



Βρυξέλλες, 28 Νοεμβρίου 2023
(OR. en)

15950/23

**Διοργανικός φάκελος:
2023/0164(COD)**

**TRANS 531
MAR 155
OMI 82
PECHE 539
IA 323
CODEC 2258**

ΕΚΘΕΣΗ

Αποστολέας: Γενική Γραμματεία του Συμβουλίου

Αποδέκτης: Συμβούλιο

αριθ. προηγ. εγγρ.: 13015/23

Αριθ. εγγρ. Επιτρ.: 10115/23

Θέμα: Πρόταση οδηγίας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με την τροποποίηση της οδηγίας 2009/18/ΕΚ για τον καθορισμό των θεμελιωδών αρχών που διέπουν τη διερεύνηση των ατυχημάτων στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών
– Γενική προσέγγιση

I. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

1. Την 1η Ιουνίου 2023, η Επιτροπή διαβίβασε την ανωτέρω πρόταση στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο.
2. Η πρόταση αφορά τροποποίηση της οδηγίας 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 Συμβουλίου¹.

¹ ΕΕ L 131 της 28.5.2009, σ. 114.

3. Η οδηγία 2009/18/EK προβλέπει ένα σύστημα για τη διερεύνηση θεμάτων ασφάλειας με στόχο να αντληθούν διδάγματα από ναυτικά ατυχήματα και να αποφευχθεί τυχόν επανάληψή τους. Τα ναυτικά ατυχήματα που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της οδηγίας διερευνώνται με στόχο τη βελτίωση της ασφάλειας στη θάλασσα και την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος.
4. Η αναθεώρηση της οδηγίας έχει τους ακόλουθους ειδικούς στόχους:
- να βελτιωθεί η προστασία των αλιευτικών σκαφών, των πληρωμάτων τους και του περιβάλλοντος. Τα μικρότερα αλιευτικά σκάφη μήκους μικρότερου των 15 μέτρων δεν εμπίπτουν στο ισχύον πεδίο εφαρμογής της οδηγίας, κάτι που συνεπάγεται ότι τα ατυχήματα με θανάτους και απώλεια σκαφών δεν διερευνώνται με συστηματικό και εναρμονισμένο τρόπο·
 - να αποσαφηνιστούν οι ορισμοί και το νομικό κείμενο, ώστε οι οργανισμοί διερεύνησης ατυχημάτων των κρατών μελών να διερευνούν όλα τα ατυχήματα που χρήζουν διερεύνησης εγκαίρως και με εναρμονισμένο τρόπο·
 - να ενισχυθεί η ικανότητα των οργανισμών διερεύνησης ατυχημάτων (ΟΔΑ) να διενεργούν έρευνες για ατυχήματα (και να υποβάλλουν σχετικές εκθέσεις) με έγκαιρο, εξειδικευμένο και ανεξάρτητο τρόπο —μεταξύ άλλων όσον αφορά τα ανανεώσιμα καύσιμα, τα καύσιμα χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών, και τις αντίστοιχες τεχνολογίες· και
 - να επικαιροποιηθούν ορισμένοι ορισμοί και παραπομπές στη σχετική νομοθεσία της ΕΕ και στους κανονισμούς του IMO, προκειμένου να εξασφαλιστεί σαφήνεια και συνέπεια.
5. Η Επιτροπή ενέκρινε την πρόταση στο πλαίσιο του προγράμματός της για τη βελτίωση της καταλληλότητας και της αποδοτικότητας του κανονιστικού πλαισίου (REFIT) και ως άμεση συνέχεια στην εκ των υστέρων αξιολόγηση¹ και τον έλεγχο καταλληλότητας όσον αφορά τις θαλάσσιες μεταφορές² που διενεργήθηκαν το 2018.
6. Η πρόταση βασίζεται στα αποτελέσματα εκτίμησης επιπτώσεων³, η οποία τροφοδοτήθηκε με στοιχεία εξωτερικής υποστηρικτικής μελέτης. Η εκτίμηση επιπτώσεων παρουσιάστηκε και εξετάστηκε διεξοδικά σε συνεδρίαση της Ομάδας χωρίς να διατυπωθούν σοβαροί προβληματισμοί από τις αντιπροσωπίες.

¹ 9131/18 + ADD 1

² 9128/18 + ADD 1

³ 10115/23 ADD 1 + ADD 2.

7. Η εκτίμηση επιπτώσεων¹ που συνόδευε την πρόταση παρουσιάστηκε και εξετάστηκε ενδελεχώς σε συνεδρίαση της Ομάδας. Οι παρατηρήσεις που διατυπώθηκαν αφορούσαν κυρίως το κόστος πιστοποίησης των συστημάτων διαχείρισης της ποιότητας για τις αρχές διερεύνησης θεμάτων ναυτικής ασφάλειας και τον τρόπο υπολογισμού του εν λόγω κόστους.

II. ΕΞΕΤΑΣΗ ΑΠΟ ΤΑ ΑΛΛΑ ΘΕΣΜΙΚΑ ΟΡΓΑΝΑ

8. Στις 20 Ιουλίου 2023, η Επιτροπή Μεταφορών και Τουρισμού (TRAN) του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου όρισε εισηγήτρια την κα Caroline Nagtegaal (Renew Europe, Κάτω Χώρες). Η κα Nagtegaal υπέβαλε το σχέδιο έκθεσής της στις 18 Σεπτεμβρίου και η πρόταση αυτή πρόκειται να τεθεί σε ψηφοφορία στην επιτροπή TRAN στις 7 Δεκεμβρίου.
9. Στις 20 Σεπτεμβρίου 2023, η Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή διατύπωσε γνώμη σχετικά με την πρόταση². Στις 23 Ιουνίου 2023, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή των Περιφερειών αποφάσισε να μη διατυπώσει γνώμη.

III. ΠΡΟΟΔΟΣ ΤΩΝ ΕΡΓΑΣΙΩΝ ΣΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ

10. Η Ομάδα «Θαλάσσιες μεταφορές» συζήτησε την πρόταση στο πλαίσιο αρκετών συνεδριάσεων, αρχής γενομένης από τον Ιούνιο του 2023. Όλες οι αντιπροσωπίες τάχθηκαν εν γένει υπέρ των στόχων της πρότασης της Επιτροπής, με σκοπό τη βελτίωση της ασφάλειας στη θάλασσα και την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος.
11. Κατά τη συνεδρίασή της στις 22 Νοεμβρίου, η Επιτροπή των Μόνιμων Αντιπροσώπων επιβεβαίωσε την υποστήριξή της για το τελευταίο συμβιβαστικό κείμενο και συνέστησε στο Συμβούλιο να καταλήξει σε γενική προσέγγιση κατά τη σύνοδο του Συμβουλίου MTE (Μεταφορές) στις 4 Δεκεμβρίου 2023.

¹ 10115/23 ADD 1 + ADD 2.

² 13372/23

12. Προκειμένου να δοθεί η δυνατότητα στους οργανισμούς διερεύνησης ατυχημάτων (ΟΔΑ) να διερευνούν ατυχήματα (και να υποβάλλουν σχετικές εκθέσεις) με παρόμοιο τρόπο σε ολόκληρη την Ένωση, οι εργασίες επικεντρώθηκαν στο να καταστούν οι υφιστάμενοι κανόνες σαφέστεροι και πιο συνεκτικοί με τους σχετικούς διεθνείς κανονισμούς. Έχουν εισαχθεί αρκετές αλλαγές στην πρόταση της Επιτροπής, με βασικό στόχο την ενίσχυση των διατάξεων που αφορούν την ανεξαρτησία των οργανισμών διερεύνησης ατυχημάτων και την εμπιστευτικότητα των πορισμάτων τους, καθώς και τη μείωση του περιττού διοικητικού φόρτου. Επήλθαν τρεις βασικές αλλαγές ουσίας που πρέπει να σημειωθούν.
13. Πρώτον, η διατύπωση του άρθρου 1 παράγραφος 2 αναθεωρήθηκε προκειμένου να διευκρινιστεί ότι σκοπός των ερευνών που διενεργούνται από τους ΟΔΑ δεν είναι να καθοριστεί η υπαιτιότητα ή να αποδοθούν ευθύνες. Όλα τα κράτη μέλη διαθέτουν ήδη νομικά πλαίσια για τον σκοπό αυτό· αντ' αυτού, οι εργασίες των ΟΔΑ θα πρέπει να εστιάζουν στην υποβολή πλήρους αναφοράς όσον αφορά τα αίτια του ναυτικού ατυχήματος ή συμβάντος, χωρίς αδικαιολόγητες εξωτερικές πιέσεις, με σκοπό να αντληθούν διδάγματα από τα θαλάσσια ατυχήματα και να προληφθεί τυχόν επανάληψή τους. Επιπλέον, ενισχύθηκαν οι διατάξεις σχετικά με την εμπιστευτικότητα των πληροφοριών που συλλέγονται από τους ΟΔΑ κατά τη διάρκεια των ερευνών (άρθρο 9), ομοίως με σκοπό την αποφυγή εξωτερικών πιέσεων και τη διευκόλυνση της πρόσβασης σε δεδομένα που θα μπορούσαν να είναι σημαντικά για τον εντοπισμό των αιτίων ναυτικών συμβάντων. Ταυτόχρονα, αναθεωρήθηκε το άρθρο 17α για να περιγραφεί καλύτερα η συμμετοχή της Επιτροπής και του EMSA στην κατάρτιση και την επιχειρησιακή υποστήριξη των ΟΔΑ κατά τη διεξαγωγή των ερευνών τους· η υποστήριξη αυτή θα πρέπει να παρέχεται μόνο κατόπιν αιτήματος των αρχών διερεύνησης και μόνον εφόσον δεν προκύπτει σύγκρουση συμφερόντων.
14. Δεύτερον, προκειμένου να ληφθούν υπόψη οι διαφορετικές ανάγκες και οργανωτικές ρυθμίσεις σε εθνικό επίπεδο, αποφεύγοντας ταυτόχρονα τον περιττό διοικητικό φόρτο, τροποποιήθηκε το άρθρο 8 παράγραφος 7 ώστε κάθε κράτος μέλος να έχει τη δυνατότητα να αποφασίζει εάν θα εφαρμόσει ή όχι σύστημα διαχείρισης της ποιότητας για την εθνική αρχή διερεύνησης θεμάτων ναυτικής ασφάλειας. Επιπλέον, για τη μείωση του διοικητικού φόρτου, με το κείμενο παρέχεται πλέον η δυνατότητα στους ΟΔΑ να καταρτίζουν «απλουστευμένες εκθέσεις», μειώνοντας έτσι τον φόρτο εργασίας σε περιπτώσεις όπου δεν υπάρχει προστιθέμενη αξία από τη σύνταξη πλήρους έκθεσης.

15. Τρίτον, αναδιατυπώθηκε το άρθρο 20 ώστε να εξουσιοδοτηθεί η Επιτροπή να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις για την προσαρμογή των παραρτημάτων στην εξέλιξη του διεθνούς ναυτιλιακού δικαίου όσον αφορά τη διερεύνηση ατυχημάτων στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών και για τη διευκόλυνση της συλλογής και ανταλλαγής γνώσεων και της υποβολής εκθέσεων.
16. Τέλος, η προθεσμία μεταφοράς στο εθνικό δίκαιο που προτείνεται από την Επιτροπή (ένα έτος μετά την έναρξη ισχύος της τροποποιητικής οδηγίας) θα παραταθεί σε 4 έτη.
17. Στο παρόν στάδιο της διαδικασίας, η Επιτροπή διατηρεί διαδικαστική επιφύλαξη για όλες τις τροποποιήσεις της πρότασής της.

IV. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

18. Με βάση τα ανωτέρω, το Συμβούλιο καλείται να καταλήξει σε γενική προσέγγιση όσον αφορά την πρόταση οδηγίας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με την τροποποίηση της οδηγίας 2009/18/EK για τον καθορισμό των θεμελιωδών αρχών που διέπουν τη διερεύνηση των ατυχημάτων στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών, με βάση το συμβιβαστικό κείμενο που παρατίθεται στο παράρτημα της παρούσας έκθεσης.
-

Πρόταση

ΟΔΗΓΙΑ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

σχετικά με την τροποποίηση της οδηγίας 2009/18/ΕΚ για τον καθορισμό των θεμελιωδών αρχών που διέπουν τη διερεύνηση των ατυχημάτων στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών και για την κατάργηση του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1286/2011 της Επιτροπής

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ,

Έχοντας υπόψη τη Συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης και ιδίως το άρθρο 100 παράγραφος 2,

Έχοντας υπόψη την πρόταση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής,

Κατόπιν διαβίβασης του σχεδίου νομοθετικής πράξης στα εθνικά κοινοβούλια,

Έχοντας υπόψη τη γνώμη της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής⁷,

Έχοντας υπόψη τη γνώμη της Επιτροπής των Περιφερειών⁸,

Αποφασίζοντας σύμφωνα με τη συνήθη νομοθετική διαδικασία,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

⁷ ΕΕ C της , σ. .

⁸ ΕΕ C της , σ. .

- (1) Η οδηγία 2009/18/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου⁹ θεσπίζει τις θεμελιώδεις αρχές που διέπουν τη διερεύνηση των ατυχημάτων στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών και προβλέπει ένα σύστημα για τη διενέργεια διερευνήσεων θεμάτων ασφάλειας. Τα ναυτικά ατυχήματα που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της εν λόγω οδηγίας διερευνώνται από ανεξάρτητους οργανισμούς διερεύνησης που έχουν συσταθεί στα κράτη μέλη για τη βελτίωση της ασφάλειας στη θάλασσα, καθώς και για την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος, προκειμένου να αντληθούν διδάγματα από το παρελθόν με σκοπό την πρόληψη μελλοντικών ατυχημάτων και συμβάντων.
- (2) Από την έναρξη ισχύος της οδηγίας 2009/18/EK έχουν σημειωθεί αλλαγές στο διεθνές κανονιστικό περιβάλλον και τεχνολογικές εξελίξεις. Θα πρέπει να ληφθούν υπόψη οι εν λόγω αλλαγές και εξελίξεις, καθώς και η πείρα που αποκτήθηκε από την εφαρμογή της οδηγίας 2009/18/EK.
- (3) Η οδηγία 2009/18/EK αναφέρεται σε ορισμένα νομικά κείμενα που έχουν εγκριθεί από τον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό (IMO), τα οποία έχουν καταργηθεί, τροποποιηθεί ή αναθεωρηθεί μετά την έναρξη ισχύος της. Για παράδειγμα, η εν λόγω οδηγία παραπέμπει στον «κώδικα του IMO για τη διερεύνηση ναυτικών ατυχημάτων και συμβάντων» [απόφαση A.849(20) του IMO της 27ης Νοεμβρίου 1997] που καταργήθηκε με τον «κώδικα διεθνών προτύπων και συνιστώμενων πρακτικών για διερεύνηση ασφάλειας σε ναυτικό ατύχημα ή ναυτικό συμβάν (κώδικας διερεύνησης ατυχημάτων)» [απόφαση MSC 255(84) της 16ης Μαΐου 2008] με την απόφαση A.1075(28) «κατευθυντήριες γραμμές για την παροχή συνδρομής στους διερευνητές κατά την εφαρμογή του κώδικα διερεύνησης ατυχημάτων» [MSC.255(84)].
- (4) Ο κώδικας του IMO για τη διερεύνηση ατυχημάτων εισάγει νέους ορισμούς, όπως ο ορισμός της «αρχής διερεύνησης θεμάτων ναυτικής ασφάλειας», ενώ άλλες έννοιες απαλείφονται, όπως το «σοβαρό ατύχημα». Οι αλλαγές αυτές θα πρέπει να ενσωματωθούν στην οδηγία 2009/18/EK.
- (5) Η οδηγία 2009/18/EK παραπέμπει επίσης στην εγκύκλιο MSC-MEPC.Circ.3 του IMO, η οποία αντικαταστάθηκε από την εγκύκλιο MSC-MEPC.3/circ.4/rev.1 Εκθέσεις σχετικά με τα ναυτικά ατυχήματα και συμβάντα – Αναθεωρημένες εναρμονισμένες διαδικασίες υποβολής εκθέσεων της 18ης Νοεμβρίου 2014.

⁹ EE L 131 της 28.5.2009, σ. 114

- (6) Οι κατευθυντήριες γραμμές του IMO για την παροχή συνδρομής στους διερευνητές κατά την εφαρμογή του κώδικα διερεύνησης ατυχημάτων [A.1075(28)], που εγκρίθηκαν στις 4 Δεκεμβρίου 2013, παρέχουν πρακτικές συμβουλές για τη συστηματική διερεύνηση ναυτικών ατυχημάτων και συμβάντων και καθιστούν δυνατή την ανάπτυξη αποτελεσματικής ανάλυσης και προληπτικής δράσης. Οι εν λόγω κατευθυντήριες γραμμές θα πρέπει να συμπεριληφθούν στην οδηγία 2009/18/EK.
- (7) Τα αλιευτικά σκάφη μήκους μικρότερου των 15 μέτρων εξαιρούνται επί του παρόντος από το πεδίο εφαρμογής της οδηγίας 2009/18/EK και, συνεπώς, η διενέργεια διερευνήσεων για ναυτικά ατυχήματα στα οποία εμπλέκονται τέτοιου είδους αλιευτικά σκάφη δεν είναι ούτε συστηματική ούτε εναρμονισμένη. Τα σκάφη αυτά είναι πιο επιρρεπή στο να ανατραπούν και η πτώση μελών του πληρώματος στη θάλασσα αποτελεί σχετικά σύνθητες φαινόμενο. Ως εκ τούτου, είναι αναγκαίο να προστατευτούν τα εν λόγω αλιευτικά σκάφη, το πλήρωμά τους και το περιβάλλον με τη θέσπιση προκαταρκτικής αξιολόγησης των πολύ σοβαρών ναυτικών ατυχημάτων στα οποία εμπλέκονται αλιευτικά σκάφη μήκους μικρότερου των 15 μέτρων, προκειμένου να διαπιστωθεί αν οι αρχές θα πρέπει να ξεκινήσουν διερεύνηση θεμάτων ασφάλειας λαμβάνοντας υπόψη, μεταξύ άλλων, τα διαθέσιμα αποδεικτικά στοιχεία, καθώς και τη δυνατότητα τα πορίσματα της διερεύνησης θεμάτων ασφάλειας να οδηγήσουν στην πρόληψη μελλοντικών ατυχημάτων και συμβάντων.
- (7α) Η παρούσα οδηγία δεν θα πρέπει να εμποδίζει τα κράτη μέλη να θεσπίζουν εθνικούς κανόνες για τη διερεύνηση ναυτικών ατυχημάτων ή συμβάντων που αφορούν οποιονδήποτε τύπο πλοίου που μεταφέρει έως 12 επιβάτες ή δραστηριοποιείται σε άλλους εμπορικούς σκοπούς.
- (8) Ορισμένοι ορισμοί που παρέχονται στην οδηγία 2009/18/EK δεν είναι σαφείς. Ο ορισμός του μήκους ενός αλιευτικού σκάφους θα πρέπει να διευκρινίζεται, ιδίως όταν γίνεται διάκριση ως προς την προσέγγιση και τις υποχρεώσεις των αρχών διερεύνησης θεμάτων ναυτικής ασφάλειας με βάση το μήκος του αλιευτικού σκάφους.
- (9) Ο κώδικας του IMO για τη διερεύνηση ατυχημάτων αναφέρεται σε ένα συμβάν ή σε μια αλληλουχία συμβάντων που έχουν συμβεί “σε άμεση σχέση με τη λειτουργία πλοίου”. Η έννοια αυτή αποτελεί αντικείμενο σημαντικών αποκλίσεων και θα πρέπει να αποσαφηνιστεί. Η απόκλιση αυτή επηρεάζει τις ενέργειες των αρχών διερεύνησης ατυχημάτων, ιδίως όσον αφορά τα ατυχήματα σε λιμένες, τις δυνατότητες διεξαγωγής κοινών ερευνών και τη συλλογή δεδομένων σχετικά με τα ατυχήματα και τη διερεύνηση.

- (10) Ο κώδικας του IMO για τη διερεύνηση ατυχημάτων ορίζει ότι, σε περίπτωση πολύ σοβαρού ναυτικού ατυχήματος, διενεργείται διερεύνηση θεμάτων ναυτικής ασφάλειας. Ωστόσο, δεν υπάρχουν οδηγίες σχετικά με το χρονικό διάστημα που πρέπει να μεσολαβεί μεταξύ του θανάτου και του ατυχήματος, ώστε το ατύχημα να χαρακτηριστεί πολύ σοβαρό ναυτικό ατύχημα και, ως εκ τούτου, να διερευνηθεί. Συνεπώς, η οδηγία 2009/18/EK θα πρέπει να παράσχει την εν λόγω καθοδήγηση.
- (11) Το διαθέσιμο προσωπικό, καθώς και οι επιχειρησιακοί πόροι των αρχών διερεύνησης των κρατών μελών για θέματα ναυτικής ασφάλειας ποικίλλουν σημαντικά, με αποτέλεσμα την αναποτελεσματική και ασυνεπή υποβολή εκθέσεων σχετικά με ναυτικά ατυχήματα και τη διερεύνησή τους. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή, με τη συνδρομή του Ευρωπαϊκού Οργανισμού για την Ασφάλεια στη Θάλασσα (EMSA), θα πρέπει να παρέχει εξαιρετικά εξειδικευμένη αναλυτική υποστήριξη για μεμονωμένες έρευνες (μη τεχνικές δεξιότητες), καθώς και αναλυτικά εργαλεία και εξοπλισμό (υλικό).
- (12) Υπό το πρίσμα των όσων έχουν επισημανθεί ανωτέρω, ο EMSA θα πρέπει να διοργανώσει πρόγραμμα κατάρτισης σχετικά με συγκεκριμένες τεχνικές και νέες εξελίξεις και τεχνολογίες που ενδέχεται να είναι σημαντικές για τη διερεύνηση ατυχημάτων στο μέλλον. Τα εν λόγω προγράμματα κατάρτισης θα πρέπει να επικεντρώνονται, μεταξύ άλλων, στα ανανεώσιμα καύσιμα και στα καύσιμα χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών, τα οποία είναι ιδιαίτερα σημαντικά υπό το πρίσμα της δέσμης μέτρων προσαρμογής στον στόχο του 55 %, στην αυτοματοποίηση, καθώς και στους κανόνες του γενικού κανονισμού για την προστασία δεδομένων (ΓΚΠΔ).
- (12α) Η ανεξαρτησία των διερευνήσεων θεμάτων ναυτικής ασφάλειας πρέπει να διασφαλίζεται σε κάθε περίπτωση και όλοι οι εμπλεκόμενοι στις διερευνήσεις αυτές, συμπεριλαμβανομένων των εταιρειών, φορέων ή οργανισμών, είτε δημόσιου είτε ιδιωτικού τομέα, θα πρέπει να είναι απαλλαγμένοι από οποιαδήποτε σύγκρουση συμφερόντων.

- (14) Προκειμένου να εξασφαλιστούν ενιαίες προϋποθέσεις για την εφαρμογή των διατάξεων της παρούσας οδηγίας όσον αφορά τον κατάλογο των κειμένων του IMO που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της, θα πρέπει να ανατεθούν στην Επιτροπή εκτελεστικές αρμοδιότητες. Οι εν λόγω αρμοδιότητες θα πρέπει να ασκούνται σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 182/2011 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ⁽¹⁰⁾.
- (14α) Για την προσαρμογή των παραρτημάτων στην εξέλιξη του διεθνούς ναυτικού δικαίου όσον αφορά τη διερεύνηση ατυχημάτων στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών και για τη διευκόλυνση της συλλογής και της ανταλλαγής γνώσεων και της υποβολής στοιχείων, θα πρέπει να ανατεθεί στην Επιτροπή η εξουσία έκδοσης πράξεων σύμφωνα με το άρθρο 290 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης ως προς το άρθρο 14 παράγραφος 4 και το άρθρο 17 παράγραφος 5 της παρούσας οδηγίας. Είναι ιδιαίτερα σημαντικό να διεξάγει η Επιτροπή, κατά τις προπαρασκευαστικές της εργασίες, τις κατάλληλες διαβουλεύσεις, μεταξύ άλλων σε επίπεδο εμπειρογνομόνων, και οι διαβουλεύσεις αυτές να πραγματοποιούνται σύμφωνα με τις αρχές που ορίζονται στη διοργανική συμφωνία της 13ης Απριλίου 2016 για τη βελτίωση του νομοθετικού έργου*. Στις διαβουλεύσεις αυτές θα πρέπει ιδίως να συμμετέχει το πλαίσιο μόνιμης συνεργασίας που θεσπίζεται με την παρούσα οδηγία. Πιο συγκεκριμένα, προκειμένου να διασφαλιστεί η ίση συμμετοχή στην προετοιμασία των κατ' εξουσιοδότηση πράξεων, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο λαμβάνουν όλα τα έγγραφα κατά τον ίδιο χρόνο με τους εμπειρογνώμονες των κρατών μελών, και οι εμπειρογνώμονές τους έχουν συστηματικά πρόσβαση στις συνεδριάσεις των ομάδων εμπειρογνομόνων της Επιτροπής που ασχολούνται με την προετοιμασία κατ' εξουσιοδότηση πράξεων.
- (15) Λαμβανομένου υπόψη του πλήρους κύκλου επισκέψεων που πραγματοποιεί ο EMSA στα κράτη μέλη για την παρακολούθηση της εφαρμογής της παρούσας οδηγίας, η Επιτροπή θα πρέπει να αξιολογήσει την εφαρμογή της παρούσας οδηγίας το αργότερο *[δέκα έτη μετά την έναρξης ισχύος της όπως αναφέρεται στο άρθρο 23]* και να υποβάλει σχετική έκθεση στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο. Τα κράτη μέλη θα πρέπει να συνεργάζονται με την Επιτροπή για τη συλλογή όλων των απαραίτητων πληροφοριών για την αξιολόγηση.

¹⁰ Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 182/2011 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 16ης Φεβρουαρίου 2011, για τη θέσπιση κανόνων και γενικών αρχών σχετικά με τους τρόπους ελέγχου από τα κράτη μέλη της άσκησης των εκτελεστικών αρμοδιοτήτων από την Επιτροπή (ΕΕ L 55 της 28.2.2011, σ. 13).

- (16) Δεδομένου ότι οι στόχοι της παρούσας οδηγίας, δηλαδή η θέσπιση κανόνων για τη διερεύνηση των ατυχημάτων στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών με σκοπό τη βελτίωση της ασφάλειας στη θάλασσα και την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος, δεν είναι δυνατόν να επιτευχθούν επαρκώς από τα κράτη μέλη, αλλά, λόγω της κλίμακας και των αποτελεσμάτων της δράσης, μπορούν να επιτευχθούν καλύτερα σε ενωσιακό επίπεδο, η Ένωση μπορεί να θεσπίσει μέτρα, σύμφωνα με την αρχή της επικουρικότητας όπως ορίζεται στο άρθρο 5 της Συνθήκης για την Ευρωπαϊκή Ένωση. Σύμφωνα με την αρχή της αναλογικότητας όπως διατυπώνεται στο ίδιο άρθρο, η παρούσα οδηγία δεν υπερβαίνει τα αναγκαία όρια για την επίτευξη των στόχων αυτών.
- (17) Συνεπώς, η οδηγία 2009/18/EK θα πρέπει να τροποποιηθεί αναλόγως,

ΕΞΕΔΩΣΑΝ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΟΔΗΓΙΑ:

Άρθρο 1

Τροποποιήσεις στην οδηγία 2009/18/EK

Η οδηγία 2009/18/EK τροποποιείται ως εξής:

- 1) στο άρθρο 1, η παράγραφος 2 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«2. Σκοπός των ερευνών σύμφωνα με την παρούσα οδηγία δεν είναι να καθοριστεί η υπαιτιότητα ή να αποδοθούν ευθύνες, ως εκ τούτου δεν είναι δυνατόν να προκύψει σφάλμα ή υπαιτιότητα από τα πορίσματα των ερευνών αυτών. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι οι αρχές διερεύνησης θεμάτων ναυτικής ασφάλειας (στο εξής: αρχές διερεύνησης) δεν εμποδίζονται ούτε περιορίζονται ως προς την υποβολή πλήρους αναφοράς όσον αφορά τα αίτια του ναυτικού ατυχήματος ή συμβάντος.»

- 2) το άρθρο 2 παράγραφος 2 τροποποιείται ως εξής:

α) *(απαλείφεται)*

β) το στοιχείο δ) απαλείφεται

- 3) το άρθρο 3 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Άρθρο 3

Ορισμοί

Για τους σκοπούς της παρούσας οδηγίας ισχύουν οι ακόλουθοι ορισμοί:

- «1. “κώδικας του IMO για τη διερεύνηση ατυχημάτων”: ο κώδικας διεθνών προτύπων και συνιστώμενων πρακτικών για τη διερεύνηση θεμάτων ασφάλειας σε περίπτωση ναυτικού ατυχήματος ή ναυτικού συμβάντος, ως έχει στο παράρτημα της απόφασης MSC.255(84) της Επιτροπής Ναυτικής Ασφάλειας του IMO, στην επικαιροποιημένη του έκδοση·
2. “κατευθυντήριες γραμμές του IMO για την παροχή συνδρομής στους διερευνητές κατά την εφαρμογή του κώδικα διερεύνησης ατυχημάτων”: οι κατευθυντήριες γραμμές που εξέδωσε η Συνέλευση του IMO με την απόφαση A.1075(28) στις 4 Δεκεμβρίου 2013, στην επικαιροποιημένη τους έκδοση·
3. για τους ακόλουθους όρους ισχύουν οι ορισμοί που περιέχονται στον κώδικα του IMO για τη διερεύνηση ατυχημάτων:
 - α) “ναυτικό ατύχημα”·
 - β) “πολύ σοβαρό ναυτικό ατύχημα”·
 - γ) “ναυτικό συμβάν”·
 - δ) “διερεύνηση θεμάτων ναυτικής ασφάλειας”·
 - ε) “αρχή διερεύνησης θεμάτων ναυτικής ασφάλειας”·
 - στ) “κράτος διερεύνησης θεμάτων ναυτικής ασφάλειας”·
 - ζ) “ουσιαστικώς ενδιαφερόμενο κράτος”·
 - η) “σοβαρός τραυματισμός”·

4. “κατευθυντήριες γραμμές του IMO για τη δίκαιη μεταχείριση των πληρωμάτων σε περίπτωση ναυτικού ατυχήματος”: οι κατευθυντήριες γραμμές στο παράρτημα της απόφασης 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. για τους όρους “επιβατηγό πλοίο go-go” και “ταχύπλοο επιβατηγό σκάφος” ισχύουν οι ορισμοί που περιέχονται στο άρθρο 2 της οδηγίας (ΕΕ) 2017/2110¹¹·
6. ο όρος “όργανο καταγραφής δεδομένων ταξιδιού” (στο εξής: VDR) και απλουστευμένο όργανο καταγραφής δεδομένων ταξιδιού (στο εξής: S-VDR) νοούνται σύμφωνα με τον ορισμό που περιέχεται στην απόφαση MSC.333(90) και στην απόφαση MSC. 163(78) της Επιτροπής Ναυτικής Ασφάλειας του IMO στις επικαιροποιημένες τους εκδόσεις, όπως συμπληρώθηκαν με τα σχετικά πρότυπα επιδόσεων του IMO αναλόγως της ημερομηνίας εγκατάστασης επί του σκάφους, με την επιφύλαξη της νομοθεσίας της Ένωσης·
7. “σύσταση ασφαλείας”: οποιαδήποτε πρόταση, ακόμα και για σκοπούς καταγραφής και ελέγχου, προερχόμενη:
- α) είτε από την αρχή διερεύνησης του κράτους που διενεργεί ή είναι κύριο κράτος της διερεύνησης θεμάτων ασφαλείας και βασίζεται σε πληροφορίες που προέκυψαν από τη διερεύνηση· είτε, κατά περίπτωση,
 - β) είτε, κατά περίπτωση, από την Επιτροπή, που ενεργεί βάσει συνοπτικής ανάλυσης δεδομένων και των αποτελεσμάτων των διερευνήσεων θεμάτων ασφαλείας που διενεργήθηκαν.
8. ο όρος “μήκος αλιευτικού σκάφους” νοείται σύμφωνα με τον ορισμό που περιέχεται στο άρθρο 2 του κανονισμού (ΕΕ) 2017/1130¹²·

¹¹ Οδηγία (ΕΕ) 2017/2110 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 15ης Νοεμβρίου 2017, σχετικά με σύστημα επιθεωρήσεων για την ασφαλή εκτέλεση των τακτικών δρομολογίων με επιβατηγά πλοία go-go και ταχύπλοα επιβατηγά σκάφη και για την τροποποίηση της οδηγίας 2009/16/ΕΚ και την κατάργηση της οδηγίας 1999/35/ΕΚ του Συμβουλίου (ΕΕ L 315 της 30.11.2017, σ. 61).

¹² Κανονισμός (ΕΕ) 2017/1130 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 14ης Ιουνίου 2017, που ορίζει τα χαρακτηριστικά των αλιευτικών σκαφών (ΕΕ L 169 της 30.6.2017, σ. 1)

9. “θανάσιμος τραυματισμός”: τραυματισμός προσώπου σε ατύχημα, εξαιτίας του οποίου επέρχεται θάνατος εντός 15 ημερών από την ημερομηνία του ατυχήματος, εάν είναι διαθέσιμη η σχετική πληροφορία.».

4) το άρθρο 4 τροποποιείται ως εξής:

α) στην παράγραφο 1, το στοιχείο α) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«α) είναι ανεξάρτητες από ποινικές ή άλλες παράλληλες έρευνες που διενεργούνται για να καθοριστεί η υπαιτιότητα ή να αποδοθούν ευθύνες και ότι οι αρχές διερεύνησης είναι σε θέση να αναφέρουν τα αποτελέσματα διερεύνησης θεμάτων ναυτικής ασφάλειας χωρίς να δέχονται οδηγίες ή παρεμβάσεις από πρόσωπα, οργανώσεις ή μέρη που ενδέχεται να επηρεαστούν από το αποτέλεσμα της.»

β) στην παράγραφο 2, το στοιχείο β) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

β) τον συντονισμό των δραστηριοτήτων των οικείων αρχών διερεύνησης στον βαθμό που αυτό είναι αναγκαίο για την επίτευξη του στόχου της παρούσας οδηγίας.».

5) το άρθρο 5 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Άρθρο 5

Υποχρέωση διερεύνησης

1. Κάθε κράτος μέλος εξασφαλίζει ότι η αρχή διερεύνησης που αναφέρεται στο άρθρο 8 αναλαμβάνει τη διερεύνηση θεμάτων ασφάλειας έπειτα από πολύ σοβαρό ναυτικό ατύχημα:

α) στο οποίο εμπλέκεται πλοίο που 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. Στην περίπτωση αλιευτικού σκάφους μήκους μικρότερου των 15 μέτρων, η αρχή διερεύνησης διενεργεί προκαταρκτική αξιολόγηση του πολύ σοβαρού ναυτικού ατυχήματος για να διαπιστώσει αν πρέπει να διενεργήσει διερεύνηση θεμάτων ασφάλειας.

Σε περιπτώσεις όπου η αρχή διερεύνησης αποφασίσει να μη διενεργήσει διερεύνηση θεμάτων ασφάλειας για πολύ σοβαρό ναυτικό ατύχημα στο οποίο εμπλέκεται αλιευτικό σκάφος μήκους μικρότερου των 15 μέτρων, οι λόγοι για την απόφαση αυτή καταγράφονται και κοινοποιούνται σύμφωνα με το άρθρο 17 παράγραφος 3.

3. Στις αποφάσεις που αναφέρονται στην παράγραφο 2, η αρχή διερεύνησης λαμβάνει υπόψη τα διαθέσιμα αποδεικτικά στοιχεία, καθώς και τη δυνατότητα τα πορίσματα της διερεύνησης θεμάτων ασφάλειας να οδηγήσουν στην πρόληψη μελλοντικών ατυχημάτων και συμβάντων. Σε περίπτωση οποιουδήποτε άλλου ναυτικού ατυχήματος ή συμβάντος, η αρχή διερεύνησης αποφασίζει αν θα προβεί σε διερεύνηση θεμάτων ασφάλειας.

4. Το πεδίο εφαρμογής και οι πρακτικές διευθετήσεις για τις διερευνήσεις θεμάτων ασφάλειας καθορίζονται από την αρχή διερεύνησης του κύριου κράτους μέλους διερεύνησης σε συνεργασία με τις αντίστοιχες αρχές άλλων ουσιαστικώς ενδιαφερόμενων κρατών, κατά τον τρόπο που κρίνει πλέον ενδεδειγμένο για την επίτευξη του στόχου της παρούσας οδηγίας, και με στόχο την πρόληψη μελλοντικών ατυχημάτων και συμβάντων.

5. Κατά τις διερευνήσεις θεμάτων ασφάλειας, η αρχή διερεύνησης τηρεί τις κατευθυντήριες γραμμές του IMO για την παροχή συνδρομής στους διερευνητές κατά την εφαρμογή του κώδικα διερεύνησης ατυχημάτων. Οι διερευνητές μπορούν να αποκλίνουν από αυτές τις κατευθυντήριες γραμμές όταν, κατά την επαγγελματική τους κρίση, αυτό δικαιολογείται ως αναγκαίο για την επίτευξη των στόχων της έρευνας. Η Επιτροπή δύναται να εκδίδει συστάσεις για την εφαρμογή αυτών των κατευθυντήριων γραμμών, λαμβάνοντας υπόψη ενδεχόμενα κατάλληλα διδάγματα που αντλούνται από διερευνήσεις θεμάτων ασφάλειας και μετά από διαβούλευση με τις αρχές διερεύνησης σε σύνδεση με το πλαίσιο μόνιμης συνεργασίας που ορίζεται στο άρθρο 10.

6. Όταν αποφασίζεται αν ένα ναυτικό ατύχημα ή συμβάν που επέρχεται κατά την πλεύριση πλοίου ή ενώ το πλοίο είναι προσδεδεμένο ή ελλιμενισμένο, στο οποίο εμπλέκονται εργαζόμενοι στην ξηρά ή στον λιμένα, συνέβη “σε άμεση σχέση με τη λειτουργία πλοίου” και, συνεπώς, υπόκειται σε διερεύνηση θεμάτων ασφάλειας, τα κράτη μέλη, σύμφωνα με την εθνική τους νομοθεσία, δίνουν ιδιαίτερη προσοχή στην εμπλοκή και τη συνάφεια της δομικής κατασκευής του πλοίου, του εξοπλισμού, των διαδικασιών, του πληρώματος και της διαχείρισης του πλοίου προς την ασκούμενη δραστηριότητα.

7. Η διερεύνηση θεμάτων ασφάλειας αρχίζει χωρίς καθυστέρηση έπειτα από ναυτικό ατύχημα ή συμβάν και, σε κάθε περίπτωση, το αργότερο δύο μήνες μετά την επέλευσή του.

8. Εάν, κατά τη διάρκεια διερεύνησης θεμάτων ναυτικής ασφάλειας, καταστεί γνωστό ότι έχει διαπραχθεί αδίκημα κατά τα οριζόμενα στα άρθρα 3, 3α, 3β ή 3γ της σύμβασης του 1988 για την καταστολή των παράνομων πράξεων κατά της ασφάλειας της ναυσιπλοΐας, στην επικαιροποιημένη της έκδοση, η αρχή διερεύνησης, λαμβάνοντας υπόψη την εθνική νομοθεσία, ενημερώνει αμέσως τις αρχές για την ασφάλεια στη θάλασσα του κράτους μέλους ή των κρατών μελών και οποιασδήποτε ενδιαφερόμενης τρίτης χώρας.».

6) το άρθρο 6 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Άρθρο 6

Υποχρέωση γνωστοποίησης

Στο πλαίσιο του νομικού του συστήματος, κάθε κράτος μέλος απαιτεί να γνωστοποιείται αμέσως στην αρχή διερεύνησης, από τις αρμόδιες αρχές και/ή τα εμπλεκόμενα μέρη ή και από τα δύο, κάθε ατύχημα και συμβάν που εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής της παρούσας οδηγίας.».

7) το άρθρο 7 τροποποιείται ως εξής:

α) στην παράγραφο 1, το τρίτο εδάφιο αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Η διενέργεια παράλληλων διερευνήσεων θεμάτων ασφάλειας για το ίδιο ναυτικό ατύχημα ή συμβάν είναι δυνατή μόνο σε εξαιρετικές περιπτώσεις. Σε τέτοιες περιπτώσεις τα κράτη μέλη γνωστοποιούν στην Επιτροπή τους λόγους για τη διενέργεια παράλληλων διερευνήσεων. Τα κράτη μέλη που διενεργούν παράλληλες διερευνήσεις θεμάτων ασφάλειας συνεργάζονται μεταξύ τους. Συγκεκριμένα, οι εμπλεκόμενες αρχές διερεύνησης ανταλλάσσουν κάθε σχετική πληροφορία που συνέλεξαν κατά τη διάρκεια των οικείων διερευνήσεων, προκειμένου ειδικότερα να καταλήξουν σε όσο το δυνατόν πιο κοινά συμπεράσματα.»

β) προστίθεται η ακόλουθη παράγραφος 1α:

«1α. Κατά τη διεξαγωγή της διερεύνησης θεμάτων ναυτικής ασφάλειας, τα ουσιαστικώς ενδιαφερόμενα κράτη μέλη επικουρούν, στον βαθμό που αυτό είναι εφικτό, το κράτος μέλος ή τα κράτη μέλη που διενεργούν τη διερεύνηση θεμάτων ναυτικής ασφάλειας, παρέχοντας πρόσβαση στις σχετικές πληροφορίες για τη διερεύνηση θεμάτων ναυτικής ασφάλειας. Στον διερευνητή ή στους διερευνητές που διενεργούν διερεύνηση θεμάτων ναυτικής ασφάλειας είναι επίσης δυνατόν να παρέχεται πρόσβαση σε πληροφορίες που κατέχουν κυβερνητικοί επιθεωρητές, αξιωματικοί της ακτοφυλακής, φορείς παροχής υπηρεσιών κυκλοφορίας πλοίων, πλοηγοί και λοιπό ναυτικό προσωπικό του ουσιαστικώς ενδιαφερόμενου κράτους, σύμφωνα με την εθνική νομοθεσία του.»

γ) η παράγραφος 4 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«4. Όταν ένα ναυτικό ατύχημα ή συμβάν αφορά επιβατηγό πλοίο ro-ro ή ταχύπλοο επιβατηγό σκάφος, τη διαδικασία διερεύνησης θεμάτων ασφάλειας κινεί το κράτος μέλος στην αιγιαλίτιδα ζώνη ή στα 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 επισκέφθηκε το επιβατηγό πλοίο ro-ro. Το κράτος αυτό είναι υπεύθυνο για τη διερεύνηση θεμάτων ασφάλειας και για τον συντονισμό με άλλα ουσιαστικώς ενδιαφερόμενα κράτη μέλη έως ότου συμφωνηθεί αμοιβαίως το κύριο κράτος διερεύνησης.»

- 8) το άρθρο 8 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Άρθρο 8

Αρχές διερεύνησης θεμάτων ναυτικής ασφάλειας

1. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι οι διερευνήσεις θεμάτων ναυτικής ασφάλειας εκτελούνται υπό την ευθύνη αμερόληπτης, ανεξάρτητης και μόνιμης αρχής διερεύνησης θεμάτων ναυτικής ασφάλειας, η οποία διαθέτει τις αναγκαίες εξουσίες και επαρκή μέσα και οικονομικούς πόρους, και από πρόσωπα τα οποία διαθέτουν τα κατάλληλα προσόντα σε θέματα που αφορούν ναυτικά ατυχήματα και συμβάντα ώστε να συμμορφώνονται με τις υποχρεώσεις τους δυνάμει της παρούσας οδηγίας.

Δεν αποκλείεται ούτε ο κατάλληλος διορισμός διερευνητών με τις απαραίτητες εξειδικευμένες δεξιότητες για να συμμετάσχουν σε διερεύνηση θεμάτων ναυτικής ασφάλειας σε προσωρινή βάση ούτε η χρήση συμβούλων για την παροχή συμβουλών από εμπειρογνώμονες σχετικά με οποιαδήποτε πτυχή της διερεύνησης θεμάτων ναυτικής ασφάλειας.

Προκειμένου να διεξάγει αμερόληπτα τη διερεύνηση θεμάτων ασφάλειας, η αρχή διερεύνησης θεμάτων ναυτικής ασφάλειας διαθέτει οργάνωση, νομική δομή και διαδικασία λήψης αποφάσεων ανεξάρτητη από οποιοδήποτε μέρος του οποίου τα συμφέροντα θα συγκρούονταν ενδεχομένως με τα καθήκοντα που της ανατίθενται.

Τα περικλειστά κράτη μέλη των οποίων τη σημαία δεν φέρουν πλοία ή σκάφη που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της παρούσας οδηγίας ορίζουν ανεξάρτητο σημείο επαφής για τη συνεργασία σε διερεύνηση θεμάτων ασφάλειας σύμφωνα με το άρθρο 5 παράγραφος 1 στοιχείο γ).

2. Η αρχή διερεύνησης θεμάτων ναυτικής ασφάλειας εξασφαλίζει ότι κάθε πρόσωπο που εκτελεί διερευνήσεις διαθέτει επαγγελματικές γνώσεις και πρακτική πείρα για θέματα που αφορούν τα συνήθη καθήκοντα διερεύνησης. Επιπλέον, η αρχή διερεύνησης θεμάτων ναυτικής ασφάλειας εξασφαλίζει την ταχεία πρόσβαση στην κατάλληλη εμπειρογνωμοσύνη, όταν χρειάζεται.

3. Οι δραστηριότητες που ανατίθενται στην αρχή διερεύνησης θεμάτων ναυτικής ασφάλειας επιτρέπεται να επεκτείνονται στη συγκέντρωση και ανάλυση δεδομένων που αφορούν την ασφάλεια στη θάλασσα, ιδιαίτεως για προληπτικούς λόγους, καθόσον οι δραστηριότητες αυτές δεν επηρεάζουν την ανεξαρτησία της αρχής ή δεν συνεπάγονται ευθύνη σε θέματα κανονιστικά, διοικητικά ή θέματα τυποποίησης.

4. Τα κράτη μέλη διασφαλίζουν, στο πλαίσιο των αντίστοιχων νομικών συστημάτων τους, ότι στα πρόσωπα που εκτελούν τις διερευνήσεις είτε των οικείων αρχών διερεύνησης θεμάτων ναυτικής ασφάλειας ή οποιασδήποτε άλλης αρχής διερεύνησης θεμάτων ναυτικής ασφάλειας στην οποία έχει ανατεθεί το καθήκον της διερεύνησης θεμάτων ναυτικής ασφάλειας, και όταν ενδείκνυται σε συνεργασία με τις αρμόδιες για τη δικαστική έρευνα αρχές, διατίθεται κάθε σχετική πληροφορία για τη διενέργεια της διερεύνησης θεμάτων ναυτικής ασφάλειας και επομένως τους επιτρέπεται:

- α) να έχουν 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 και να μπορούν να αντιγράψουν και να χρησιμοποιούν οποιοδήποτε σχετικές πληροφορίες και καταγεγραμμένα δεδομένα, συμπεριλαμβανομένων των δεδομένων του VDR ή του S-VDR, που αφορούν το πλοίο, τις εγγραφές υπηρεσιών εξυπηρέτησης κυκλοφορίας πλοίων, το ταξίδι, το φορτίο, το πλήρωμα ή οποιοδήποτε άλλο πρόσωπο, αντικείμενο, κατάσταση ή περίσταση·
- 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 διενεργήθηκαν σε ανθρώπους που εμπλέκονται στη λειτουργία του πλοίου ή οποιουδήποτε 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 θα μπορούσαν να θεωρηθούν ότι αντιβαίνουν στη διενέργεια της διερεύνησης θεμάτων ασφάλειας·
- 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 αρμόδιων 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. Η αρχή διερεύνησης θεμάτων ναυτικής ασφάλειας είναι σε θέση να κινητοποιείται αμέσως μόλις της κοινοποιείται ατύχημα και να έχει στη διάθεσή της επαρκείς πόρους για να ανταποκρίνεται με ανεξαρτησία στα καθήκοντά της. Οι διερευνητές θεμάτων ναυτικής ασφάλειας τελούν υπό καθεστώς που τους παρέχει τις αναγκαίες εγγυήσεις ανεξαρτησίας.
6. Η αρχή διερεύνησης θεμάτων ναυτικής ασφάλειας επιτρέπεται να συνδυάζει τα καθήκοντα που προβλέπονται στην παρούσα οδηγία με τη διερεύνηση περιστατικών διαφορετικών από ναυτικά ατυχήματα, υπό τον όρο ότι από τις διερευνήσεις αυτές δεν διακυβεύεται η ανεξαρτησία της.
7. Κάθε κράτος μέλος μπορεί να αναπτύσσει, να εφαρμόζει και να διατηρεί σύστημα διαχείρισης της ποιότητας για την οικεία αρχή διερεύνησης θεμάτων ναυτικής ασφάλειας.

9) το άρθρο 9 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Άρθρο 9

Εμπιστευτικότητα

1. Με την επιφύλαξη του κανονισμού (ΕΕ) 2016/679, τα κράτη μέλη, στο πλαίσιο των νομικών συστημάτων τους, εξασφαλίζουν ότι οι ακόλουθες πληροφορίες παρέχονται αποκλειστικώς και μόνο για τους σκοπούς της διερεύνησης θεμάτων ναυτικής ασφάλειας, εκτός εάν η αρμόδια αρχή του οικείου κράτους μέλους αποφασίσει ότι υπέρτατο δημόσιο συμφέρον δικαιολογεί την δημοσιοποίησή τους, μεταξύ άλλων στις περιπτώσεις στις οποίες συμπεραίνεται ότι τα οφέλη της δημοσιοποίησης υπερτερούν των δυσμενών εγχώριων και διεθνών επιπτώσεων που ενδέχεται να έχει μια τέτοια ενέργεια στη συγκεκριμένη ή σε οποιαδήποτε μελλοντική διερεύνηση θεμάτων ασφάλειας:»

- α) όλες οι καταθέσεις προσώπων που ελήφθησαν από την αρχή διερεύνησης θεμάτων ναυτικής ασφάλειας κατά τη διάρκεια της εν λόγω διερεύνησης·
- β) στοιχεία που αποκαλύπτουν την ταυτότητα των προσώπων που κατέθεσαν στο πλαίσιο της διερεύνησης θεμάτων ναυτικής ασφάλειας·
- γ) πληροφορίες που συνέλεξε η αρχή διερεύνησης θεμάτων ναυτικής ασφάλειας και οι οποίες είναι ιδιαίτερα ευαίσθητες και προσωπικού χαρακτήρα, συμπεριλαμβανομένων των πληροφοριών που αφορούν την υγεία προσώπων·
- δ) υλικό που προέκυψε εν συνεχεία κατά τη διάρκεια της διερεύνησης θεμάτων ναυτικής ασφάλειας, όπως σημειώσεις, προσχέδια, γραπτές γνώμες των διερευνητών θεμάτων ναυτικής ασφάλειας, γνώμες που εκφράσθηκαν κατά την ανάλυση πληροφοριών·
- ε) πληροφορίες και αποδεικτικά στοιχεία που παρασχέθηκαν από διερευνητές θεμάτων ναυτικής ασφάλειας άλλων κρατών μελών ή τρίτων χωρών σύμφωνα με τα διεθνή πρότυπα και τις συνιστώμενες πρακτικές, κατόπιν αιτήματος της αρχής τους διερεύνησης θεμάτων ναυτικής ασφάλειας·
- στ) σχέδιο προσωρινών, συνοπτικών ή τελικών εκθέσεων·

- ζ) κάθε επικοινωνία μεταξύ προσώπων εμπλεκόμενων στη λειτουργία του πλοίου·
- η) γραπτές ή ηλεκτρονικές ηχογραφήσεις και μεταγραφές ηχογραφήσεων από υπηρεσία εξυπηρέτησης κυκλοφορίας πλοίων, συμπεριλαμβανομένων των εκθέσεων και αποτελεσμάτων της που προορίζονται για εσωτερικούς σκοπούς.
2. Τα δεδομένα που είναι καταγεγραμμένα με όργανο καταγραφής δεδομένων ταξιδιού και με απλοποιημένο όργανο καταγραφής δεδομένων ταξιδιού στο πλαίσιο διερεύνησης θεμάτων ναυτικής ασφάλειας διατίθενται και χρησιμοποιούνται αποκλειστικώς και μόνο για τους σκοπούς της διερεύνησης θεμάτων ναυτικής ασφάλειας ή της ασφάλειας του πλοίου, εκτός εάν τα δεδομένα αυτά ανωνυμοποιούνται ή δημοσιοποιούνται βάσει ασφαλών διαδικασιών.
3. Για τους σκοπούς που αναφέρονται στην παράγραφο 1, μπορούν να δημοσιοποιούνται μόνο τα απολύτως αναγκαία δεδομένα.
4. Τα κράτη μέλη μπορούν να αποφασίσουν να περιορίσουν τις περιπτώσεις κατά τις οποίες μπορεί να ληφθεί τέτοια απόφαση δημοσιοποίησης, τηρουμένου του δικαίου της Ένωσης.»
- 10) το άρθρο 10 τροποποιείται ως εξής:
- α) η παράγραφος 1 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:
- «1. Τα κράτη μέλη δημιουργούν, σε στενή συνεργασία με την Επιτροπή, πλαίσιο μόνιμης συνεργασίας το οποίο παρέχει τη δυνατότητα στις οικείες αρχές διερεύνησης θεμάτων ναυτικής ασφάλειας να συνεργάζονται μεταξύ τους στον βαθμό που είναι αναγκαίο για την επίτευξη του στόχου της παρούσας οδηγίας.»

β) η παράγραφος 3 τροποποιείται ως εξής:

α) το εισαγωγικό εδάφιο και το στοιχείο α) αντικαθίστανται από το ακόλουθο κείμενο:

«3. Στο πλαίσιο της μόνιμης συνεργασίας, οι αρχές διερεύνησης θεμάτων ναυτικής ασφάλειας των κρατών μελών συμφωνούν, συγκεκριμένα, για τους βέλτιστους τρόπους συνεργασίας έτσι ώστε:

α) να μπορούν οι αρχές διερεύνησης θεμάτων ναυτικής ασφάλειας να χρησιμοποιούν από κοινού εγκαταστάσεις, υλικό και εξοπλισμό για τεχνικές διερευνήσεις σε απομεινάρια ναυαγίων και εξοπλισμό πλοίων και άλλα αντικείμενα που αφορούν τις διερευνήσεις θεμάτων ασφάλειας, όπου συμπεριλαμβάνεται η εξαγωγή και η αξιολόγηση πληροφοριών από VDR ή S-VDR και από άλλες ηλεκτρονικές συσκευές.»

β) τα στοιχεία η) και θ) αντικαθίστανται από το ακόλουθο κείμενο:

«η) να προάγουν τη συνεργασία με τις αρχές διερεύνησης θεμάτων ναυτικής ασφάλειας τρίτων χωρών και με τους διεθνείς οργανισμούς διερεύνησης ναυτικών ατυχημάτων στα πεδία που καλύπτονται από την παρούσα οδηγία·

θ) να παρέχουν στις αρχές διερεύνησης θεμάτων ναυτικής ασφάλειας που διενεργούν διερευνήσεις θεμάτων ναυτικής ασφάλειας κάθε σχετική πληροφορία.»

10α) το άρθρο 12 τροποποιείται ως εξής:

α) η παράγραφος 3 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«3. Η συνεργασία κράτους μέλους σε διερεύνηση θεμάτων ναυτικής ασφάλειας διεξαγόμενη από ουσιαστικώς ενδιαφερόμενη τρίτη χώρα δεν θίγει τις απαιτήσεις για τη διενέργεια διερευνήσεων θεμάτων ναυτικής ασφάλειας και τις σχετικές απαιτήσεις υποβολής εκθέσεων σύμφωνα με την παρούσα οδηγία. Εάν μια ουσιαστικώς ενδιαφερόμενη τρίτη χώρα διεξάγει, ως κύριο κράτος, διερεύνηση θεμάτων ναυτικής ασφάλειας στην οποία εμπλέκονται ένα ή περισσότερα κράτη μέλη, τα κράτη μέλη μπορούν να αποφασίσουν ότι δεν θα διεξαγάγουν παράλληλη διερεύνηση θεμάτων ναυτικής ασφάλειας, υπό τον όρο ότι η εν λόγω διερεύνηση θεμάτων ναυτικής ασφάλειας διενεργείται από την τρίτη χώρα σύμφωνα με τον κώδικα του IMO για τη διερεύνηση των ναυτικών ατυχημάτων και συμβάντων. Στις περιπτώσεις αυτές, οι διατάξεις του άρθρου 14 δεν εφαρμόζονται στις αρχές διερεύνησης θεμάτων ναυτικής ασφάλειας των κρατών μελών.»

10β) στο άρθρο 13, το στοιχείο α) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«α) να αποθηκεύονται όλες οι πληροφορίες από χάρτες, ημερολόγια πλοίων, ηλεκτρονικές και μαγνητικές καταγραφές και βιντεοταινίες, συμπεριλαμβανομένων πληροφοριών από VDR ή S-VDR και από άλλες ηλεκτρονικές συσκευές, που αφορούν το χρονικό διάστημα πριν, κατά και μετά το ατύχημα.»

- 11) το άρθρο 14 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Άρθρο 14

Εκθέσεις ατυχημάτων

1. Οι διερευνήσεις θεμάτων ασφάλειας που διενεργούνται σύμφωνα με την παρούσα οδηγία καταλήγουν στη δημοσίευση έκθεσης ατυχήματος που υποβάλλεται σε μορφή την οποία ορίζει η αρμόδια αρχή διερεύνησης θεμάτων ναυτικής ασφάλειας και σύμφωνα με τα συναφή μέρη του παραρτήματος I.

Οι αρχές διερεύνησης θεμάτων ναυτικής ασφάλειας μπορούν να αποφασίσουν ότι μια διερεύνηση θεμάτων ναυτικής ασφάλειας καταλήγει σε συνοπτική έκθεση προς δημοσίευση στην περίπτωση που:

- α) η διερεύνηση θεμάτων ασφάλειας δεν αφορά πολύ σοβαρό ναυτικό ατύχημα· ή
- β) δεν ενδέχεται το ναυτικό ατύχημα και τα σχετικά πορίσματα να οδηγήσουν στην πρόληψη μελλοντικών ατυχημάτων και συμβάντων.

2. Οι αρχές διερεύνησης θεμάτων ναυτικής ασφάλειας καταβάλλουν κάθε δυνατή προσπάθεια ώστε οι εκθέσεις ατυχημάτων που αναφέρονται στην παράγραφο 1, συμπεριλαμβανομένων των συμπερασμάτων τους και τυχόν συστάσεων, να είναι διαθέσιμες στο κοινό, και ειδικά στον ναυτιλιακό τομέα, εντός 12 μηνών από την ημερομηνία του ατυχήματος. Εάν, σε περίπτωση πολύ σοβαρού ατυχήματος, δεν είναι δυνατόν να συνταχθεί μέσα σε αυτό το χρονικό διάστημα η τελική έκθεση ατυχήματος, δημοσιεύεται προσωρινή έκθεση ατυχήματος εντός 12 μηνών από την ημερομηνία του ατυχήματος.

3. Η αρχή διερεύνησης θεμάτων ναυτικής ασφάλειας του κύριου κράτους μέλους διερεύνησης αποστέλλει στην Επιτροπή αντίγραφο της τελικής ή της προσωρινής έκθεσης. Η αρχή διερεύνησης θεμάτων ναυτικής ασφάλειας λαμβάνει υπόψη της ενδεχόμενες τεχνικές παρατηρήσεις της Επιτροπής σχετικά με τις τελικές εκθέσεις που δεν επηρεάζουν την ουσία των πορισμάτων για τη βελτίωση της ποιότητας της έκθεσης ατυχήματος, κατά τον πλέον ενδεδειγμένο τρόπο για την επίτευξη του στόχου της παρούσας οδηγίας.

4. Ανατίθεται στην Επιτροπή η εξουσία να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις, σύμφωνα με το άρθρο 20, για να τροποποιεί ή να συμπληρώνει τα μέρη του παραρτήματος I που αφορούν τις τεκμηριωμένες πληροφορίες, την περιγραφή και την ανάλυση.»

12) το άρθρο 15 τροποποιείται ως εξής:

α) η παράγραφος 1 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«1. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι οι συστάσεις ασφαλείας που διατυπώνουν οι αρχές διερεύνησης θεμάτων ναυτικής ασφάλειας λαμβάνονται δεόντως υπόψη από τους παραλήπτες των συστάσεων και, όταν ενδείκνυται, τους δίνεται η κατάλληλη συνέχεια σύμφωνα με την ενωσιακή και τη διεθνή νομοθεσία.»

β) η παράγραφος 2 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«2. Κατά περίπτωση, είτε η αρχή διερεύνησης θεμάτων ναυτικής ασφάλειας ή η Επιτροπή διατυπώνει συστάσεις ασφαλείας βάσει ανάλυσης συνοπτικών δεδομένων και του συνόλου των αποτελεσμάτων των διερευνήσεων θεμάτων ναυτικής ασφάλειας που διενεργήθηκαν.»

13) στο άρθρο 16, το πρώτο εδάφιο αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Με την επιφύλαξη του δικαιώματος της αρχής διερεύνησης θεμάτων ναυτικής ασφάλειας κράτους μέλους να προβαίνει σε έγκαιρη προειδοποίηση, εφόσον κρίνει, σε οποιοδήποτε στάδιο διερεύνησης θεμάτων ναυτικής ασφάλειας, ότι χρειάζεται επείγουσα δράση σε επίπεδο Ένωσης για την πρόληψη του κινδύνου νέου ατυχήματος, ενημερώνει την Επιτροπή χωρίς καθυστέρηση σχετικά με την ανάγκη έγκαιρης προειδοποίησης.»

14) το άρθρο 17 τροποποιείται ως εξής:

α) προστίθεται η ακόλουθη παράγραφος:

«2α. Τα κράτη μέλη κοινοποιούν στην EMCIP όλα τα ναυτικά ατυχήματα και συμβάντα σύμφωνα με τον μορφότυπο του παραρτήματος II και, όταν διενεργείται διερεύνηση θεμάτων ναυτικής ασφάλειας, παρέχουν δεδομένα που προκύπτουν από διερευνήσεις θεμάτων ναυτικής ασφάλειας σύμφωνα με το σύστημα κανόνων της βάσης δεδομένων EMCIP. Σε περίπτωση αλιευτικών σκαφών μήκους μικρότερου των 15 μέτρων, απαιτείται η υποβολή αναφοράς μόνο για τα πολύ σοβαρά ναυτικά ατυχήματα. Όταν δεν διερευνώνται πολύ σοβαρά ναυτικά ατυχήματα στα οποία εμπλέκονται αλιευτικά σκάφη μήκους μικρότερου των 15 μέτρων, πρέπει να αναφέρονται οι λόγοι για τη μη διενέργεια διερεύνησης.»

β) η παράγραφος 3 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«3. Οι αρχές διερεύνησης θεμάτων ναυτικής ασφάλειας των κρατών μελών κοινοποιούν στην EMCIP όλα τα πολύ σοβαρά ναυτικά ατυχήματα. Τα κράτη μέλη μπορούν να αποφασίσουν ποια ή ποιες εθνικές αρχές είναι αρμόδιες για την υποβολή εκθέσεων σχετικά με τα άλλα ναυτικά ατυχήματα και συμβάντα, και να ορίσουν τις εν λόγω αρχές. Όταν η Επιτροπή λάβει γνώση ναυτικού ατυχήματος ή συμβάντος, ενημερώνει τις αρμόδιες εθνικές αρχές.»

γ) προστίθεται η ακόλουθη παράγραφος:

«5. Ανατίθεται στην Επιτροπή η εξουσία να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 20, για να τροποποιεί ή να συμπληρώνει το παράρτημα II, όσον αφορά τις πληροφορίες που πρέπει να παρέχονται σε αυτό, ώστε να λαμβάνονται υπόψη οι τροποποιήσεις που επιφέρει ο IMO στον κώδικα διερεύνησης ατυχημάτων ή στις σχετικές κατευθυντήριες γραμμές του IMO.»

- 15) προστίθεται το ακόλουθο νέο άρθρο:

«Άρθρο 17α

Κατάρτιση και επιχειρησιακή υποστήριξη

1. Κατόπιν ειδικού αιτήματος των αρχών διερεύνησης θεμάτων ναυτικής ασφάλειας των κρατών μελών, η Επιτροπή διευκολύνει την ανάπτυξη ικανοτήτων καθώς και την ανταλλαγή γνώσεων εντός και μεταξύ των αρχών διερεύνησης θεμάτων ναυτικής ασφάλειας μέσω της παροχής κατάρτισης σχετικά με τις νέες νομικές και τεχνολογικές εξελίξεις, τις ειδικές τεχνικές, τα εργαλεία και τις τεχνολογίες που σχετίζονται με τα πλοία, τον εξοπλισμό και τη λειτουργία τους.
2. Κατόπιν αιτήματος των αρχών διερεύνησης θεμάτων ναυτικής ασφάλειας των κρατών μελών και υπό την προϋπόθεση ότι δεν προκύπτει σύγκρουση συμφερόντων, η Επιτροπή παρέχει επιχειρησιακή υποστήριξη στα εν λόγω κράτη μέλη κατά τη διενέργεια των οικείων διερευνήσεων θεμάτων ναυτικής ασφάλειας. Η υποστήριξη αυτή μπορεί να περιλαμβάνει την παροχή εξειδικευμένων εργαλείων ή εξοπλισμού ανάλυσης, καθώς και ειδικής εμπειρογνωμοσύνης η οποία δεν απαιτείται συνήθως από τις αρχές διερεύνησης θεμάτων ναυτικής ασφάλειας, υπό τον όρο ότι διασφαλίζεται η ανεξαρτησία τους.»

- 16) το άρθρο 19 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Άρθρο 19

Διαδικασία επιτροπής

1. Η Επιτροπή επικουρείται από την επιτροπή ασφάλειας στη ναυτιλία και πρόληψης της ρύπανσης από τα πλοία (COSS), η οποία συστάθηκε με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2099/2002 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου. Η εν λόγω επιτροπή αποτελεί επιτροπή κατά την έννοια του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 182/2011.
2. Όταν γίνεται παραπομπή στην παρούσα παράγραφο, εφαρμόζεται το άρθρο 5 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 182/2011.»

17) το άρθρο 20 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Άρθρο 20

Άσκηση της εξουσιοδότησης

1. Ανατίθεται στην Επιτροπή η εξουσία να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις υπό τους όρους του παρόντος άρθρου.
2. Η προβλεπόμενη στο άρθρο 14 παράγραφος 4 και στο άρθρο 17 παράγραφος 5 εξουσία έκδοσης κατ' εξουσιοδότηση πράξεων ανατίθεται στην Επιτροπή για αόριστο χρονικό διάστημα από [*ημερομηνία έναρξης ισχύος της βασικής νομοθετικής πράξης*].
3. Η εξουσιοδότηση που προβλέπεται στο άρθρο 14 παράγραφος 4 και στο άρθρο 17 παράγραφος 5 μπορεί να ανακληθεί ανά πάσα στιγμή από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ή το Συμβούλιο. Η απόφαση ανάκλησης περατώνει την εξουσιοδότηση που προσδιορίζεται στην εν λόγω απόφαση. Αρχίζει να ισχύει την επομένη της δημοσίευσης της απόφασης στην Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης ή σε μεταγενέστερη ημερομηνία που ορίζεται σε αυτή. Δεν θίγει το κύρος των κατ' εξουσιοδότηση πράξεων που ισχύουν ήδη.
4. Πριν από την έκδοση μιας κατ' εξουσιοδότηση πράξης, η Επιτροπή διεξάγει διαβουλεύσεις με εμπειρογνώμονες που ορίζουν τα κράτη μέλη σύμφωνα με τις αρχές της διοργανικής συμφωνίας της 13ης Απριλίου 2016 για τη βελτίωση του νομοθετικού έργου.
5. Μόλις εκδώσει κατ' εξουσιοδότηση πράξη, η Επιτροπή την κοινοποιεί ταυτόχρονα στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο.
6. Η κατ' εξουσιοδότηση πράξη που εκδίδεται δυνάμει του άρθρου 14 παράγραφος 4 και του άρθρου 17 παράγραφος 5 τίθεται σε ισχύ εφόσον δεν έχει διατυπωθεί αντίρρηση από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ή το Συμβούλιο εντός δύο μηνών από την ημέρα που η πράξη κοινοποιείται στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο ή αν, πριν λήξει αυτή η περίοδος, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο ενημερώσουν αμφότερα την Επιτροπή ότι δεν θα προβάλουν αντιρρήσεις. Η προθεσμία αυτή παρατείνεται κατά δύο μήνες κατόπιν πρωτοβουλίας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου ή του Συμβουλίου.»

- 18) το άρθρο 23 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Άρθρο 23

Επανεξέταση της εφαρμογής

Η Επιτροπή, έως [Υπηρεσία Εκδόσεων: Να συμπληρωθεί η ημερομηνία: δέκα έτη από την ημερομηνία έναρξης ισχύος της παρούσας τροποποιητικής οδηγίας] υποβάλλει έκθεση στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο σχετικά με την εφαρμογή της παρούσας οδηγίας και τη συμμόρφωση με αυτήν.»

- 19) στο άρθρο 24 προστίθεται η ακόλουθη παράγραφος:

«3. Ο κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 1286/2011 της Επιτροπής καταργείται από τη λήξη της προθεσμίας μεταφοράς της παρούσας οδηγίας στο εθνικό δίκαιο όπως ορίζεται στο άρθρο 2 παράγραφος 1 της οδηγίας ... [να προστεθεί η παραπομπή στην τροποποιητική οδηγία].»

Άρθρο 2

Μεταφορά στο εθνικό δίκαιο

1. Τα κράτη μέλη θεσπίζουν και δημοσιεύουν τις αναγκαίες νομοθετικές, κανονιστικές και διοικητικές διατάξεις για να συμμορφωθούν με την παρούσα οδηγία το αργότερο τέσσερα έτη μετά την έναρξη ισχύος της παρούσας οδηγίας.

Όταν τα κράτη μέλη θεσπίζουν τις εν λόγω διατάξεις, αυτές περιέχουν παραπομπή στην παρούσα οδηγία ή συνοδεύονται από παρόμοια παραπομπή κατά την επίσημη δημοσίευσή τους. Ο τρόπος πραγματοποίησης αυτής της παραπομπής καθορίζεται από τα κράτη μέλη.
2. Τα κράτη μέλη ανακοινώνουν στην Επιτροπή το κείμενο των ουσιωδών διατάξεων εθνικού δικαίου τις οποίες θεσπίζουν στον τομέα που διέπει η παρούσα οδηγία.

Άρθρο 3

Έναρξη ισχύος

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

Άρθρο 4

Αποδέκτες

Η παρούσα οδηγία απευθύνεται στα κράτη μέλη.

Βρυξέλλες,

Για το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο
Ο Πρόεδρος / Η Πρόεδρος

Για το Συμβούλιο
Ο Πρόεδρος / Η Πρόεδρος
