία και την αμοιβαία συνδρομή κατά τη διεξαγωγή από άλλο κύριο κράτος μέλος διερεύνησης θεμάτων ασφαλείας, ή την ανάθεση σε άλλο κράτος μέλος του καθήκοντος του κύριου κράτους μέλους διερεύνησης ναυτικού ατυχήματος ή συμβάντος σύμφωνα με το άρθρο 7· και
- β) τον συντονισμό των δραστηριοτήτων των οικείων οργανισμών διερευνήσεων στο βαθμό που αυτό είναι αναγκαίο για την επίτευξη του σκοπού της παρούσας οδηγίας.

## Άρθρο 5

**Υποχρέωση διερεύνησης**

1. Κάθε κράτος μέλος εξασφαλίζει ότι ο οργανισμός διερευνήσεων που αναφέρεται στο άρθρο 8 αναλαμβάνει τη διερεύνηση ασφαλείας μετά από πολύ σοβαρό ναυτικό ατύχημα:

- α) στο οποίο εμπλέκεται πλοίο το οποίο φέρει τη σημαία του, ανεξαρτήτως από τον τόπο όπου συνέβη το ατύχημα·
- β) το οποίο συμβαίνει στην αιγιαλίτιδα ζώνη του ή στα εσωτερικά του ύδατα, όπως αυτά ορίζονται στην UNCLOS, 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. Επιπλέον, σε περιπτώσεις σοβαρών ατυχημάτων, ο οργανισμός διερευνήσεων προβαίνει σε προκριματική εκτίμηση προκειμένου να αποφασίσει εάν πρέπει να διενεργήσει διερεύνηση θεμάτων ασφαλείας. Στις περιπτώσεις κατά τις οποίες ο οργανισμός διερευνήσεων

αποφασίζει να μην προβεί σε διερεύνηση θεμάτων ασφαλείας, οι λόγοι για την εν λόγω απόφαση καταγράφονται και αποτελούν αντικείμενο κοινοποίησης σύμφωνα με το άρθρο 17 παράγραφος 3.

Σε περίπτωση οιοδήποτε άλλου ναυτικού ατυχήματος ή συμβάντος, ο οργανισμός διερευνήσεων αποφασίζει εάν θα προβεί σε διερεύνηση θεμάτων ασφαλείας.

Για τις αποφάσεις του, κατά το πρώτο και δεύτερο εδάφιο, ο οργανισμός διερευνήσεων λαμβάνει υπόψη τη σοβαρότητα του ναυτικού ατυχήματος ή του συμβάντος, τον τύπο του σκάφους ή/και του φορτίου που αφορά, και την πιθανότητα τα ευρήματα της διερεύνησης θεμάτων ασφαλείας να χρησιμεύσουν στην πρόληψη μελλοντικών ατυχημάτων ή συμβάντων.

3. Το πεδίο εφαρμογής και οι πρακτικές διευθετήσεις για τις διερευνήσεις θεμάτων ασφαλείας καθορίζονται 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 του σκοπού της παρούσας οδηγίας και με στόχο την πρόληψη μελλοντικών ατυχημάτων και συμβάντων.

4. Κατά τις διερευνήσεις θεμάτων ασφαλείας, το διερευνητικό όργανο τηρεί την κοινή μεθοδολογία για τη διερεύνηση ναυτικών ατυχημάτων και συμβάντων, που αναπτύχθηκε σύμφωνα με το άρθρο 2 στοιχείο ε) του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1406/2002. Οι ερευνητές μπορούν να αποκλίνουν από τη μεθοδολογία αυτή σε κάθε συγκεκριμένη περίπτωση κατά την οποία δικαιολογείται δέοντως κατά την επαγγελματική τους κρίση και απαιτείται για την επίτευξη των στόχων της έρευνας. Η Επιτροπή εγκρίνει ή τροποποιεί τη μεθοδολογία για τους σκοπούς της παρούσας οδηγίας, λαμβάνοντας υπόψη ενδεχόμενα κατάλληλα συμπεράσματα που προκύπτουν από διερευνήσεις ατυχημάτων.

Τα μέτρα αυτά, τα οποία έχουν ως αντικείμενο την τροποποίηση μη ουσιωδών στοιχείων της παρούσας οδηγίας, μεταξύ άλλων διά της συμπληρώσεώς της, θεσπίζονται σύμφωνα με την κανονιστική διαδικασία με έλεγχο στην οποία παραπέμπει το άρθρο 19 παράγραφος 3.

5. Η διερεύνηση θεμάτων ασφαλείας αρχίζει όσο το δυνατόν ταχύτερα έπειτα από ναυτικό ατύχημα ή συμβάν και, εν πάση περιπτώσει, το αργότερο δύο μήνες από το συμβάν.

## Άρθρο 6

**Υποχρέωση γνωστοποίησης**

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



## Άρθρο 7

**Κύριο και συμμετέχον κράτος σε διερεύνηση θεμάτων ασφάλειας**

1. Κατ' αρχήν, κάθε ναυτικό ατύχημα ή συμβάν υπόκειται σε μία μόνο διερεύνηση που διενεργεί κράτος μέλος ή το κύριο κράτος μέλος διερεύνησης με τη συμμετοχή τυχόν λοιπών ουσιαστικώς ενδιαφερομένων κρατών μελών.

Σε περιπτώσεις διερεύνησης θεμάτων ασφαλείας στις οποίες εμπλέκονται δύο ή περισσότερα κράτη μέλη, τα εν λόγω κράτη μέλη συνεργάζονται, επομένως, με στόχο να συμφωνήσουν ταχέως ποιο εξ αυτών θα είναι το κύριο κράτος μέλος διερεύνησης. Καταβάλλουν κάθε προσπάθεια να συμφωνήσουν επί των διαδικασιών διερεύνησης. Στο πλαίσιο αυτής της συμφωνίας, άλλα ουσιαστικώς ενδιαφερόμενα κράτη έχουν ίδια δικαιώματα και πρόσβαση σε μάρτυρες και αποδεικτικά στοιχεία, όπως το κράτος μέλος που διεξάγει τη διερεύνηση θεμάτων ασφαλείας. Το κράτος μέλος που διεξάγει τη διερεύνηση οφείλει να λάβει υπόψη του την άποψή τους.

Η διενέργεια παραλλήλων διερευνήσεων θεμάτων ασφαλείας για το ίδιο ναυτικό ατύχημα ή περιστατικό είναι δυνατή μόνον σε εξαιρετικές περιπτώσεις. Σε τέτοιες περιπτώσεις τα κράτη μέλη κοινοποιούν στην Επιτροπή τους λόγους για τη διενέργεια παράλληλων διερευνήσεων. Τα κράτη μέλη που διενεργούν παράλληλες διερευνήσεις θεμάτων ασφαλείας συνεργάζονται μεταξύ τους. Συγκεκριμένα, οι εμπλεκόμενοι οργανισμοί διερεύνησης ανταλλάσσουν κάθε σχετική πληροφορία που συνέλεξαν κατά τη διάρκεια των οικείων διερευνήσεων, ιδίως προκειμένου να καταλήξουν σε όσο το δυνατόν πιο κοινά συμπεράσματα.

Τα κράτη μέλη απέχουν από τη λήψη οιοδήποτε μέτρου το οποίο θα μπορούσε να παρακωλύσει, αναβάλει ή καθυστερήσει αδικαιολόγητα τη διερεύνηση θεμάτων ασφαλείας η οποία εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής της παρούσας οδηγίας.

2. Ανεξαρτήτως της παραγράφου 1, έκαστο κράτος μέλος παραμένει υπεύθυνο για τη διερεύνηση θεμάτων ασφαλείας και για το συντονισμό με άλλα ουσιαστικώς ενδιαφερόμενα κράτη μέλη, μέχρις ότου συμφωνηθεί αμοιβαίως το κύριο κράτος διερεύνησης.

3. Χωρίς να απαλλάσσεται των υποχρεώσεων που υπέχει δυνάμει της παρούσας οδηγίας και του διεθνούς δικαίου, ένα κράτος μέλος δύναται, ανάλογα με την κάθε περίπτωση, να αναθέσει σε άλλο κράτος μέλος, κατόπιν κοινής συμφωνίας, το καθήκον του κύριου κράτους μέλους διερεύνησης θεμάτων ασφαλείας, ή συγκεκριμένα καθήκοντα στο πλαίσιο της έρευνας.

4. Όταν ένα ναυτικό ατύχημα ή συμβάν αφορά οχηματαγωγό *ro-ro* ή ταχύπλοο επιβατηγό σκάφος, τη διαδικασία διερεύνησης θεμάτων ασφαλείας κινεί το κράτος μέλος στα χωρικά ή εσωτερικά ύδατα του οποίου, όπως ορίζονται με την UNCLOS, συμβαίνει το ατύχημα ή το συμβάν ή, εάν συμβαίνει σε άλλα ύδατα, το τελευταίο κράτος μέλος το οποίο επισκεφθήκε το οχηματαγωγό ή το σκάφος. Το κράτος αυτό είναι υπεύθυνο για τη διερεύνηση θεμάτων ασφαλείας και για 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 ασφαλείας εκτελούνται υπό την ευθύνη αμερόληπτου μόνιμου οργανισμού, που διαθέτει τις αναγκαίες αρμοδιότητες, και από πρόσωπα που διαθέτουν τα κατάλληλα προσόντα για τη διερεύνηση θεμάτων που σχετίζονται με ναυτικά ατυχήματα και περιστατικά.

Προκειμένου να διεξάγει αμερόληπτα τη διερεύνηση θεμάτων ασφαλείας, ο οργανισμός διερευνήσεων πρέπει να έχει οργάνωση, νομική δομή και διαδικασία λήψης αποφάσεων ανεξάρτητη από οποιοδήποτε μέρος του οποίου τα συμφέροντα θα συγκρούονταν ενδεχομένως με τα καθήκοντα που του ανατίθενται.

Τα περίκλιστα κράτη μέλη των οποίων τη σημαία δεν φέρουν πλοία ή σκάφη θα ορίσουν ανεξάρτητο σημείο επαφής για τη συνεργασία σε διερεύνηση σύμφωνα με το άρθρο 5 παράγραφος 1 στοιχείο γ).

2. Ο οργανισμός διερευνήσεων εξασφαλίζει ότι κάθε πρόσωπο που εκτελεί διερευνήσεις διαθέτει γνώσεις και πρακτική εμπειρία για 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 διασφαλίζουν, στο πλαίσιο των νομικών τους συστημάτων, ότι στα πρόσωπα που εκτελούν τις διερευνήσεις είτε των οικείων οργανισμών διερευνήσεων ή οιοποιοδήποτε άλλου οργανισμού διερευνήσεων στον οποίο έχει ανατεθεί διερεύνηση θεμάτων ασφαλείας, και όταν ενδείκνυται σε συνεργασία με τις αρμόδιες για τη δικαστική έρευνα αρχές, διατίθεται κάθε σχετική πληροφορία για τη διενέργεια της διερεύνησης θεμάτων ασφαλείας και επομένως τους επιτρέπεται:

- α) να έχουν ελεύθερη πρόσβαση σε οποιαδήποτε σχετική περιοχή ή τόπο ατυχήματος, καθώς και σε οποιοδήποτε πλοίο, ναυάγιο ή κατασκευή, συμπεριλαμβανομένων φορτίων, εξοπλισμού ή συντριμμιών·
- β) να εξασφαλίζουν την άμεση καταγραφή αποδεικτικών στοιχείων και την ελεγχόμενη αναζήτηση και απομάκρυνση υπολειμμάτων ναυαγίου, συντριμμιών ή 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 οποιοδήποτε σχετικές πληροφορίες και καταγεγραμμένα δεδομένα, συμπεριλαμβανομένων των δεδομένων του 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 στις σορούς των θυμάτων ή δοκιμών που διενεργήθηκαν σε δείγματα τα οποία λήφθηκαν από τις σορούς των θυμάτων·
- στ) να ζητούν και να έχουν ελεύθερη πρόσβαση στα αποτελέσματα εξετάσεων που έγιναν 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 θέτουν ερωτήσεις σε μάρτυρες χωρίς να παρίσταται οποιοδήποτε πρόσωπο του οποίου τα συμφέροντα μπορεί να θεωρηθεί ότι θα εμποδίσουν τη διενέργεια της διερεύνησης·
- η) να λαμβάνουν φακέλους επιθεωρήσεων και σχετικές πληροφορίες που διαθέτει το κράτος 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 σημαίας και του κράτους λιμένα, των αξιωματικών της ακτοφυλακής, της υπηρεσίας εξυπηρέτησης κυκλοφορίας πλοίων, των ομάδων έρευνας 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 συμβάντων διαφορετικών από ναυτικά ατυχήματα, υπό τον όρο ότι από τις διερευνήσεις αυτές δεν διακυβεύεται η ανεξαρτησία του.

#### Άρθρο 9

##### Εμπιστευτικότητα

Με την επιφύλαξη της οδηγίας 95/46/EK, τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν, στο πλαίσιο των νομικών τους συστημάτων, ότι οι ακόλουθες πληροφορίες παρέχονται αποκλειστικώς και μόνο για τους σκοπούς της διερεύνησης θεμάτων ασφαλείας, εκτός εάν η αρμόδια αρχή του οικείου κράτους μέλους αποφασίσει ότι υπέρτατο δημόσιο συμφέρον δικαιολογεί την αποκάλυψη των κάτωθι πληροφοριών:

- α) όλες τις καταθέσεις μαρτύρων και άλλες δηλώσεις, εξηγήσεις και σημειώσεις που καταγράφηκαν ή παραλήφθηκαν από τον οργανισμό διερευνήσεων κατά την διερεύνηση θεμάτων ασφαλείας·
- β) στοιχεία που αποκαλύπτουν την ταυτότητα των προσώπων που κατέθεσαν στο πλαίσιο διερεύνησης θεμάτων ασφαλείας·
- γ) δεδομένα προσώπων που εμπλέκονται στο ναυτικό ατύχημα ή συμβάν, τα οποία έχουν ιδιαίτερα ευαίσθητο ή ιδιωτικό χαρακτήρα, συμπεριλαμβανομένων δεδομένων που αφορούν την υγεία τους·

#### 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 ασφαλείας να συνεργάζονται μεταξύ τους στο βαθμό που είναι αναγκαίο για την επίτευξη του σκοπού της παρούσας οδηγίας.

2. Οι εσωτερικοί κανόνες λειτουργίας του μόνιμου πλαισίου συνεργασίας και οι οργανωτικές ρυθμίσεις που απαιτούνται για τον σκοπό αυτό αποφασίζονται σύμφωνα με την κανονιστική διαδικασία στην οποία παραπέμπει το άρθρο 19 παράγραφος 2.

3. Στο πλαίσιο της μόνιμης συνεργασίας οι οργανισμοί διερεύνησης των κρατών μελών συμφωνούν, συγκεκριμένα, για τους βέλτιστους τρόπους συνεργασίας ούτως ώστε:

- α) να μπορούν οι οργανισμοί διερευνήσεων 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 ασφαλείας, όπου συμπεριλαμβάνεται η εξαγωγή και η αξιολόγηση πληροφοριών από VDR 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 ασφαλείας σε επίπεδο Κοινότητας·
- δ) να ορίζουν 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 διαχειρίζονται καταλλήλως τις έγκαιρες προειδοποιήσεις του άρθρου 16·
- στ) να καταρτίζουν κανόνες εμπιστευτικότητας για την ανταλλαγή, τηρουμένων των εθνικών κανόνων, καταθέσεων μαρτύρων και επεξεργασίας δεδομένων, και άλλων στοιχείων εκ των αναφερομένων στο άρθρο 9, περιλαμβανομένων των σχετικών με τρίτες χώρες·

ζ) να διοργανώνουν, όπου χρειάζεται, κατάλληλες δραστηριότητες για την κατάρτιση προσώπων που εκτελούν διερευνήσεις·

- η) να προάγουν τη συνεργασία με οργανισμούς διερευνήσεων από τρίτες χώρες και με τους διεθνείς οργανισμούς διερεύνησης ναυτικών ατυχημάτων σε θέματα που καλύπτονται από την παρούσα οδηγία·
- θ) να παρέχουν στους οργανισμούς που διενεργούν διερευνήσεις θεμάτων ασφάλειας κάθε σχετική πληροφορία.

#### Άρθρο 11

##### Κόστος

1. Σε περιπτώσεις ερευνών στις οποίες συμμετέχουν δύο ή περισσότερα κράτη μέλη, οι αντίστοιχες δραστηριότητες είναι δωρεάν.
2. Σε περιπτώσεις που ζητείται η συνδρομή κράτους μέλους το οποίο δεν εμπλέκεται στη διερεύνηση θεμάτων ασφάλειας, τα κράτη μέλη συμφωνούν όσον αφορά την επιστροφή των δαπανών με τις οποίες αυτό επιβαρύνθηκε.

#### 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 θεμάτων ασφάλειας.
2. Σε ουσιαστικώς ενδιαφερόμενες τρίτες χώρες, επιτρέπεται, κατόπιν κοινής συμφωνίας, να συμμετέχουν σε οποιοδήποτε στάδιο της διερεύνησης θεμάτων ασφάλειας που διενεργείται από κύριο κράτος μέλος διερεύνησης, σύμφωνα με την παρούσα οδηγία.
3. Η συνεργασία κράτους μέλους σε διερεύνηση ασφάλειας διεξαγόμενη από ουσιαστικώς ενδιαφερόμενη τρίτη χώρα δεν θίγει τις απαιτήσεις για τις διερευνήσεις θεμάτων ασφάλειας και τις σχετικές απαιτήσεις υποβολής εκθέσεων σύμφωνα με την παρούσα οδηγία. Εάν μια ουσιαστικώς ενδιαφερόμενη τρίτη χώρα διεξάγει, ως κύριο κράτος, διερεύνηση θεμάτων ασφάλειας στην οποία εμπλέκονται ένα ή περισσότερα κράτη μέλη, τα κράτη μέλη μπορούν να αποφασίσουν ότι δεν θα διεξαγάγουν παράλληλη διερεύνηση θεμάτων ασφάλειας, υπό τον όρο ότι η εν λόγω διερεύνηση διενεργείται από την τρίτη χώρα σύμφωνα με τον κώδικα του IMO για τη διερεύνηση των ναυτικών ατυχημάτων και συμβάντων.

#### Άρθρο 13

##### Διατήρηση αποδεικτικών στοιχείων

Τα κράτη μέλη θεσπίζουν μέτρα προκειμένου να εξασφαλίζεται ότι τα μέρη τα οποία έχουν σχέση με ατυχήματα και περιστατικά που εμπύπτον στο πεδίο εφαρμογής της παρούσας οδηγίας καταβάλουν κάθε δυνατή προσπάθεια ώστε:

- α) να αποθηκεύονται όλες οι πληροφορίες από χάρτες, ημερολόγια πλοίων, ηλεκτρονικές και μαγνητικές καταγραφές και βιντεοταινίες, συμπεριλαμβανομένων πληροφοριών από VDR και από άλλες ηλεκτρονικές συσκευές, που αφορούν το χρονικό διάστημα πριν, κατά και μετά το ατύχημα·
- β) να αποτρέπεται η επεγγραφή ή άλλη αλλοίωση αυτών των πληροφοριών·

- γ) να αποτρέπεται η παρέμβαση σε οποιοδήποτε άλλο εξοπλισμό ο οποίος μπορεί ευλόγως να θεωρείται ότι έχει σημασία για τη διερεύνηση θεμάτων ασφάλειας του ατυχήματος·

- δ) να συλλέγονται και να φυλάσσονται το ταχύτερο όλα τα αποδεικτικά στοιχεία που χρησιμεύουν για τις διερευνήσεις θεμάτων ασφάλειας.

#### Άρθρο 14

##### Εκθέσεις ατυχημάτων

1. Διερευνήσεις θεμάτων ασφάλειας που διενεργούνται σύμφωνα με την παρούσα οδηγία καταλήγουν στη δημοσίευση έκθεσης που υποβάλλεται σε μορφή την οποία ορίζει ο αρμόδιος οργανισμός διερεύνησης και σύμφωνα με τα σχετικά μέρη του παραρτήματος I.

Οι οργανισμοί διερεύνησης μπορούν να αποφασίσουν ότι μια έρευνα θεμάτων ασφάλειας, η οποία δεν αφορά πολύ σοβαρό ή, αναλόγως με την περίπτωση, σοβαρό ναυτικό ατύχημα και της οποίας τα ευρήματα δεν έχουν πιθανότητα να χρησιμεύσουν στην πρόληψη μελλοντικών ατυχημάτων και συμβάντων, καταλήγει σε μια απλούστερη μορφή έκθεσης, η οποία δημοσιεύεται.

2. Οι οργανισμοί διερεύνησης καταβάλλουν κάθε δυνατή προσπάθεια ώστε οι εκθέσεις που αναφέρονται στην παράγραφο 1, περιλαμβανομένων των συμπερασμάτων της και τυχόν συστάσεων, να είναι διαθέσιμες στο κοινό, και ειδικά στον ναυτιλιακό τομέα, εντός 12 μηνών από την ημερομηνία του ατυχήματος. Εάν δεν είναι δυνατόν να συνταχθεί μέσα σε αυτό το χρόνο η έκθεση, δημοσιεύεται προσωρινή έκθεση εντός 12 μηνών από την ημερομηνία του ατυχήματος.

3. Ο οργανισμός διερεύνησης του κύριου κράτους μέλους διερεύνησης αποστέλλει στην Επιτροπή αντίγραφο της τελικής, απλουστευμένης ή προσωρινής έκθεσης. Ο οργανισμός διερεύνησης λαμβάνει υπόψη του ενδεχόμενες παρατηρήσεις της Επιτροπής επί των τελικών εκθέσεων που δεν επηρεάζουν την ουσία των πορισμάτων για τη βελτίωση της ποιότητας της έκθεσης, κατά τον πλέον ενδεδειγμένο τρόπο για την επίτευξη του σκοπού της παρούσας οδηγίας.

#### Άρθρο 15

##### Συστάσεις ασφαλείας

1. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι οι συστάσεις ασφαλείας που διατυπώνουν οι οργανισμοί διερεύνησης λαμβάνονται δεόντως υπόψη από τους παραλήπτες των συστάσεων και, όταν ενδείκνυται, τους δίδεται η κατάλληλη συνέχεια σύμφωνα με την κοινοτική και διεθνή νομοθεσία.

2. Κατά περίπτωση, ο οργανισμός διερευνήσεων ή η Επιτροπή υποβάλλει συστάσεις ασφαλείας με βάση ανάλυση συνοπτικών δεδομένων και τα αποτελέσματα των ερευνών που διενεργήθηκαν.

3. Σύσταση ασφαλείας επ' ουδενί λόγω περιλαμβάνει τον καθορισμό υπαιτιότητας ή την απόδοση ευθυνών για ατύχημα.

## Άρθρο 16

**Σύστημα έγκαιρης προειδοποίησης**

Ανεξαρτήτως του δικαιώματος του οργανισμού διερευνήσεων κράτους μέλους να προβαίνει ο ίδιος σε έγκαιρη προειδοποίηση, εφόσον κρίνει, σε οποιοδήποτε στάδιο διερεύνησης θεμάτων ασφάλειας, ότι χρειάζεται επειγούσα δράση σε επίπεδο Κοινότητας για την πρόληψη του κινδύνου νέου ατυχήματος, ενημερώνει αμελλητί την Επιτροπή σχετικά με την ανάγκη έγκαιρης προειδοποίησης.

Εάν είναι αναγκαίο, η Επιτροπή απευθύνει μήνυμα προειδοποίησης στις αρμόδιες αρχές όλων των κρατών μελών, στη ναυπηγική βιομηχανία και σε οποιοδήποτε άλλο ενδιαφερόμενο μέρος.

## Άρθρο 17

**Ευρωπαϊκή βάση δεδομένων ναυτικών ατυχημάτων**

1. Δεδομένα σχετικά με ναυτικά ατυχήματα και περιστατικά αποθηκεύονται και αναλύονται με τη βοήθεια ευρωπαϊκής ηλεκτρονικής βάσης δεδομένων που δημιουργείται από την Επιτροπή, υπό την ονομασία «ευρωπαϊκή πλατφόρμα πληροφοριών ναυτικών 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 ναυτικά ατυχήματα και περιστατικά σύμφωνα με τον μορφότυπο στο παράρτημα II. Παρέχουν επίσης στην Επιτροπή τα δεδομένα που προκύπτουν από τις διερευνήσεις θεμάτων ασφάλειας, σύμφωνα με το σύστημα κανόνων της βάσης δεδομένων EMCIP.

4. Η Επιτροπή και τα κράτη μέλη αναπτύσσουν το σύστημα της βάσης δεδομένων και μέθοδο για την κοινοποίηση δεδομένων εντός του κατάλληλου χρονοδιαγράμματος.

## Άρθρο 18

**Ίση μεταχείριση των πληρωμάτων**

Σύμφωνα με την εθνική νομοθεσία τους, τα κράτη μέλη λαμβάνουν υπόψη τις σχετικές διατάξεις των κατευθυντήριων γραμμών του IMO για τη δίκαιη μεταχείριση των πληρωμάτων σε περίπτωση ναυτικού ατυχήματος στα ύδατα που υπάγονται στη δικαιοδοσία τους.

## Άρθρο 19

**Επιτροπή**

1. Η Επιτροπή επικουρείται από την επιτροπή ασφάλειας στη ναυτιλία και πρόληψης της ρύπανσης από πλοία (COSS) που συστάθηκε με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2099/2002 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (1).

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 προθεσμία που προβλέπεται στο άρθρο 5 παράγραφος 6 της απόφασης 1999/468/ΕΚ ορίζεται δίμηνη.

3. Στις περιπτώσεις που γίνεται μνεία της παρούσας παραγράφου, εφαρμόζονται το άρθρο 5α παράγραφοι 1 έως 4, και το άρθρο 7 της απόφασης 1999/468/ΕΚ, τηρουμένων των διατάξεων του άρθρου 8 της ίδιας απόφασης.

## Άρθρο 20

**Εξουσία τροποποίησης**

Η Επιτροπή δύναται να επικαιροποιεί ορισμούς που περιέχονται στην παρούσα οδηγία, καθώς και τις παραπομπές σε πράξεις της Κοινότητας και του IMO, ώστε να ευθυγραμμισθούν με τα μέτρα της Κοινότητας ή του IMO που έχουν τεθεί σε ισχύ, υπό την επιφύλαξη της τήρησης των ορίων που προβλέπει η παρούσα οδηγία.

Τα μέτρα αυτά, τα οποία έχουν ως αντικείμενο την τροποποίηση μη ουσιωδών στοιχείων της παρούσας οδηγίας, μεταξύ άλλων διά συμπληρώσεώς της, θεσπίζονται σύμφωνα με την κανονιστική διαδικασία με έλεγχο στην οποία παραπέμπει το άρθρο 19 παράγραφος 3.

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

Τροποποιήσεις του κώδικα του IMO για τη διερεύνηση των ναυτικών ατυχημάτων και συμβάντων μπορεί να αποκλείονται από το πεδίο εφαρμογής της παρούσας οδηγίας, σύμφωνα με το άρθρο 5 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2099/2002.

## Άρθρο 21

**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 αυτή, υπό τον όρο ότι τα μέτρα αυτά δεν παραβιάζουν την παρούσα οδηγία, δεν επηρεάζουν καθ' οιονδήποτε τρόπο δυσμενώς την επίτευξη του σκοπού της και δεν παρεμποδίζουν την πραγματοποίηση των στόχων της.

## Άρθρο 22

**Κυρώσεις**

Τα κράτη μέλη καθορίζουν τους κανόνες σχετικά με τις κυρώσεις που επιβάλλονται για 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 23

**Έκθεση εφαρμογής**

Η Επιτροπή ενημερώνει ανά πενταετία το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο για την εφαρμογή και την συμμόρφωση προς την παρούσα οδηγία και, εφόσον απαιτείται, προτείνει περαιτέρω μέτρα υπό το πρίσμα των συστάσεων που καθορίζονται με την έκθεση.

(1) ΕΕ L 324 της 29.11.2002, σ. 1.

## Άρθρο 24

**Τροποποιήσεις σε υπάρχουσες οδηγίες**

1. Το άρθρο 12 της οδηγίας 1999/35/ΕΚ απαλείφεται.
2. Το άρθρο 11 της οδηγίας 2002/59/ΕΚ απαλείφεται.

## Άρθρο 25

**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 έως τις 17 Ιουνίου 2011.

Όταν τα κράτη μέλη θεσπίζουν τις εν λόγω διατάξεις, οι τελευταίες 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 διέπει η παρούσα οδηγία.

## Άρθρο 26

**Έναρξη ισχύος**

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

## Άρθρο 27

**Αποδέκτες**

Η παρούσα οδηγία απευθύνεται στα κράτη μέλη.

Στρασβούργο, 23 Απριλίου 2009.

Για το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο  
Ο Πρόεδρος  
H.-G. PÖTTERING

Για το Συμβούλιο  
Ο Πρόεδρος  
P. NEČAS

## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι

**Περιεχόμενο των εκθέσεων διερεύνησης θεμάτων ασφάλειας**

## Πρόλογος

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

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

**1. ΠΕΡΙΛΗΨΗ**

Στο μέρος αυτό περιγράφονται εν συντομία τα πραγματικά στοιχεία ναυτικού ατυχήματος ή περιστατικού: τι, πότε, πού και πώς συνέβη· δηλώνεται επίσης εάν το ατύχημα προκάλεσε θανάτους, τραυματισμούς, ζημιές στο πλοίο, στο φορτίο, σε τρίτα μέρη ή στο περιβάλλον.

**2. ΤΕΚΜΗΡΙΩΜΕΝΕΣ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ**

Το μέρος αυτό περιλαμβάνει διάφορα επιμέρους τμήματα, όπου παρέχονται επαρκείς πληροφορίες για τις οποίες ο οργανισμός διερεύνησης κρίνει ότι είναι τεκμηριωμένες, αποτελούν ουσιαστική βάση αναλύσεων και διευκολύνουν την κατανόηση.

Τα τμήματα αυτά περιλαμβάνουν, ειδικότερα, τις ακόλουθες πληροφορίες:

**2.1. Στοιχεία πλοίου**

Σημεία/Νηολόγιο

Ταυτότητα

Κύρια χαρακτηριστικά

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 ναυτικό ατύχημα ή συμβάν**

Τύπος ναυτικού ατυχήματος ή περιστατικού

Ημερομηνία και ώρα

Στίγμα και τόπος ναυτικού ατυχήματος ή περιστατικού

Εξωτερικές και εσωτερικές συνθήκες περιβάλλοντος

Εκμετάλλευση σκάφους και τμήμα ταξιδιού

Θέσεις επί του σκάφους

Δεδομένα για τον ανθρώπινο παράγοντα

Επιπτώσεις (για 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

### 3. ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ

Στο μέρος αυτό περιγράφεται το ναυτικό ατύχημα ή συμβάν ως αλληλουχία των κατά χρονολογική σειρά συμβάντων πριν, κατά και μετά το ναυτικό ατύχημα ή συμβάν, καθώς και 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 ναυτικό ατύχημα ή συμβάν. Στο μέρος αυτό περιλαμβάνονται επίσης οιοσδήποτε λεπτομέρειες έχουν σχέση με τη διεξαγόμενη διερεύνηση θεμάτων ασφαλείας, περιλαμβανομένων των αποτελεσμάτων εξετάσεων ή δοκιμών.

### 4. ΑΝΑΛΥΣΗ

Στο μέρος αυτό περιλαμβάνονται χωριστά τμήματα, στα οποία αναλύεται κάθε τυχαίο συμβάν, με σχόλια που αφορούν τα αποτελέσματα οιασδήποτε σχετικής εξέτασης ή δοκιμής διενεργήθηκε στο πλαίσιο της διερεύνησης θεμάτων ασφαλείας και σχετικά με οποιοδήποτε μέτρο για την ασφαλεία που ενδεχομένως έχει ήδη ληφθεί για την πρόληψη ναυτικών ατυχημάτων.

Τα τμήματα αυτά πρέπει να καλύπτουν ζητήματα όπως:

- τυχαία συμβάντα και συνθήκες περιβάλλοντος,
- ανθρώπινες εσφαλμένες ενέργειες και παραλείψεις, 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. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

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 ασφαλείας για την πρόληψη ναυτικών ατυχημάτων.

### 6. ΣΥΣΤΑΣΕΙΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ

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

Οι συστάσεις ασφαλείας απευθύνονται σε εκείνους που είναι οι πλέον ενδεδειγμένοι για την υλοποίησή τους, όπως για παράδειγμα: πλοιοκτήτες, διαχειριστές, αναγνωρισμένοι οργανισμοί, αρχές αρμόδιες για τη ναυσιπλοία, υπηρεσίες εξυπηρέτησης κυκλοφορίας πλοίων (VTS), οργανισμοί άμεσης επέμβασης, διεθνείς ναυτιλιακοί οργανισμοί και ευρωπαϊκά θεσμικά όργανα, με σκοπό την πρόληψη ναυτικών ατυχημάτων.

Στο μέρος αυτό περιλαμβάνονται επίσης προσωρινές συστάσεις ασφαλείας που ενδεχομένως έχουν ήδη προταθεί, ή κάθε άλλη ενέργεια ασφαλείας που ανελήφθη κατά τη διαδικασία της διερεύνησης θεμάτων ασφαλείας.

### 7. ΠΡΟΣΑΡΤΗΜΑΤΑ

Στον 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 ασφαλείας,
- διάφορες πληροφορίες.

## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ II

## ΔΕΔΟΜΕΝΑ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΑΤΥΧΗΜΑΤΟΣ Ή ΠΕΡΙΣΤΑΤΙΚΟΥ ΠΡΟΣ ΚΟΙΝΟΠΟΙΗΣΗ

## (Μέρος της ευρωπαϊκής πλατφόρμας πληροφοριών ναυτικών ατυχημάτων)

Σημείωση: Οι υπογραμμισμένοι αριθμοί υποδηλώνουν ότι τα δεδομένα πρέπει να παρέχονται για κάθε πλοίο σε περίπτωση που στο ναυτικό ατύχημα ή συμβάν εμπλέκονται περισσότερα του ενός πλοία.

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. Κοινοπιών φορέας
08. Ώρα κοινοποίησης
09. Ημερομηνία κοινοποίησης
10. Όνομα πλοίου
11. Αριθμός IMO/Διακριτικό σήμα
12. Σημαία πλοίου
13. Τύπος ναυτικού ατυχήματος ή περιστατικού
14. Τύπος πλοίου
15. Ημερομηνία ναυτικού ατυχήματος ή περιστατικού
16. Ώρα ναυτικού ατυχήματος ή περιστατικού
17. Στίγμα – Γεωγραφικό πλάτος
18. Στίγμα – Γεωγραφικό μήκος
19. Τοποθεσία ναυτικού ατυχήματος ή περιστατικού
20. Λιμένας απόπλου
21. Λιμένας προορισμού
22. Σύστημα διαχωρισμού της θαλάσσιας κυκλοφορίας (ΣΔΘΚ)
23. Τμήμα ταξιδιού
24. Χειρισμός σκάφους
25. Θέσεις επί του σκάφους
26. Ανθρώπινα θύματα:
  - Πλήρωμα
  - Επιβάτες
  - Λοιποί
27. Σοβαροί τραυματισμοί:
  - Πλήρωμα
  - Επιβάτες
  - Λοιποί



- 
28. Ρύπανση
  29. Ζημιές σκάφους
  30. Ζημιές φορτίου
  31. Λοιπές ζημιές
  32. Σύντομη περιγραφή του ναυτικού ατυχήματος ή περιστατικού
  33. Σύντομη περιγραφή των λόγων για τη μη ανάληψη διερεύνησης θεμάτων ασφαλείας
-

## ΟΔΗΓΙΑ 2009/20/ΕΚ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

της 23ης Απριλίου 2009

σχετικά με την ασφάλιση των πλοιοκτητών για ναυτικές απαιτήσεις

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ,

Έχοντας υπόψη:

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

την πρόταση της Επιτροπής,

τη γνώμη της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής <sup>(1)</sup>,

τη γνώμη της Επιτροπής των Περιφερειών <sup>(2)</sup>,

Αποφασίζοντας σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 251 της συνθήκης <sup>(3)</sup>,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Ένα από τα στοιχεία της κοινοτικής πολιτικής για τις θαλάσσιες μεταφορές είναι η βελτίωση της ποιότητας της εμπορικής ναυτιλίας με το να καταστούν όλοι οι φορείς εκμετάλλευσης περισσότερο υπεύθυνοι.
- (2) Ορισμένα μέτρα αποτρεπτικής φύσης έχουν ήδη ληφθεί βάσει της οδηγίας 2005/35/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 7ης Σεπτεμβρίου 2005, σχετικά με τη ρύπανση από τα πλοία και τη θέσπιση κυρώσεων για παραβάσεις <sup>(4)</sup>.
- (3) Στις 9 Οκτωβρίου 2008, τα κράτη μέλη προέβησαν σε δήλωση με την οποία ομόφωνα αναγνωρίζουν τη σημασία της εφαρμογής του πρωτοκόλλου του 1996 της σύμβασης του 1976 για τον περιορισμό της ευθύνης για ναυτικές απαιτήσεις, από όλα τα κράτη μέλη.
- (4) Η υποχρέωση ασφάλισης θα πρέπει να δίνει τη δυνατότητα να εξασφαλίζεται καλύτερη προστασία των θυμάτων. Θα πρέπει, επίσης, να συμβάλλει στην εξάλειψη πλοίων που δεν πληρούν τα πρότυπα ασφαλείας και να καθιστά δυνατή την αποκατάσταση συνθηκών ανταγωνισμού μεταξύ των φορέων εκμετάλλευσης. Επιπλέον, με το ψήφισμά του αριθ. Α 898(21), ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός κάλεσε τα κράτη να παροτρύνουν τους πλοιοκτήτες να είναι δεόντως ασφαλισμένοι.

<sup>(1)</sup> ΕΕ C 318 της 23.12.2006, σ. 195.

<sup>(2)</sup> ΕΕ C 229 της 22.9.2006, σ. 38.

<sup>(3)</sup> Γνώμη του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 29ης Μαρτίου 2007 (ΕΕ C 27 Ε της 31.1.2008, σ. 166), κοινή θέση του Συμβουλίου της 9ης Δεκεμβρίου 2008 (ΕΕ C 330 Ε της 30.12.2008, σ. 7) και θέση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 11ης Μαρτίου 2009 (δεν έχει δημοσιευθεί ακόμα στην Επίσημη Εφημερίδα).

<sup>(4)</sup> ΕΕ L 255 της 30.9.2005, σ. 11.

(5) Είναι σκόπιμο να θεραπευθεί η μη συμμόρφωση προς τις διατάξεις της παρούσας οδηγίας. Η οδηγία 2009/16/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 23ης Απριλίου 2009, για τον έλεγχο από το κράτος λιμένα (αναδιאτύπωση) <sup>(5)</sup>, ήδη προβλέπει την απαγόρευση απόπλου πλοίων σε περίπτωση απουσίας των πιστοποιητικών που πρέπει να φυλάσσονται επί του σκάφους. Ωστόσο, είναι ενδεδειγμένο να επιτρέπεται η απομάκρυνση πλοίου το οποίο δεν φέρει πιστοποιητικό ασφαλείας. Οι λεπτομέρειες της απομάκρυνσης θα πρέπει να επιτρέπουν την επανόρθωση της κατάστασης εντός εύλογης χρονικής περιόδου.

(6) Δεδομένου ότι οι στόχοι της παρούσας οδηγίας, δηλαδή η καδιέρωση και η εφαρμογή των κατάλληλων μέτρων στον τομέα της πολιτικής θαλάσσιων μεταφορών είναι αδύνατον να επιτευχθούν επαρκώς από τα κράτη μέλη και δύνανται, ως εκ τούτου, λόγω των διαστάσεων και των αποτελεσμάτων τους, να επιτευχθούν καλύτερα σε κοινοτικό επίπεδο, η Κοινότητα μπορεί να λάβει μέτρα σύμφωνα με την αρχή της επικουρικότητας του άρθρου 5 της συνθήκης. Σύμφωνα με την αρχή της αναλογικότητας του ίδιου άρθρου, η παρούσα οδηγία δεν υπερβαίνει το μέτρο που είναι αναγκαίο για την επίτευξη του στόχου αυτού,

ΕΞΕΛΩΣΑΝ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΟΔΗΓΙΑ:

Άρθρο 1

**Αντικείμενο**

Η παρούσα οδηγία καθορίζει τους εφαρμοστέους κανόνες ως προς ορισμένες πτυχές των υποχρεώσεων των πλοιοκτητών σε θέματα ασφαλείας τους για ναυτικές απαιτήσεις.

Άρθρο 2

**Πεδίο εφαρμογής**

1. Η παρούσα οδηγία εφαρμόζεται στα πλοία ολικής χωρητικότητας 300 κόρων ή ανώτερης.

2. Η παρούσα οδηγία δεν εφαρμόζεται στα πολεμικά πλοία, στα βοηθητικά πολεμικά πλοία ή άλλα κρατικά ή υπό κρατική εκμετάλλευση πλοία που χρησιμοποιούνται για την παροχή δημόσιας μη εμπορικής υπηρεσίας.

3. Η παρούσα οδηγία τελεί υπό την επιφύλαξη των καθεστώτων που θεσπίζονται με τα νομοθετικά μέσα που ισχύουν στο οικείο κράτος μέλος και αναφέρονται στο παράρτημά της.

<sup>(5)</sup> Βλέπε σελίδα 57 της παρούσας Επίσημης Εφημερίδας.

**Άρθρο 3****Ορισμοί**

Για τους σκοπούς της παρούσας οδηγίας, ισχύουν οι ακόλουθοι ορισμοί:

- α) «πλοιοκτήτης»: ο εγγεγραμμένος σε νηολόγιο κύριος ποντοπόρου πλοίου ή οιοδήποτε άλλο πρόσωπο όπως ο ναυλωτής πλοίου «γυμνού» που είναι υπεύθυνος για τη λειτουργία του πλοίου·
- β) «ασφάλιση»: ασφάλιση με ή χωρίς ασφαλιστικώς ακάλυπτα ποσά η οποία περιλαμβάνει, παραδείγματος χάριν, ασφάλιση κατά ζημιών του τύπου που παρέχουν σήμερα μέλη της διεθνούς ομάδας «P&I Clubs», καθώς και άλλες αποτελεσματικές μορφές ασφάλισης (μεταξύ άλλων αποδεδειγμένη αυτoασφάλιση) και χρηματοοικονομική εγγύηση που προσφέρει παρόμοιους όρους κάλυψης·
- γ) «σύμβαση του 1996»: το ενοποιημένο κείμενο της σύμβασης του 1976 σχετικά με τον περιορισμό της ευθύνης για ναυτικές απαιτήσεις, που υιοθετήθηκε υπό την αιγίδα του Διεθνούς Ναυτικού Οργανισμού (ΙΜΟ), όπως αυτό τροποποιήθηκε με το πρωτόκολλο του 1996.

**Άρθρο 4****Ασφάλιση για ναυτικές απαιτήσεις**

1. Τα κράτη μέλη απαιτούν οι πλοιοκτήτες που φέρουν τη σημαία τους να διαθέτουν ασφάλιση που να καλύπτει τα εν λόγω πλοία.
2. Τα κράτη μέλη απαιτούν οι πλοιοκτήτες που φέρουν σημαία άλλη από τη δική τους να διαθέτουν ασφάλιση σε ισχύ όταν τα πλοία αυτά εισέρχονται σε λιμένα υπό τη δικαιοδοσία του κράτους μέλους. Τούτο δεν εμποδίζει τα κράτη μέλη να απαιτούν συμμόρφωση προς την υποχρέωση αυτή, εφόσον αυτό είναι σύμφωνο προς το διεθνές δίκαιο, όταν τέτοια πλοία δραστηριοποιούνται στα χωρικά τους ύδατα.
3. Η προαναφερθείσα στις παραγράφους 1 και 2 ασφάλιση καλύπτει ναυτικές απαιτήσεις που υπόκεινται σε περιορισμό δυνάμει της σύμβασης του 1996. Το ύψος της ασφάλισης για κάθε πλοίο ανά συμβάν είναι ίσο προς το συναφές μέγιστο ποσό για τον περιορισμό της ευθύνης, όπως έχει θεσπισθεί στη σύμβαση του 1996.

**Άρθρο 5****Επιθεωρήσεις, συμβατότητα, απομάκρυνση από λιμένες και άρνηση πρόσβασης σε λιμένες**

1. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι κάθε επιθεώρηση πλοίου εντός λιμένα υπό την δικαιοδοσία τους σύμφωνα με την οδηγία 2009/16/ΕΚ, περιλαμβάνει την επαλήθευση ότι φυλάσσεται επί του σκάφους το πιστοποιητικό του άρθρου 6.

2. Εάν το πιστοποιητικό του άρθρου 6 δεν φυλάσσεται επί του σκάφους, και υπό την επιφύλαξη της οδηγίας 2009/16/ΕΚ, η οποία προβλέπει την κράτηση πλοίου όταν τίθεται ζήτημα ασφάλειας, η αρμόδια αρχή μπορεί να εκδώσει διαταγή απομάκρυνσης για το πλοίο η οποία θα κοινοποιηθεί στην Επιτροπή, στα άλλα κράτη μέλη και στο οικείο κράτος της σημαίας. Ως αποτέλεσμα της έκδοσης τέτοιας διαταγής απομάκρυνσης, τα κράτη μέλη αρνούνται την είσοδο του εν λόγω πλοίου στους λιμένες τους μέχρις ότου ο πλοιοκτήτης κοινοποιήσει το πιστοποιητικό του άρθρου 6.

**Άρθρο 6****Πιστοποιητικά ασφάλισης**

1. Η ύπαρξη της αναφερόμενης στο άρθρο 4 ασφάλισης αποδεικνύεται από ένα ή περισσότερα πιστοποιητικά, που έχουν εκδοθεί από τον πάροχο της και φυλάσσονται επί του πλοίου.
2. Τα πιστοποιητικά που χορηγούνται από τον πάροχο της ασφάλισης περιλαμβάνουν τα ακόλουθα στοιχεία:
- α) το όνομα του πλοίου, τον αριθμό ΙΜΟ και τον λιμένα νηολόγησης·
- β) την επωνυμία και διεύθυνση της κύριας εγκατάστασης του πλοιοκτήτη·
- γ) το είδος και τη διάρκεια της ασφάλισης·
- δ) την επωνυμία και διεύθυνση του κύριου καταστήματος του παρόχου της ασφάλισης και, κατά περίπτωση, τη διεύθυνση του καταστήματος στο οποίο έχει συναφθεί η σύμβαση ασφάλισης.
3. Εάν η χρησιμοποιούμενη στα πιστοποιητικά γλώσσα δεν είναι ούτε η αγγλική ούτε η γαλλική ούτε η ισπανική, το κείμενο περιλαμβάνει μετάφραση σε μία από τις γλώσσες αυτές.

**Άρθρο 7****Κυρώσεις**

Για τους σκοπούς του άρθρου 4 παράγραφος 1, τα κράτη μέλη θεσπίζουν σύστημα κυρώσεων για την παράβαση εθνικών διατάξεων που έχουν εκδοθεί σύμφωνα με την παρούσα οδηγία και λαμβάνουν όλα τα απαραίτητα μέτρα ώστε να εξασφαλισθεί ότι οι κυρώσεις αυτές εφαρμόζονται. Οι προβλεπόμενες κυρώσεις είναι αποτελεσματικές, αναλογικές και αποτρεπτικές.

**Άρθρο 8****Εκθέσεις**

Ανά τριετία, και για πρώτη φορά πριν από την 1η Ιανουαρίου 2015, η Επιτροπή υποβάλλει έκθεση στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο σχετικά με την εφαρμογή της παρούσας οδηγίας.

## Άρθρο 9

**Μεταφορά στο εθνικό δίκαιο**

1. Τα κράτη μέλη θέτουν σε ισχύ τις νομοθετικές, κανονιστικές και διοικητικές διατάξεις που απαιτούνται για τη συμμόρφωση προς την παρούσα οδηγία έως την 1η Ιανουαρίου 2012. Ενημερώνουν αμέσως την Επιτροπή σχετικά.

Όταν τα κράτη μέλη θεσπίζουν τις ανωτέρω διατάξεις, αυτές περιέχουν αναφορά στην παρούσα οδηγία ή συνοδεύονται από την αναφορά αυτή κατά την επίσημη έκδοσή τους. Ο τρόπος 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 διέπει η παρούσα οδηγία.

## Άρθρο 10

**Έναρξη ισχύος**

Η παρούσα οδηγία αρχίζει να ισχύει την επομένη της δημοσίευσής της στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.

## Άρθρο 11

**Αποδέκτες**

Η παρούσα οδηγία απευθύνεται στα κράτη μέλη.

Στρασβούργο, 23 Απριλίου 2009.

Για το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο

Ο Πρόεδρος

H.-G. PÖTTERING

Για το Συμβούλιο

Ο Πρόεδρος

P. NEČAS

## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

- Η διεθνής σύμβαση του 1992 για την αστική ευθύνη για τις ζημιές που οφείλονται σε ρύπανση από πετρέλαιο.
  - Η διεθνής σύμβαση του 1996 για την αστική ευθύνη και αποζημίωση για ζημία σε σχέση με τη θαλάσσια μεταφορά επικινδύνων και επιβλαβών ουσιών (σύμβαση HNS).
  - Η διεθνής σύμβαση του 2001 περί αστικής ευθύνης για τις ζημιές που προκαλούνται από τη ρύπανση πετρελαίου κίνησης (σύμβαση «καυσίμων δεξαμενής»).
  - Η διεθνής σύμβαση του Ναϊρόμπι του 2007 για την ανέλκυση ναυαγίων (σύμβαση «ανάσυρση ναυαγίων»).
  - Ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 392/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 23ης Απριλίου 2009, σχετικά με την ευθύνη των μεταφορέων που εκτελούν θαλάσσιες μεταφορές επιβατών, σε περίπτωση ατυχήματος.
-

## ΟΔΗΓΙΑ 2009/21/ΕΚ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

της 23ης Απριλίου 2009

για την τήρηση των υποχρεώσεων του κράτους σημαίας

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ,

Έχοντας υπόψη:

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

την πρόταση της Επιτροπής,

τη γνώμη της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής <sup>(1)</sup>,

τη γνώμη της Επιτροπής των Περιφερειών <sup>(2)</sup>,

Αποφασίζοντας σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 251 της συνθήκης <sup>(3)</sup>,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Η ασφάλεια της ναυτιλίας στην Κοινότητα και των πολιτών που τη χρησιμοποιούν, καθώς και η προστασία του περιβάλλοντος, θα πρέπει να εξασφαλίζονται ανά πάσα στιγμή.
- (2) Όσον αφορά τη διεθνή ναυτιλία, έχει διαμορφωθεί συνολικό πλαίσιο που ενισχύει την ασφάλεια στη θάλασσα και την προστασία του περιβάλλοντος από τη ρύπανση από τα πλοία, με την έγκριση σειράς συμβάσεων των οποίων θεματοφύλακας είναι ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός (στο εξής: «ΔΝΟ»).
- (3) Βάσει των διατάξεων της σύμβασης των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας του 1982 (UNCLOS) και των συμβάσεων για τις οποίες είναι θεματοφύλακας ο ΔΝΟ (στο εξής: «συμβάσεις ΔΝΟ»), τα κράτη που είναι συμβαλλόμενα μέρη των πράξεων αυτών είναι υπεύθυνα για την

έκδοση νόμων και κανονισμών και για τη λήψη κάθε άλλου μέτρου το οποίο ενδέχεται να είναι αναγκαίο προκειμένου να τεθούν πλήρως σε εφαρμογή οι εν λόγω πράξεις, ούτως ώστε να εξασφαλίζεται ότι, από την άποψη της ασφάλειας της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα και της προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος, τα πλοία είναι κατάλληλα για την υπηρεσία για την οποία προορίζονται και είναι επανδρωμένα με ικανούς ναυτικούς.

- (4) Πρέπει να ληφθεί δεόντως υπόψη η σύμβαση Ναυτικής Εργασίας που εγκρίθηκε το 2006 από τον Διεθνή Οργανισμό Εργασίας, η οποία διέπει και τις υποχρεώσεις που αφορούν το κράτος σημαίας.
- (5) Στις 9 Οκτωβρίου 2008, τα κράτη μέλη προέβησαν σε δήλωση με την οποία αναγνωρίζουν ομόφωνα τη σημασία της εφαρμογής των διεθνών συμβάσεων που αφορούν τις υποχρεώσεις των κρατών σημαίας, ώστε να βελτιωθεί η ασφάλεια στη θάλασσα και να προληφθεί η ρύπανση από πλοία.
- (6) Η εφαρμογή των διαδικασιών που συνιστώνται από τον ΔΝΟ, στην εγκύκλιο MSC/Circ.1140/MEPC/Circ.424, της 20ής Δεκεμβρίου 2004, για τη μετανηολόγηση πλοίων μεταξύ κρατών, θα πρέπει να ενισχύσει τις διατάξεις σχετικά με την αλλαγή σημαίας οι οποίες περιλαμβάνονται στις συμβάσεις του ΔΝΟ και στην κοινοτική νομοθεσία σχετικά με την ασφάλεια στη θάλασσα, και να αυξήσει τη διαφάνεια στις σχέσεις μεταξύ κρατών σημαίας, προς όφελος της θαλάσσιας ασφάλειας.
- (7) Η διαθεσιμότητα των πληροφοριών σχετικά με πλοία που φέρουν τη σημαία κράτους μέλους, καθώς και με πλοία που έχουν διαγραφεί από το νηολόγιο κράτους μέλους, αναμένεται να βελτιώσει τη διαφάνεια των επιδόσεων ενός στόλου υψηλής ποιότητας και να συμβάλει στην καλύτερη παρακολούθηση των υποχρεώσεων του κράτους σημαίας, καθώς και στην εξασφάλιση ισότιμων όρων μεταξύ των διοικητικών αρχών.
- (8) Προκειμένου να βελτιώσουν περαιτέρω τις επιδόσεις τους ως κράτη σημαίας, τα κράτη μέλη θα πρέπει να υποβάλλουν τακτικά τις διοικητικές τους αρχές σε έλεγχο.
- (9) Η πιστοποίηση ποιότητας των διοικητικών διαδικασιών, σύμφωνα με τα πρότυπα του Διεθνούς Οργανισμού Τυποποίησης (ISO) ή ισοδύναμα πρότυπα, αναμένεται να εξασφαλίσει επίσης ισότιμους όρους μεταξύ των διοικητικών αρχών.

<sup>(1)</sup> ΕΕ C 318 της 23.12.2006, σ. 195.

<sup>(2)</sup> ΕΕ C 229 της 22.9.2006, σ. 38.

<sup>(3)</sup> Γνώμη του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 29ης Μαρτίου 2007 (ΕΕ C 27 Ε της 31.1.2008, σ. 140), κοινή θέση του Συμβουλίου της 9ης Δεκεμβρίου 2008 (ΕΕ C 330 Ε της 30.12.2008, σ. 13) και θέση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 11ης Μαρτίου 2009 (δεν έχει δημοσιευθεί ακόμα στην Επίσημη Εφημερίδα).

(10) Τα αναγκαία μέτρα για την εφαρμογή της παρούσας οδηγίας θα πρέπει να θεσπισθούν 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>(1)</sup>.

(11) Δεδομένου ότι ο στόχος της παρούσας οδηγίας, δηλαδή η θέσπιση και η εφαρμογή κατάλληλων μέτρων στον τομέα της πολιτικής θαλάσσιων μεταφορών, δεν μπορεί να επιτευχθεί επαρκώς από τα κράτη μέλη και δύναται, ως εκ τούτου, λόγω της κλίμακας και των αποτελεσμάτων της, να επιτευχθεί καλύτερα σε κοινοτικό επίπεδο, η Κοινότητα μπορεί να λάβει μέτρα σύμφωνα με την αρχή της επικουρικότητας του άρθρου 5 της συνθήκης. Σύμφωνα με την αρχή της αναλογικότητας του ίδιου άρθρου, η παρούσα οδηγία δεν υπερβαίνει το μέτρο που είναι αναγκαίο για την επίτευξη του στόχου αυτού,

ΕΞΕΔΩΣΑΝ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΟΔΗΓΙΑ:

### Άρθρο 1

#### Αντικείμενο

1. Σκοπός της παρούσας οδηγίας είναι:

α) να εξασφαλιστεί ότι τα κράτη μέλη εκπληρώνουν με αποτελεσματικότητα και συνέπεια τις υποχρεώσεις τους ως κράτη σημαίας και

β) να ενισχυθεί η ασφάλεια και να αποτραπεί η ρύπανση από πλοία που φέρουν τη σημαία κράτους μέλους.

2. Η παρούσα οδηγία εφαρμόζεται υπό την επιφύλαξη της κοινοτικής ναυτιλιακής νομοθεσίας, όπως παρατίθεται στο άρθρο 2 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2099/2002 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 5ης Νοεμβρίου 2002, για την επιτροπή ασφάλειας στη ναυτιλία και πρόληψης της ρύπανσης από τα πλοία (COSS)<sup>(2)</sup>, καθώς και της οδηγίας 1999/63/ΕΚ του Συμβουλίου, της 21ης Ιουνίου 1999, σχετικά με τη συμφωνία για την οργάνωση του χρόνου εργασίας των ναυτικών, που συνήφθη από την ένωση εφοπλιστών της Ευρωπαϊκής Κοινότητας (ΕCSC) και την ομοσπονδία των ενώσεων εργαζομένων στις μεταφορές στην Ευρωπαϊκή Ένωση (FST)<sup>(3)</sup>.

### Άρθρο 2

#### Πεδίο εφαρμογής

Η παρούσα οδηγία εφαρμόζεται στις διοικητικές αρχές του κράτους τη σημαία του οποίου φέρει το πλοίο.

<sup>(1)</sup> ΕΕ L 184 της 17.7.1999, σ. 23.

<sup>(2)</sup> ΕΕ L 324 της 29.11.2002, σ. 1.

<sup>(3)</sup> ΕΕ L 167 της 2.7.1999, σ. 33.

### Άρθρο 3

#### Ορισμοί

Για τους σκοπούς της παρούσας οδηγίας, ισχύουν οι εξής ορισμοί:

α) «πλοίο»: πλοίο ή θαλάσσιο σκάφος φέρον τη σημαία κράτους μέλους και υπαγόμενο στο πεδίο εφαρμογής των σχετικών συμβάσεων του ΔΝΟ, για το οποίο απαιτείται πιστοποιητικό·

β) «διοικητικές αρχές»: οι αρμόδιες αρχές του κράτους μέλους τη σημαία του οποίου φέρει το πλοίο·

γ) «αναγνωρισμένος οργανισμός»: ο οργανισμός που έχει αναγνωριστεί σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 391/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 23ης Απριλίου 2009, σχετικά με κοινούς κανόνες και πρότυπα για τους οργανισμούς επιθεώρησης και εξέτασης πλοίων (αναδιατύπωση)<sup>(4)</sup>·

δ) «πιστοποιητικά»: τα απαιτούμενα πιστοποιητικά που εκδίδονται σύμφωνα με τις σχετικές συμβάσεις του ΔΝΟ·

ε) «έλεγχος ΔΝΟ»: έλεγχος διεξαγόμενος κατά τις διατάξεις του ψηφίσματος Α.974 (24), που υιοθέτησε η Συνέλευση του ΔΝΟ την 1η Δεκεμβρίου 2005.

### Άρθρο 4

#### Προϋποθέσεις που πρέπει να τηρούνται για την εκτέλεση πλόων όταν χορηγηθεί σε πλοίο το δικαίωμα να φέρει τη σημαία κράτους μέλους

1. Το ενδιαφερόμενο κράτος μέλος, προτού επιτρέψει σε πλοίο στο οποίο έχει χορηγήσει το δικαίωμα να φέρει τη σημαία του, να λειτουργήσει, λαμβάνει τα μέτρα που κρίνει ως αναγκαία ώστε να εξασφαλιστεί ότι το εν λόγω πλοίο συμμορφώνεται προς τους ισχύοντες διεθνείς κανόνες και κανονισμούς. Συγκεκριμένα, επαληθεύει τα καταγεγραμμένα στοιχεία για την ασφάλεια του πλοίου με κάθε εύλογο μέσο. Εάν χρειαστεί, έρχεται σε επαφή με το προηγούμενο κράτος σημαίας, προκειμένου να διαπιστωθεί κατά πόσον εξακολουθούν να εκκρεμούν τυχόν ελλείψεις ή ζητήματα ασφάλειας που εκείνο είχε επισημάνει.

2. Οποτεδήποτε άλλο κράτος σημαίας ζητεί πληροφορίες για πλοίο το οποίο έφερε προηγουμένως τη σημαία κράτους μέλους, το εν λόγω κράτος μέλος παρέχει αμέσως στο αιτούν κράτος σημαίας λεπτομερή στοιχεία σχετικά με τις εκκρεμούσες ελλείψεις και κάθε άλλη σχετική πληροφορία που άπτεται θεμάτων ασφάλειας.

<sup>(4)</sup> Βλέπε σελίδα 11 της παρούσας Επίσημης Εφημερίδας.

**Άρθρο 5****Απαγόρευση απόπλου πλοίου που φέρει τη σημαία κράτους μέλους**

Όταν οι διοικητικές αρχές πληροφορηθούν ότι ένα κράτος λιμένα έχει απαγορεύσει τον απόπλου πλοίου που φέρει τη σημαία του ενδιαφερόμενου κράτους μέλους, μεριμνούν, σύμφωνα με τις διαδικασίες που έχουν θεσπίσει προς τούτο, ώστε να επιτευχθεί συμμόρφωση του εν λόγω πλοίου προς τις σχετικές συμβάσεις του ΔΝΟ.

**Άρθρο 6****Συνοδευτικά μέτρα**

Τα κράτη μέλη διασφαλίζουν ότι τουλάχιστον οι ακόλουθες πληροφορίες σχετικά με πλοία που φέρουν τη σημαία τους φυλάσσονται και παραμένουν εύκολα διαθέσιμες για τους σκοπούς της παρούσας οδηγίας:

- α) στοιχεία του πλοίου (όνομα, αριθμός ΔΝΟ, κ.λπ.)·
- β) ημερομηνίες των επιθεωρήσεων, συμπεριλαμβανομένων τυχόν επιπρόσθετων και συμπληρωματικών επιθεωρήσεων και ελέγχων·
- γ) στοιχεία των αναγνωρισμένων οργανισμών που συμμετείχαν στην πιστοποίηση και την κατάταξη του πλοίου σε κλάση·
- δ) στοιχεία της αρμόδιας αρχής η οποία επιθεώρησε το πλοίο δυνάμει των διατάξεων για τον έλεγχο από το κράτος λιμένα και τις ημερομηνίες των επιθεωρήσεων·
- ε) πορίσματα των ελέγχων από το κράτος λιμένα (ελλείψεις: ναι ή όχι, απαγορεύσεις απόπλου: ναι ή όχι)·
- στ) πληροφορίες σχετικά με ναυτικά ατυχήματα·
- ζ) στοιχεία των πλοίων που έπαυσαν να φέρουν τη σημαία του ενδιαφερόμενου κράτους μέλους κατά το προηγούμενο δωδεκάμηνο.

**Άρθρο 7****Διαδικασία ελέγχου του κράτους σημαίας**

Τα κράτη μέλη λαμβάνουν τα απαιτούμενα μέτρα για τους ελέγχους ΔΝΟ επί της διοικητικής τους αρχής τουλάχιστον άπαξ ανά επταετία, υπό την προϋπόθεση θετικής απάντησης του ΔΝΟ σε έγκαιρο αίτημα του ενδιαφερόμενου κράτους μέλους, και δημοσιεύουν το αποτέλεσμα του ελέγχου σύμφωνα με τη συναφή εθνική νομοθεσία περί απορρήτου.

Το παρόν άρθρο παύει να εφαρμόζεται το αργότερο στις 17 Ιουνίου 2017 ή, εφόσον έχει τεθεί σε ισχύ υποχρεωτικό σύστημα ελέγχου για τα κράτη μέλη του ΔΝΟ, σε προγενέστερη ημερομηνία την οποία ορίζει η Επιτροπή σύμφωνα με την κανονιστική διαδικασία στην οποία παραπέμπει το άρθρο 10 παράγραφος 2.

**Άρθρο 8****Σύστημα διαχείρισης ποιότητας και εσωτερική αξιολόγηση**

1. Μέχρι τις 17 Ιουνίου 2012, τα κράτη μέλη καταρτίζουν, εφαρμόζουν και διατηρούν σύστημα διαχείρισης ποιότητας για τα επιχειρησιακά μέρη των σχετικών με το κράτος σημαίας δραστηριοτήτων των διοικητικών τους αρχών. Το εν λόγω σύστημα διαχείρισης ποιότητας πιστοποιείται σύμφωνα με τα ισχύοντα διεθνή πρότυπα ποιότητας.

2. Κράτη μέλη τα οποία περιλαμβάνονται στον μαύρο κατάλογο ή επί δύο συνεχόμενα έτη στον γκριζο κατάλογο που δημοσιεύεται στην πλέον πρόσφατη ετήσια έκδοση του Μνημονίου Συνεννόησης του Παρισιού για τον έλεγχο των πλοίων από το κράτος λιμένα, διαβιβάζουν στην Επιτροπή έκθεση για τις επιδόσεις τους ως κράτη σημαίας το αργότερο τέσσερις μήνες από τη δημοσίευση της εν λόγω ετήσιας έκθεσης.

Στην έκθεση αυτή προσδιορίζονται και αναλύονται οι κυριότερες αιτίες της έλλειψης συμμόρφωσης που οδήγησε στις απαγορεύσεις απόπλου ή τις ελλείψεις λόγω των οποίων το ενδιαφερόμενο κράτος περιελήφθη στον μαύρο ή στον γκριζο κατάλογο.

**Άρθρο 9****Εκθέσεις**

Κάθε πενταετία, αρχής γενομένης στις 17 Ιουνίου 2012, η Επιτροπή υποβάλλει στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο έκθεση για την πρόοδο εφαρμογής της παρούσας οδηγίας.

Στην έκθεση αυτή περιλαμβάνεται αξιολόγηση της επίδοσης των κρατών μελών ως κρατών σημαίας.

**Άρθρο 10****Διαδικασία επιτροπών**

1. Η Επιτροπή επικουρείται από την επιτροπή ασφάλειας στη ναυτιλία και πρόληψης της ρύπανσης από τα πλοία (COSS), η οποία συστάθηκε δυνάμει του άρθρου 3 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2099/2002.

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 εν λόγω απόφασης.

Η προθεσμία του άρθρου 5 παράγραφος 6 της απόφασης 1999/468/ΕΚ ορίζεται δίμηνη.



## Άρθρο 11

**Μεταφορά στο εθνικό δίκαιο**

1. Τα κράτη μέλη θέτουν σε ισχύ τις νομοθετικές, κανονιστικές και διοικητικές διατάξεις που απαιτούνται για τη συμμόρφωση προς την παρούσα οδηγία το αργότερο στις 17 Ιουνίου 2011. Ενημερώνουν αμέσως την Επιτροπή σχετικά.

Όταν τα κράτη μέλη θεσπίζουν τις ανωτέρω διατάξεις, αυτές περιέχουν αναφορά στην παρούσα οδηγία ή συνοδεύονται από την αναφορά αυτή κατά την επίσημη έκδοσή τους. Ο τρόπος 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 διέπει η παρούσα οδηγία.

## Άρθρο 12

**Έναρξη ισχύος**

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

## Άρθρο 13

**Αποδέκτες**

Η παρούσα οδηγία απευθύνεται στα κράτη μέλη.

Στρασβούργο, 23 Απριλίου 2009.

Για το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο

Ο Πρόεδρος

H.-G. PÖTTERING

Για το Συμβούλιο

Ο Πρόεδρος

P. NEČAS





## Τιμή συνδρομής 2009 (χωρίς ΦΠΑ, συμπεριλαμβανομένων των εξόδων ταχυδρομείου για κανονική αποστολή)

|   |  |                                     |
|---|--|-------------------------------------|
| Επίσημη Εφημερίδα της ΕΕ, σειρές L + C, μόνο έντυπη έκδοση  | 22 επίσημες γλώσσες της ΕΕ             | 1 000 EUR ετησίως (*)               |
| Επίσημη Εφημερίδα της ΕΕ, σειρές L + C, μόνο έντυπη έκδοση  | 22 επίσημες γλώσσες της ΕΕ             | 100 EUR μηνιαίως (*)                |
| Επίσημη Εφημερίδα της ΕΕ, σειρές L + C, έντυπη έκδοση + ετήσιο CD-ROM   | 22 επίσημες γλώσσες της ΕΕ             | 1 200 EUR ετησίως                   |
| Επίσημη Εφημερίδα της ΕΕ, σειρά L, μόνο έντυπη έκδοση   | 22 επίσημες γλώσσες της ΕΕ             | 700 EUR ετησίως                     |
| Επίσημη Εφημερίδα της ΕΕ, σειρά L, μόνο έντυπη έκδοση   | 22 επίσημες γλώσσες της ΕΕ             | 70 EUR μηνιαίως                     |
| Επίσημη Εφημερίδα της ΕΕ, σειρά C, μόνο έντυπη έκδοση   | 22 επίσημες γλώσσες της ΕΕ             | 400 EUR ετησίως                     |
| Επίσημη Εφημερίδα της ΕΕ, σειρά C, μόνο έντυπη έκδοση   | 22 επίσημες γλώσσες της ΕΕ             | 40 EUR μηνιαίως                     |
| Επίσημη Εφημερίδα της ΕΕ, σειρές L + C, μηνιαίο συγκεντρωτικό CD-ROM  | 22 επίσημες γλώσσες της ΕΕ             | 500 EUR ετησίως                     |
| Συμπλήρωμα της Επίσημης Εφημερίδας, σειρά S — Δημόσιες συμβάσεις και διαγωνισμοί, CD-ROM, δύο εκδόσεις την εβδομάδα | πολύγλωσσο: 23 επίσημες γλώσσες της ΕΕ | 360 EUR ετησίως (= 30 EUR μηνιαίως) |
| Επίσημη Εφημερίδα της ΕΕ, σειρά C — Διαγωνισμοί   | γλώσσα(-ες) ανάλογα με το διαγωνισμό   | 50 EUR ετησίως                      |

(\*) Πώληση ανά τεύχος: — έως 32 σελίδες: 6 EUR  
— από 33 έως 64 σελίδες: 12 EUR  
— περισσότερες από 64 σελίδες: η τιμή ορίζεται κατά περίπτωση.

Η συνδρομή στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*, που εκδίδεται στις επίσημες γλώσσες της Ευρωπαϊκής Ένωσης, είναι δυνατή σε 22 γλωσσικές εκδόσεις. Περιλαμβάνει τις σειρές L (Νομοθεσία) και C (Ανακοινώσεις και Πληροφορίες).

Για κάθε γλωσσική έκδοση απαιτείται ξεχωριστή συνδρομή.

Σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 920/2005 του Συμβουλίου, που δημοσιεύτηκε στην Επίσημη Εφημερίδα L 156 της 18ης Ιουνίου 2005, τα θεσμικά όργανα της Ευρωπαϊκής Ένωσης δεν υποχρεούνται, προσωρινά, να συντάσσουν και να δημοσιεύουν στα ιρλανδικά όλες τις πράξεις. Γι' αυτό, η Επίσημη Εφημερίδα στα ιρλανδικά πωλείται ξεχωριστά.

Η συνδρομή για το Συμπλήρωμα της Επίσημης Εφημερίδας (σειρά S — Δημόσιες συμβάσεις και διαγωνισμοί) περιλαμβάνει 23 επίσημες γλωσσικές εκδόσεις σε ένα ενιαίο πολύγλωσσο CD-ROM.

Με απλή αίτηση, οι συνδρομητές της *Επίσημης Εφημερίδας της Ευρωπαϊκής Ένωσης* έχουν δικαίωμα να λαμβάνουν διάφορα παραρτήματα της Επίσημης Εφημερίδας. Ενημερώνονται για την έκδοση των παραρτημάτων με «Σημείωμα προς τον αναγνώστη» που δημοσιεύεται στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.

### Πωλήσεις και συνδρομές

Οι προς πώληση εκδόσεις της Υπηρεσίας Εκδόσεων διατίθενται στους εμπορικούς μας αντιπροσώπους. Κατάλογο των εμπορικών μας αντιπροσώπων θα βρείτε στο Διαδίκτυο, στη διεύθυνση:

[http://publications.europa.eu/others/agents/index\\_el.htm](http://publications.europa.eu/others/agents/index_el.htm)

Το EUR-Lex (<http://eur-lex.europa.eu>) παρέχει άμεση και δωρεάν πρόσβαση στο δίκαιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Ο ιστοχώρος αυτός επιτρέπει την πρόσβαση στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης* καθώς και στις συνθήκες, στη νομοθεσία, στη νομολογία και στις προπαρασκευαστικές πράξεις.

Για περισσότερες πληροφορίες σχετικά με την Ευρωπαϊκή Ένωση: <http://europa.eu>