



Βρυξέλλες, 28 Νοεμβρίου 2023
(OR. en)

15957/23

Διοργανικός φάκελος:
2023/0165(COD)

TRANS 533
MAR 157
OMI 84
CODEC 2262
IA 325
ILO 14

ΕΚΘΕΣΗ

Αποστολέας: Γενική Γραμματεία του Συμβουλίου

Αποδέκτης: Συμβούλιο

αριθ. προηγ. εγγρ.: 15164/23

Αριθ. εγγρ. Επιτρ.: 10126/23 + ADD 1

Θέμα: Πρόταση οδηγίας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την τροποποίηση της οδηγίας 2009/16/ΕΚ σχετικά με τον έλεγχο των πλοίων από το κράτος λιμένα
– 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 2009/16/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 23ης Απριλίου 2009, σχετικά με τον έλεγχο των πλοίων από το κράτος λιμένα¹.

¹ ΕΕ L 131 της 28.5.2009, σ. 57.

3. Η οδηγία 2009/16/ΕΚ ρυθμίζει τις επιθεωρήσεις ελέγχου από το κράτος λιμένα σε επίπεδο ΕΕ. Ο έλεγχος από το κράτος λιμένα (ΕΚΛ) είναι ένα σύστημα επιθεώρησης αλλοδαπών πλοίων σε λιμένες άλλων κρατών εκτός του κράτους σημαίας από αξιωματικούς ελέγχου του κράτους λιμένα, ώστε να εξακριβωθεί ότι η επάρκεια του πλοιάρχου, των αξιωματικών και του πληρώματος επί του πλοίου, η κατάσταση του πλοίου και ο εξοπλισμός του συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις των διεθνών συμβάσεων και, στην Ευρωπαϊκή Ένωση, με το εφαρμοστέο δίκαιο της ΕΕ. Ως εκ τούτου, ο ΕΚΛ είναι σημαντικός για τη διαφύλαξη της ασφάλειας στη θάλασσα και την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος.
4. Με την αναθεώρηση της οδηγίας επιδιώκονται οι ακόλουθοι ειδικοί στόχοι:
- επικαιροποίηση και ευθυγράμμιση της νομοθεσίας της ΕΕ με τους διεθνείς κανόνες και τις διεθνείς διαδικασίες που καθορίζονται από τον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό (ΙΜΟ), τη Διεθνή Οργάνωση Εργασίας (ΙΛΟ) ή το μνημόνιο συνεννόησης των Παρισίων για τον έλεγχο των πλοίων από το κράτος λιμένα·
 - προστασία των αλιευτικών σκαφών, των πληρωμάτων τους και του περιβάλλοντος. Τα μεγαλύτερα αλιευτικά σκάφη μήκους άνω των 24 μέτρων δεν περιλαμβάνονται στο πεδίο εφαρμογής του ελέγχου από το κράτος λιμένα. Ένα εθελοντικό σύστημα ελέγχου αυτού του τύπου σκαφών θα πρέπει να αυξήσει το επίπεδο συμμόρφωσης με τα διεθνή πρότυπα ασφάλειας και προστασίας του περιβάλλοντος που ισχύουν για τα εν λόγω σκάφη·
 - διασφάλιση της υιοθέτησης ψηφιακών λύσεων σε μεγαλύτερο βαθμό. Ειδικότερα, ενθαρρύνεται η υιοθέτηση και η χρήση προβλεπόμενων από τον νόμο ηλεκτρονικών πιστοποιητικών με τη σύνδεση της χρήσης τους με την κατηγορία κινδύνου πλοίου που χρησιμοποιείται για τη στόχευση και την επιλογή των πλοίων προς επιθεώρηση· και
 - εξασφάλιση αποδοτικής και εναρμονισμένης προσέγγισης για τη διενέργεια επιθεωρήσεων ΕΚΛ. Αυτό περιλαμβάνει την καλύτερη στόχευση των σκαφών προς επιθεώρηση μέσω της αναδιάρθρωσης παρωχημένων πτυχών της κατηγορίας κινδύνου πλοίου και της προσθήκης νέων συνιστωσών σ' αυτήν.
5. Η Επιτροπή ενέκρινε την πρόταση στο πλαίσιο του προγράμματός της για τη βελτίωση της καταλληλότητας και της αποδοτικότητας του κανονιστικού πλαισίου (REFIT), ως άμεση συνέχεια του ελέγχου καταλληλότητας όσον αφορά τις θαλάσσιες μεταφορές¹ που διενεργήθηκε το 2018.

¹ 9128/18 + ADD 1

6. Η πρόταση βασίζεται στα αποτελέσματα εκτίμησης επιπτώσεων¹, για την οποία αντλήθηκαν πληροφορίες από εξωτερική υποστηρικτική μελέτη. Η εκτίμηση επιπτώσεων παρουσιάστηκε και εξετάστηκε διεξοδικά σε μία συνεδρίαση σε επίπεδο Ομάδας, χωρίς οι αντιπροσωπίες να εκφράσουν σοβαρές ανησυχίες.

II. ΕΞΕΤΑΣΗ ΑΠΟ ΤΑ ΛΟΙΠΑ ΘΕΣΜΙΚΑ ΟΡΓΑΝΑ

7. Στις 13 Ιουλίου 2023 η Επιτροπή Μεταφορών και Τουρισμού (TRAN) του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου όρισε εισηγήτρια την κα Vera Tax (S&D, Κάτω Χώρες). Η κα Tax υπέβαλε το σχέδιο έκθεσής της στις 19 Σεπτεμβρίου και επί του παρόντος έχει προγραμματιστεί ψηφοφορία της επιτροπής TRAN επί της πρότασης αυτής στις 7 Δεκεμβρίου.
8. Στις 20 Σεπτεμβρίου 2023 η Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή γνωμοδότησε σχετικά με την πρόταση². Στις 23 Ιουνίου 2023, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή των Περιφερειών αποφάσισε να μη γνωμοδοτήσει.

III. ΠΡΟΟΔΟΣ ΤΩΝ ΕΡΓΑΣΙΩΝ ΣΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ

9. Η Ομάδα «Θαλάσσιες μεταφορές» συζήτησε την πρόταση σε σειρά συνεδριάσεων, αρχής γενομένης από τον Οκτώβριο του 2023. Όλες οι αντιπροσωπίες εξέφρασαν τη γενική υποστήριξή τους στους στόχους της πρότασης της Επιτροπής, με σκοπό τη βελτίωση της ασφάλειας στη θάλασσα και την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος.
10. Κατά τη συνεδρίασή της στις 22 Νοεμβρίου, η Επιτροπή των Μόνιμων Αντιπροσώπων επιβεβαίωσε ότι υποστηρίζει το πιο πρόσφατο συμβιβαστικό κείμενο και εισηγήθηκε στο Συμβούλιο να καταλήξει σε γενική προσέγγιση κατά τη σύνοδο του Συμβουλίου MTE (Μεταφορές) στις 4 Δεκεμβρίου 2023.
11. Στην πρόταση της Επιτροπής έχουν επέλθει ορισμένες αλλαγές. Στόχος πολλών εξ αυτών είναι να διασφαλιστεί σαφήνεια και συνοχή με τους διεθνείς κανόνες και τις διεθνείς διαδικασίες, και ιδίως με τους κανόνες και τις διαδικασίες που ορίζονται στο Μνημόνιο Συνεννόησης των Παρισίων για τον έλεγχο των πλοίων από το κράτος λιμένα (ΜΣ των Παρισίων). Πρέπει επίσης να σημειωθούν και άλλες ουσιαστικές αλλαγές που επήλθαν, όπως αναφέρονται κατωτέρω.

¹ 10126/23 ADD 2 + ADD 3.

² 13381/23

12. Πρώτον, η πρόταση της Επιτροπής να συμπεριληφθούν δύο νέα κριτήρια στη μεθοδολογία υπολογισμού της διαβάθμισης επικινδυνότητας για τα πλοία (η οποία αποτελεί εργαλείο προκειμένου οι επιθεωρήσεις ελέγχου από το κράτος λιμένα να κατευθύνονται σε πλοία που εμφανίζουν τη μεγαλύτερη πιθανότητα ελλείψεων) αμφισβητήθηκε από κράτη μέλη. Το πρώτο από τα κριτήρια αυτά αφορά τον δείκτη έντασης άνθρακα του πλοίου. Τα κράτη μέλη επισήμαναν ότι ο εν λόγω δείκτης δεν εξαρτάται αποκλειστικά από την τεχνική κατάσταση του πλοίου, αλλά και από παραμέτρους λειτουργίας (όπως η ταχύτητα του πλοίου), καθώς και από εξωτερικές συνθήκες (μορφή των εμπορικών συναλλαγών, καιρικές συνθήκες, χρόνος παραμονής στον λιμένα κ.λπ.), γεγονός που σημαίνει ότι δεν αποτελεί απαραίτητα δείκτη κακών επιδόσεων ή μη συμμόρφωσης και, ως εκ τούτου, δεν θα πρέπει να λαμβάνεται υπόψη κατά τον υπολογισμό της κατηγορίας κινδύνου του πλοίου.
13. Το δεύτερο κριτήριο αφορά τη διαθεσιμότητα ηλεκτρονικών πιστοποιητικών. Τα κράτη μέλη υπογράμμισαν ότι πρόκειται για διοικητικό στοιχείο εκτός του ελέγχου του πλοίου, δεδομένου ότι η απόφαση για τη χρήση ή όχι ηλεκτρονικών πιστοποιητικών εναπόκειται στο κράτος σημαίας. Για τον λόγο αυτόν, τα ηλεκτρονικά πιστοποιητικά δεν αποτελούν δείκτη της κατάστασης του πλοίου ή της συμμόρφωσής του με τα δεσμευτικά μέσα του IMO και της ΕΕ και δεν θα πρέπει ούτε αυτά να λαμβάνονται υπόψη κατά τον υπολογισμό της κατηγορίας κινδύνου του πλοίου.
14. Δεύτερον, η Επιτροπή πρότεινε, στο άρθρο 3, τη θέσπιση εθελοντικού συστήματος ελέγχου για τα μεγαλύτερα αλιευτικά σκάφη μήκους άνω των 24 μέτρων, τα οποία μέχρι σήμερα εξαιρούνταν από το πεδίο εφαρμογής της οδηγίας. Τα κράτη μέλη συμφώνησαν με την προσέγγιση αυτή, καθώς θα μπορούσε να αυξήσει τον βαθμό συμμόρφωσης των εν λόγω σκαφών. Ωστόσο, εφόσον πρόκειται για εθελοντικό σύστημα, τα κράτη μέλη θεωρούν ότι οι λεπτομέρειες ενός τέτοιου ειδικού καθεστώτος ελέγχου από το κράτος λιμένα για τα αλιευτικά σκάφη δεν θα πρέπει να καθοριστούν σε εκτελεστικές πράξεις, αλλά μάλλον μέσω κατευθυντήριων γραμμών που θα εκδώσει η Επιτροπή σε συνεργασία με το ΜΣ των Παρισίων.
15. Τρίτον, έγιναν αρκετές αλλαγές προκειμένου να δοθεί μεγαλύτερη ευελιξία στις αρχές ελέγχου του κράτους λιμένα. Στο άρθρο 14 παράγραφος 4, η Επιτροπή πρότεινε να διενεργούνται εκτεταμένες επιθεωρήσεις από τουλάχιστον δύο αξιωματικούς ελέγχου του κράτους λιμένα (ΑΕΚΛ). Ωστόσο, ο απαιτούμενος αριθμός επιθεωρητών εξαρτάται από διάφορους παράγοντες και, σε πολλές περιπτώσεις, η κινητοποίηση περισσότερων του ενός επιθεωρητών θα ήταν περιττή και επαχθής. Τα κράτη μέλη θεωρούν ότι οι αρχές ελέγχου του κράτους λιμένα θα πρέπει να διατηρήσουν την ευελιξία να οργανώνουν τις εργασίες τους ως προς τούτο. Ομοίως, η απαίτηση επικύρωσης των εκθέσεων επιθεώρησης ανεξαιρέτως από ΑΕΚΛ ο οποίος δεν συμμετείχε στην ομάδα που διενήργησε την επιθεώρηση θεωρήθηκε υπερβολικά άκαμπτη· το άρθρο 24 παράγραφος 3 τροποποιήθηκε με σκοπό να παρασχεθεί μεγαλύτερη ευελιξία.

16. Τέταρτον, προκειμένου να μην επιβαρυνθούν με δυσανάλογο διοικητικό φόρτο τα περικλειστα κράτη μέλη που δεν έχουν θαλάσσιους λιμένες και μπορούν να επαληθεύσουν ότι λιγότερο από το 5 % του συνολικού αριθμού των εξατομικευμένων σκαφών που κατέπλευσαν ετησίως κατά την προηγούμενη τριετία στους ποτάμιους λιμένες τους εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής της οδηγίας, τα εν λόγω κράτη μέλη δικαιούνται να αποκλίνουν από τις διατάξεις της οδηγίας (άρθρο 2 και αιτιολογική σκέψη 20β). Αυτό θα σήμαινε ότι, εφόσον πληρούνται οι προϋποθέσεις αυτές, τα εν λόγω κράτη μέλη δεν θα υποχρεούνται να μεταφέρουν την οδηγία στο εθνικό τους δίκαιο.
17. Τέλος, η προθεσμία μεταφοράς στο εθνικό δίκαιο που προτείνει η Επιτροπή (ένα έτος μετά την έναρξη ισχύος της τροποποιητικής οδηγίας) θα παραταθεί σε 4 έτη.
18. Στο παρόν στάδιο της διαδικασίας, η Επιτροπή διατηρεί διαδικαστική επιφύλαξη για όλες τις τροποποιήσεις επί της πρότασής της.

IV. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

19. Βάσει των ανωτέρω καλείται το Συμβούλιο να καταλήξει σε *γενική προσέγγιση* όσον αφορά την πρόταση οδηγίας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την τροποποίηση της οδηγίας 2009/16/EK σχετικά με τον έλεγχο των πλοίων από το κράτος λιμένα, με βάση το συμβιβαστικό κείμενο που παρατίθεται στο παράρτημα της παρούσας έκθεσης.

Πρόταση

ΟΔΗΓΙΑ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

για την τροποποίηση της οδηγίας 2009/16/ΕΚ σχετικά με τον έλεγχο των πλοίων από το κράτος λιμένα

(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,

Έχοντας υπόψη τη γνώμη της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής⁵,

Έχοντας υπόψη τη γνώμη της Επιτροπής των Περιφερειών⁶,

Αποφασίζοντας σύμφωνα με τη συνήθη νομοθετική διαδικασία,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Η οδηγία 2009/16/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου⁷ θεσπίζει κανόνες σχετικά με το σύστημα επιθεωρήσεων ελέγχου από το κράτος λιμένα, βάσει του οποίου τα επιλέξιμα πλοία που καταπλέουν σε λιμένες της Ένωσης επιθεωρούνται για να εξακριβωθεί αν η επάρκεια του πληρώματος επί του πλοίου και η κατάσταση του πλοίου και του εξοπλισμού του συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις των διεθνών συμβάσεων για την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα, για την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος και για τις συνθήκες διαβίωσης και εργασίας επί των πλοίων, ανεξαρτήτως σημαίας.

⁵ ΕΕ C της , σ. .

⁶ ΕΕ C της , σ. .

⁷ ΕΕ L 131 της 28.5.2009, σ. 57.

- (2) Η οδηγία 2009/16/EK βασίζεται στην προϋπάρχουσα εθελοντική συμφωνία του μνημονίου συνεννόησης των Παρισίων για τον έλεγχο των πλοίων από το κράτος λιμένα (ΜΣ των Παρισίων) και στις έννοιες της επιμερισμένης επιβάρυνσης των επιθεωρήσεων, της στόχευσης των πλοίων για επιθεωρήσεις βάσει κινδύνου, των εναρμονισμένων επιθεωρήσεων και της ανταλλαγής των αποτελεσμάτων των επιθεωρήσεων.
- (3) Από την έναρξη ισχύος της οδηγίας 2009/16/EK, έχουν επέλθει αλλαγές στο διεθνές κανονιστικό περιβάλλον (ιδίως στο ΜΣ των Παρισίων και στον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό) καθώς και τεχνολογικές εξελίξεις. Θα πρέπει να ληφθούν υπόψη οι εν λόγω αλλαγές καθώς και η πείρα που αποκτήθηκε από την εφαρμογή της οδηγίας 2009/16/EK.
- (4) Από το 2011 ορισμένες διεθνείς συμβάσεις έχουν αρχίσει να ισχύουν και έχουν επικυρωθεί από τα κράτη μέλη. Πρόκειται για τη διεθνή σύμβαση για τον έλεγχο και τη διαχείριση του ερματικού ύδατος πλοίων και των ιζημάτων (σύμβαση BWM) καθώς και τη διεθνή σύμβαση του Ναϊρόμπι για την ανέλκυση ναυαγίων (σύμβαση του Ναϊρόμπι). Ως εκ τούτου, θα πρέπει να συμπεριληφθούν στον κατάλογο συμβάσεων που καλύπτονται από την οδηγία 2009/16/EK, ώστε να καταστεί δυνατή η εφαρμογή τους στο πλαίσιο του συστήματος ελέγχου από το κράτος λιμένα.
- (5) Για να καταστεί δυνατή η εφαρμογή επικαιροποιημένου και εναρμονισμένου συστήματος ελέγχου από το κράτος λιμένα, είναι απαραίτητο να υπάρχει ταχύτερος τρόπος για την επικαιροποίηση του καταλόγου των διεθνών συμβάσεων που εφαρμόζονται μέσω του ελέγχου από το κράτος λιμένα, χωρίς να απαιτείται τροποποίηση ολόκληρης της οδηγίας. Ως εκ τούτου, μόλις αρχίσει να ισχύει διεθνής σύμβαση —πράγμα που σημαίνει ότι έχει επιτευχθεί συμφωνημένο επίπεδο επικύρωσης— και μετά την έγκρισή της από τα μέλη του ΜΣ των Παρισίων ως σχετική πράξη, ο κατάλογος των συμβάσεων που περιέχεται στην οδηγία θα πρέπει να επικαιροποιηθεί από την Επιτροπή.
- (6) Λόγω του μικρού μεγέθους τους, τα περισσότερα αλιευτικά σκάφη στην ΕΕ δραστηριοποιούνται σε χωρικά ύδατα και δεν είναι επιδεκτικά επιθεώρησης σε αλλοδαπούς λιμένες. Αυτό σημαίνει ότι, κατά κανόνα, μόνο μεγαλύτερα αλιευτικά σκάφη μήκους 24 μέτρων και άνω, υπολογίζοντας το μήκος κατά τα οριζόμενα στη Συμφωνία του Κέιπ Τάουν του 2012 (τα οποία είναι και τα αλιευτικά σκάφη που υπόκεινται περισσότερο σε διεθνείς συμβάσεις) είναι πιθανό να δραστηριοποιούνται σε διεθνή ύδατα και να καταπλέουν σε λιμένες άλλους από εκείνους της χώρας στην οποία είναι νηολογημένα και, ως εκ τούτου, να υπόκεινται σε ΕΚΛ. Δεδομένου ότι η πλειονότητα των διεθνών συμβάσεων που ισχύουν για τα μεγαλύτερα αλιευτικά σκάφη είναι διαφορετικές από εκείνες που εφαρμόζονται επί του παρόντος μέσω του ελέγχου από το κράτος λιμένα και προκειμένου να αποφευχθούν ανεπιθύμητες δευτερογενείς επιπτώσεις στο ισχύον σύστημα ελέγχου από το κράτος λιμένα, προτείνεται ένα παράλληλο σύστημα ελέγχου από το κράτος λιμένα για τα αλιευτικά σκάφη.

- (7) Ωστόσο, λόγω των αλιευτικών προτύπων, αυτά τα μεγαλύτερα αλιευτικά σκάφη δεν επισκέπτονται όλα τα κράτη μέλη. Ως εκ τούτου, προτείνεται ένα εθελοντικό σύστημα για τα κράτη μέλη που επιθυμούν να διενεργούν αυτές τις επιθεωρήσεις, το οποίο είναι παράλληλο και χωριστό από το ισχύον καθεστώς ελέγχου από το κράτος λιμένα, ώστε να καταστεί δυνατή η ευελιξία όσον αφορά τον τρόπο με τον οποίο αναπτύσσονται τα πρότυπα στο πλαίσιο του ελέγχου από το κράτος λιμένα. Το εν λόγω σύστημα ελέγχου από το κράτος λιμένα για τα αλιευτικά σκάφη μήκους 24 μέτρων και άνω μπορεί επομένως να αναπτυχθεί με οργανικό τρόπο από τα κράτη μέλη, το ΜΣ των Παρισίων και την Επιτροπή, χωρίς να ενσωματωθούν τα σκάφη αυτά στην ισχύουσα συμφωνία ΜΣ των Παρισίων. Για τον σκοπό αυτό, θα πρέπει να αναπτυχθεί χωριστή ενότητα για την υφιστάμενη βάση δεδομένων των επιθεωρήσεων.
- (8) Ο μηχανισμός δίκαιης κατανομής παρέχει κατανομή της επιβάρυνσης των επιθεωρήσεων μεταξύ των κρατών μελών του ΜΣ των Παρισίων. Σε κάθε κράτος μέλος κατανέμεται ορισμένος αριθμός επιθεωρήσεων —υποχρέωση επιθεωρήσεων ή «δίκαιη κατανομή» — που πρέπει να διενεργούνται κάθε έτος. Η επιλεξιμότητα για επιθεώρηση καθορίζεται κατά κύριο λόγο από την κατηγορία κινδύνου του πλοίου, με βάση την οποία ορίζονται τα χρονικά διαστήματα μεταξύ των επιθεωρήσεων και η εμβέλειά τους. Η διενέργεια επιθεώρησης στα πλοία προτεραιότητας II είναι δυνατή, ενώ στα πλοία προτεραιότητας I υποχρεωτική.
- (9) Επιτρέπεται στα κράτη μέλη να μη διενεργούν ορισμένο αριθμό επιθεωρήσεων «προτεραιότητας» και παρόλα αυτά να εξακολουθούν να συμμορφώνονται με την υποχρέωσή τους για διενέργεια επιθεωρήσεων. Ωστόσο, για ορισμένα κράτη μέλη, ο αριθμός των ελλιμενισμών πλοίων που πραγματοποιούνται κατά τη διάρκεια ενός δεδομένου έτους μπορεί είτε να υπερβαίνει είτε να είναι μικρότερος από την ανατεθείσα υποχρέωση επιθεωρήσεων. Διαπιστώθηκε ότι μια εναλλακτική μέθοδος συμμόρφωσης προς την υποχρέωση δίκαιης κατανομής για τα εν λόγω κράτη μέλη (υπερβολικά επιβαρυμένα ή ελλιπώς επιβαρυμένα) ήταν ανελαστική και, ως εκ τούτου, είναι αναγκαίο να ευθυγραμμιστούν οι σχετικές διατάξεις με τις διατάξεις του αναθεωρημένου ΜΣ των Παρισίων.
- (10) Τα κράτη μέλη έχουν επίσης τη δυνατότητα να αναβάλλουν τις επιθεωρήσεις πλοίων υπό ορισμένες περιστάσεις, υπό την προϋπόθεση ότι το σκάφος επιθεωρείται στον επόμενο λιμένα κατάπλου ή εντός 15 ημερών και η δυνατότητα αυτή τροποποιείται ώστε να μπορούν να την αξιοποιήσουν όλα τα κράτη μέλη. Ορισμένες κατηγορίες σκαφών που θεωρείται ότι παρουσιάζουν υψηλότερο κίνδυνο και, ως εκ τούτου, είναι επιλέξιμα για εκτεταμένη επιθεώρηση υποχρεούνται να κοινοποιούν την εκτιμώμενη ώρα κατάπλου σε λιμένα 72 ώρες πριν από την άφιξή τους. Ωστόσο, ύστερα από αρκετά έτη, διαπιστώθηκε ότι η υποχρέωση αυτή ήταν υπερβολικά επαχθής για τους έχοντες την εκμετάλλευση και δεν προσέθετε καμία αξία, καθώς οι εθνικές αρχές έχουν ήδη τις απαιτούμενες πληροφορίες πιο εύκολα διαθέσιμες στη βάση δεδομένων THETIS. Σ' αυτήν τη βάση, το ΜΣ των Παρισίων κατάργησε αυτή την υποχρέωση αναγγελίας πριν από την άφιξη και, ως εκ τούτου, η οδηγία 2009/16/EK θα πρέπει να ευθυγραμμιστεί αναλόγως.

- (10α) Υπό κανονικές συνθήκες, οι επιθεωρήσεις πλοίων προτεραιότητας II δεν είναι υποχρεωτικές, παρότι είναι δυνατή η διενέργεια επιθεώρησης σε πλοία προτεραιότητας II. Ωστόσο, όσον αφορά κράτη μέλη στα οποία δεν καταπλέει επαρκής αριθμός πλοίων επιλέξιμων για επιθεώρηση, ώστε να εκπληρώσουν την ετήσια υποχρέωσή τους, τα εν λόγω πλοία προτεραιότητας II πρέπει να επιθεωρούνται, ώστε να εκπληρώσουν τα κράτη μέλη αυτά την υποχρέωση ετήσιων επιθεωρήσεων που υπέχουν. Δεδομένου ότι οι επιθεωρήσεις αυτές καθίστανται, εκ των πραγμάτων, υποχρεωτικές για τα εν λόγω κράτη, ενδέχεται να χρειαστεί μεγαλύτερη ευελιξία για τις επιθεωρήσεις πλοίων προτεραιότητας II, ειδικά για τα εν λόγω κράτη. Ως εκ τούτου, δίνεται η δυνατότητα αναβολής και αιτιολόγησης στα προαναφερθέντα κράτη. Τα κράτη μέλη και η Επιτροπή θα πρέπει να καταβάλουν κάθε δυνατή προσπάθεια, στο πλαίσιο του μνημονίου συνεννόησης των Παρισίων, ώστε να προτείνουν τα αναγκαία μέτρα και τις αναγκαίες τροποποιήσεις για την αποσαφήνιση και την εκπλήρωση του στόχου αυτού, με την επιφύλαξη της λήψης τεχνικών μέτρων για την προσαρμογή της υφιστάμενης βάσης δεδομένων των επιθεωρήσεων όσον αφορά την αναβολή.
- (11) Κατά την τελευταία δεκαετία και παρά την αύξηση του αριθμού των σκαφών που καταπλέουν σε λιμένες της ΕΕ, συμπεριλαμβανομένων των θαλάσσιων μεταφορών εμπορευμάτων μικρών αποστάσεων μεταξύ κύριων λιμένων των κρατών μελών της ΕΕ και λιμένων που βρίσκονται στη γεωγραφική Ευρώπη ή σε τρίτες χώρες στη Μεσόγειο και στον Εύξεινο Πόντο, η εικόνα ασφάλειας των πλοίων που καταπλέουν [...] σε λιμένες της ΕΕ έχει βελτιωθεί. Οι επιθεωρήσεις ελέγχου από το κράτος λιμένα χρησιμοποιούνται όλο και περισσότερο για την επιβολή της περιβαλλοντικής νομοθεσίας, όπως σε σχέση με τις εκπομπές θείου ή την ασφαλή και φιλική προς το περιβάλλον διάλυση πλοίων. Ωστόσο, η κατηγορία κινδύνου πλοίου που καταρτίστηκε πριν από το 2009 είχε διαφορετικές προτεραιότητες και δεν είναι πλήρως προσαρμοσμένη ώστε να εστιάσει την προσπάθεια επιθεώρησης στα σκάφη με τις χαμηλότερες περιβαλλοντικές επιδόσεις.
- (12) Με βάση αυτό, η κατηγορία κινδύνου του πλοίου θα πρέπει να επικαιροποιηθεί ώστε να αντικατοπτρίζει τα περιβαλλοντικά ζητήματα, προσδίδοντας μεγαλύτερη σημασία στις περιβαλλοντικές επιδόσεις.
- (12α) Το 2019 ΜΣ των Παρισίων ενέκρινε νέα μεθοδολογία, με την οποία καταρτίζονται κατάλογοι κρατών σημαίας με υψηλές, τυπικές και χαμηλές επιδόσεις, εναλλακτικά προς τη λευκή, γκριζα και μαύρη λίστα των κρατών σημαίας. Ιδιαίτερη προσοχή θα πρέπει να δοθεί στον εκτελεστικό κανονισμό που αναφέρεται στο άρθρο 10 σχετικά με την κατηγορία κινδύνου των πλοίων, με τον οποίο καθορίζεται η κατηγοριοποίηση των κρατών σημαίας. Η μεθοδολογία αυτή θα πρέπει να εφαρμοστεί στην παρούσα οδηγία προκειμένου να διασφαλιστεί ο δίκαιος χαρακτήρας της, ιδίως όσον αφορά τον τρόπο αντιμετώπισης των κρατών σημαίας με μικρούς στόλους.

- (12β) Δεδομένου ότι οι αξιωματικοί ελέγχου του κράτους λιμένα χρειάζονται χρόνο για την προετοιμασία και τη διενέργεια επιθεωρήσεων, είναι σημαντικό να εξασφαλίζεται επαρκής χρόνος. Αυτό είναι ιδιαίτερα σημαντικό στην περίπτωση εκτεταμένων επιθεωρήσεων, καθώς και επιθεωρήσεων επιβατηγών οχηματαγωγών πλοίων go-to που εκτελούν τακτικά δρομολόγια, όταν μπορεί να ληφθεί υπόψη η λειτουργία του σκάφους.
- (13) Η ψηφιοποίηση αποτελεί ουσιαστική πτυχή της τεχνολογικής προόδου στον τομέα της συλλογής και της διαβίβασης δεδομένων και έχει σκοπό να συμβάλει στη μείωση του κόστους και στην αποδοτική χρήση των ανθρώπινων πόρων. Ο αριθμός των πλοίων που φέρουν σήμερα ηλεκτρονικά πιστοποιητικά αυξάνεται και αναμένεται να αυξηθεί. Ως εκ τούτου, η αποτελεσματικότητα του ελέγχου από το κράτος λιμένα θα πρέπει να ενισχυθεί με την αύξηση της χρήσης ηλεκτρονικών πιστοποιητικών, ώστε να καταστεί δυνατή η διενέργεια καλύτερα προετοιμασμένων επιθεωρήσεων με μεγαλύτερη εστίαση στα πλοία.
- (14) Η πολυπλοκότητα του ελέγχου από το κράτος λιμένα αυξάνεται, καθώς προστίθενται νέες απαιτήσεις επιθεώρησης, είτε από το δίκαιο της ΕΕ είτε μέσω του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού. Ως εκ τούτου, είναι αναγκαίο να διασφαλιστεί η αναβάθμιση των δεξιοτήτων και η επανειδίκευση των αξιωματικών ελέγχου του κράτους λιμένα και η συνεχής ανάπτυξη της κατάρτισής τους.
- (15) (διαγράφεται)
- (16) Για να καταστεί δυνατή η επικαιροποιημένη εφαρμογή των διατάξεων της παρούσας οδηγίας ώστε να μπορούν τα κράτη μέλη να εκπληρώνουν τις υποχρεώσεις τους δυνάμει του διεθνούς δικαίου σύμφωνα με την οδηγία, θα πρέπει να ανατεθεί στην Επιτροπή η εξουσία έκδοσης πράξεων σύμφωνα με το άρθρο 290 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης όσον αφορά την επικαιροποίηση των συμβάσεων που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της οδηγίας 2009/16/ΕΚ και την τροποποίηση του καταλόγου των διαδικασιών και των κατευθυντήριων γραμμών σχετικά με τον έλεγχο από το κράτος λιμένα που έχει υιοθετήσει το ΜΣ των Παρισίων. Είναι ιδιαίτερα σημαντικό η Επιτροπή να διεξάγει, κατά τις προπαρασκευαστικές της εργασίες, τις κατάλληλες διαβουλεύσεις, μεταξύ άλλων σε επίπεδο εμπειρογνομόνων, οι οποίες να πραγματοποιούνται σύμφωνα με τις αρχές που ορίζονται στη διοργανική συμφωνία της 13ης Απριλίου 2016 για τη βελτίωση του νομοθετικού έργου⁸. 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.

⁸ ΕΕ L 123 της 12.5.2016, σ. 1.

- (17) Προκειμένου να εξασφαλιστούν ομοιόμορφες συνθήκες για την εφαρμογή των διατάξεων της οδηγίας 2009/16/EK σχετικά με τον κατάλογο των συμβάσεων που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της και τις απαιτήσεις για τα ηλεκτρονικά πιστοποιητικά, θα πρέπει να ανατεθούν εκτελεστικές αρμοδιότητες στην Επιτροπή. Οι εν λόγω αρμοδιότητες θα πρέπει να ασκούνται σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 182/2011 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου⁹.
- (18) (διαγράφεται)
- (19) Ενόψει του πλήρους κύκλου επισκέψεων παρακολούθησης του Ευρωπαϊκού Οργανισμού για την Ασφάλεια στη Θάλασσα (EMSA) στα κράτη μέλη για την παρακολούθηση της εφαρμογής της οδηγίας 2009/16/EK, η Επιτροπή θα πρέπει να αξιολογήσει την εφαρμογή της οδηγίας 2009/16/EK το αργότερο [δέκα έτη μετά την ημερομηνία εφαρμογής της που αναφέρεται στο άρθρο XX] 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 εν λόγω αξιολόγηση.
- (20) Δεδομένου ότι οι στόχοι της παρούσας οδηγίας δεν μπορούν να επιτευχθούν επαρκώς από τα κράτη μέλη εξαιτίας του διεθνούς χαρακτήρα των θαλάσσιων μεταφορών, μπορούν όμως, λόγω των επιπτώσεων του δικτύου των κρατών μελών που ενεργούν από κοινού, να επιτευχθούν καλύτερα σε επίπεδο Ένωσης, η Ένωση μπορεί να λάβει 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.
- (20α) Εάν μια επιθεώρηση δεν διενεργηθεί λόγω έκτακτων και απρόβλεπτων περιστάσεων, όπως φυσικές καταστροφές, πανδημίες ή καταστάσεις έκτακτης ανάγκης στον τομέα της δημόσιας υγείας, τρομοκρατικές επιθέσεις, εργασιακές συγκρούσεις, δεν θα πρέπει να λογίζεται ως μη διεξαχθείσα επιθεώρηση. Οι περιστάσεις αυτές θα πρέπει να αιτιολογούνται δεόντως και να κοινοποιούνται στην Επιτροπή.

⁹ 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).

(20β) Για να μην υποβληθούν σε δυσανάλογη διοικητική επιβάρυνση τα περικλειστα κράτη μέλη, ένας κανόνας de minimis θα πρέπει να επιτρέπει στα κράτη μέλη 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 μεταφέρουν την παρούσα οδηγία στο εθνικό τους δίκαιο.

(21) Επομένως, η οδηγία 2009/16/EK θα πρέπει να τροποποιηθεί αναλόγως,

ΕΞΕΔΩΣΑΝ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΟΔΗΓΙΑ:

Άρθρο 1

Τροποποιήσεις της οδηγίας 2009/16/EK

Η οδηγία 2009/16/EK τροποποιείται ως εξής:

1) το άρθρο 2 τροποποιείται ως εξής:

α) στο σημείο 1, προστίθενται τα ακόλουθα στοιχεία:

«ιβ) διεθνής σύμβαση για τον έλεγχο και τη διαχείριση του ερματικού ύδατος πλοίων και των ιζημάτων (σύμβαση BMW)·

ιγ) διεθνής σύμβαση του Ναϊρόμπι για την ανέλκυση ναυαγίων (σύμβαση του Ναϊρόμπι)·

ιδ) διεθνής σύμβαση του Χονγκ Κονγκ του 2009 για την ασφαλή και φιλική προς το περιβάλλον ανακύκλωση πλοίων (σύμβαση του Χονγκ Κονγκ).»·

α-α) στο σημείο 1, το στοιχείο γ) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«γ) διεθνής σύμβαση για την πρόληψη της ρύπανσης της θαλάσσης από πλοία του 1973, και σχετικό πρωτόκολλο του 1978 (Marpol 73/78).»·

α-β) στο σημείο 1, το στοιχείο δ) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«δ) διεθνής σύμβαση για πρότυπα εκπαίδευσης, έκδοσης πιστοποιητικών και τήρησης φυλακών ναυτικών του 1978, όπως έχει τροποποιηθεί.»

β) το σημείο 3 διαγράφεται·

β-β) το σημείο 8 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«8. “Επιθεωρητής”: υπάλληλος του δημόσιου τομέα ή άλλο πρόσωπο, δεόντως εξουσιοδοτημένο από την αρμόδια αρχή κράτους μέλους να διενεργεί επιθεωρήσεις ελέγχου από κράτος λιμένα, και υπεύθυνος για τις επιθεωρήσεις αυτές έναντι της αρμόδιας αρχής.»

β-γ) προστίθεται το ακόλουθο στοιχείο:

«8α. “Επιθεώρηση”: συνολική επαλήθευση της κατάστασης του πλοίου, του εξοπλισμού του και του πληρώματός του, η οποία διενεργείται από επιθεωρητή, με βάση τις ισχύουσες συμβάσεις. Η επιθεώρηση δεν συνιστά εξέταση για την έκδοση, τη θεώρηση ή την ανανέωση προβλεπόμενων από τον νόμο πιστοποιητικών και η έκθεση επιθεώρησης που υποβάλλεται στον πλοίαρχο δεν αποτελεί πιστοποιητικό.»

β-δ) το σημείο 11 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«11. “Αρχική επιθεώρηση”: επιθεώρηση επί του πλοίου από επιθεωρητή η οποία περιλαμβάνει τουλάχιστον τους ελέγχους που απαιτεί το άρθρο 13 παράγραφος 1.»

β-ε) το σημείο 12 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«12. “Λεπτομερέστερη επιθεώρηση”: επιθεώρηση η οποία περιλαμβάνει την εμβέλεια αρχικής επιθεώρησης, 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.»

β-στ) το σημείο 13 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«13. “Εκτεταμένη επιθεώρηση”: επιθεώρηση η οποία περιλαμβάνει την εμβέλεια αρχικής επιθεώρησης και καλύπτει τουλάχιστον τα σημεία που παρατίθενται στο παράρτημα VII. Η εκτεταμένη επιθεώρηση μπορεί να περιλαμβάνει λεπτομερέστερη επιθεώρηση στην περίπτωση που συντρέχουν σαφείς λόγοι, σύμφωνα με το άρθρο 13 παράγραφος 3.»

β-ζ) το σημείο 20 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«20. “Προβλεπόμενο από τον νόμο πιστοποιητικό”: πιστοποιητικό το οποίο έχει εκδοθεί από κράτος σημαίας ή για λογαριασμό του σύμφωνα με τις εφαρμοστέες συμβάσεις.»

2) το άρθρο 3 τροποποιείται ως εξής:

-α) η παράγραφος 3 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

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

α) η παράγραφος 4 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«4. Εξαιρούνται από το πεδίο εφαρμογής της παρούσας οδηγίας τα αλιευτικά σκάφη μήκους μικρότερου των 24 μέτρων, 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. Για τους σκοπούς της παρούσας οδηγίας, το μήκος των αλιευτικών σκαφών καθορίζεται σύμφωνα με τη συμφωνία του Κέιπ Τάουν του 2012.»

β) προστίθεται η ακόλουθη παράγραφος:

«4α. Τα κράτη μέλη μπορούν να διενεργούν επιθεωρήσεις ελέγχου από το κράτος λιμένα σε αλιευτικά σκάφη μήκους 24 μέτρων και άνω. Η Επιτροπή, σε συνεργασία με το ΜΣ των Παρισίων, μπορεί να εκδίδει κατευθυντήριες γραμμές για τον καθορισμό των λεπτομερειών ενός τέτοιου παράλληλου και χωριστού ειδικού καθεστώτος ελέγχου από το κράτος λιμένα για τα εν λόγω αλιευτικά σκάφη.»

3) στο άρθρο 5 προστίθεται η ακόλουθη παράγραφος:

«2α. Οι επιθεωρήσεις πλοίων που διενεργούνται από κράτη μέλη και υπερβαίνουν κατά 20 % τις υποχρεώσεις ετήσιων επιθεωρήσεων που υπέχουν δεν λαμβάνονται υπόψη κατά τον υπολογισμό των υποχρεώσεων ετήσιων επιθεωρήσεων των κρατών μελών που είναι συμβαλλόμενα μέρη του ΜΣ των Παρισίων.»

4) το άρθρο 6 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Άρθρο 6

Λεπτομέρειες συμμόρφωσης με την υποχρέωση επιθεωρήσεων

Κράτος μέλος που δεν διεξάγει τις επιθεωρήσεις που απαιτούνται σύμφωνα με το άρθρο 5 παράγραφος 2 στοιχείο α) εκπληρώνει παρόλα αυτά την υποχρέωση που έχει αναλάβει σύμφωνα με την εν λόγω διάταξη, εφόσον οι εν λόγω μη διεξαχθείσες επιθεωρήσεις δεν υπερβαίνουν το 10 % του συνολικού αριθμού πλοίων προτεραιότητας I που καταπλέουν στους λιμένες και στα αγκυροβόλια του, ανεξάρτητα από την κατηγορία κινδύνου τους.

Ανεξάρτητα από τα ποσοστά των αναφερόμενων στο πρώτο εδάφιο επιθεωρήσεων που δεν διεξήχθησαν, τα κράτη μέλη δίδουν προτεραιότητα στην επιθεώρηση πλοίων τα οποία, σύμφωνα με τις πληροφορίες που περιέχονται στη βάση δεδομένων των επιθεωρήσεων, καταπλέουν περιστασιακά σε λιμένες της Ένωσης.

Ανεξάρτητα από τα ποσοστά των αναφερόμενων στο πρώτο εδάφιο επιθεωρήσεων που δεν διεξήχθησαν, όσον αφορά πλοία προτεραιότητας I τα οποία καταπλέουν σε αγκυροβόλια, τα κράτη μέλη δίδουν προτεραιότητα στην επιθεώρηση πλοίων υπαγόμενων στην κατηγορία υψηλού κινδύνου τα οποία, σύμφωνα με τις πληροφορίες που περιέχονται στη βάση δεδομένων των επιθεωρήσεων, καταπλέουν περιστασιακά σε λιμένες της Ένωσης.»

5) το άρθρο 7 τροποποιείται ως εξής:

-α) ο τίτλος και η παράγραφος 1 αντικαθίστανται από το ακόλουθο κείμενο:

«Διευθέτηση για τον καθορισμό ισόρροπων μεριδίων στις επιθεωρήσεις εντός της Ένωσης

1. Κράτος μέλος, στο οποίο ο συνολικός αριθμός πλοίων προτεραιότητας I που καταπλέουν στους λιμένες του υπερβαίνει το μερίδιό του στις επιθεωρήσεις σύμφωνα με το άρθρο 5 παράγραφος 2 στοιχείο β), θεωρείται ότι εκπληρώνει την υποχρέωση αυτή εφόσον διεξάγει αριθμό επιθεωρήσεων ο οποίος αντιστοιχεί τουλάχιστον σε αυτό το μερίδιο στις επιθεωρήσεις και εφόσον δεν αφήνει χωρίς επιθεώρηση ποσοστό ανώτερο του 40 % του συνολικού αριθμού πλοίων προτεραιότητας I που καταπλέουν σε λιμένες και αγκυροβόλιά του.»

α) η παράγραφος 2 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«2. Κράτος μέλος, στο οποίο ο συνολικός αριθμός πλοίων προτεραιότητας I και προτεραιότητας II που καταπλέουν στους λιμένες του είναι μικρότερος από το 150 % του μεριδίου στις επιθεωρήσεις που αναφέρεται στο άρθρο 5 παράγραφος 2 στοιχείο β), θεωρείται ότι εκπληρώνει παρόλα αυτά την υποχρέωσή του όσον αφορά τις ετήσιες επιθεωρήσεις, εφόσον το εν λόγω κράτος μέλος διενεργεί επιθεωρήσεις στα δύο τρίτα των πλοίων προτεραιότητας I και II επί του συνολικού αριθμού των πλοίων προτεραιότητας I και II που καταπλέουν στους λιμένες και στα αγκυροβόλιά του.»

6) στο άρθρο 8, οι παράγραφοι 1, 2 και 3 αντικαθίστανται από το ακόλουθο κείμενο και προστίθενται δύο νέες παράγραφοι:

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

- α) εάν η διενέργεια της επιθεώρησης είναι δυνατή κατά οποιονδήποτε μεταγενέστερο κατάπλου του πλοίου στο ίδιο κράτος μέλος, με την προϋπόθεση ότι το πλοίο δεν θα καταπλεύσει ενδιάμεσα σε οποιονδήποτε άλλον λιμένα της Ένωσης ή της περιοχής του ΜΣ των Παρισίων, εκτός από τυχόν λιμένες του κράτους σημαίας του πλοίου, και ότι η αναβολή δεν υπερβαίνει τις 15 ημέρες από τον πραγματικό χρόνο απόπλου· ή
- β) εάν η διενέργεια της επιθεώρησης είναι δυνατή σε άλλον λιμένα κατάπλου ευρισκόμενο εντός της Ένωσης ή της περιοχής του ΜΣ των Παρισίων εντός 15 ημερών από τον πραγματικό χρόνο απόπλου, με την προϋπόθεση ότι το κράτος στο οποίο βρίσκεται ο εν λόγω λιμένας κατάπλου έχει συμφωνήσει εκ των προτέρων να διεξαγάγει την επιθεώρηση· ή

- γ) εάν η επιθεώρηση πλοίου, συμπεριλαμβανομένων των επιβατηγών πλοίων go-go ή των ταχύπλοων επιβατηγών σκαφών που εκτελούν τακτικά δρομολόγια, μπορεί να διενεργηθεί στον ίδιο λιμένα κατάπλου εντός 15 ημερών από τον πραγματικό χρόνο απόπλου.
2. Όταν μια επιθεώρηση δεν διεξαχθεί επί πλοίου προτεραιότητας I ή προτεραιότητας II για λειτουργικούς λόγους, δεν υπολογίζεται ως μη διεξαχθείσα επιθεώρηση, με την προϋπόθεση ότι ο λόγος μη διεξαγωγής της καταχωρίζεται στη βάση δεδομένων των επιθεωρήσεων και συντρέχουν 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 πληρώματός του ή τον λιμένα, ή το θαλάσσιο περιβάλλον· ή
- β) ο κατάπλους του πλοίου πραγματοποιείται αποκλειστικά κατά τη διάρκεια της νύκτας, όπως προβλέπεται στο άρθρο 2 παράγραφος 9. Στην περίπτωση αυτή, τα κράτη μέλη λαμβάνουν τα αναγκαία μέτρα ώστε να εξασφαλιστεί ότι τα πλοία τα οποία καταπλέουν τακτικά κατά τη διάρκεια της νύκτας επιθεωρούνται καταλλήλως· ή
- γ) η διάρκεια του κατάπλου του πλοίου είναι υπερβολικά σύντομη και δεν επιτρέπει τη διεξαγωγή της επιθεώρησης κατά ικανοποιητικό τρόπο·
3. Εάν η επιθεώρηση δεν διεξάγεται επί πλοίου σε αγκυροβόλιο, δεν υπολογίζεται ως μη διεξαχθείσα επιθεώρηση, εφόσον:
- α) το πλοίο επιθεωρηθεί σε άλλο λιμένα ή αγκυροβόλιο εντός της Ένωσης 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 υπερβολικά σύντομη 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· ή

4. Εάν μια επιθεώρηση δεν διενεργηθεί λόγω έκτακτων και απρόβλεπτων περιστάσεων, δεν λογίζεται ως μη διεξαχθείσα επιθεώρηση και ο λόγος μη διεξαγωγής της επιθεώρησης καταχωρίζεται στη βάση δεδομένων των επιθεωρήσεων. Οι περιστάσεις αυτές αιτιολογούνται δεόντως και κοινοποιούνται στην Επιτροπή.
5. Οι επιθεωρήσεις που αναβλήθηκαν σύμφωνα με τις παραγράφους 1, 2, 3 ή 4 και καταχωρίστηκαν στη βάση δεδομένων των επιθεωρήσεων δεν προσμετρώνται για την αξιολόγηση της συμμόρφωσης του κράτους μέλους με την υποχρέωση επιθεωρήσεων που αναφέρεται στα άρθρα 6 και 7.»

7) (διαγράφεται)

8) το άρθρο 9 διαγράφεται·

9) στο άρθρο 10, η παράγραφος 2 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«2. Η κατηγορία κινδύνου ενός πλοίου προσδιορίζεται από συνδυασμό γενικών, ιστορικών και περιβαλλοντικών 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.

γ) Περιβαλλοντικές παράμετροι

Οι περιβαλλοντικές παράμετροι βασίζονται στον αριθμό των ελλείψεων που σχετίζονται με τις συμβάσεις MARPOL, AFS, BWM και CLC 92, τη σύμβαση καυσίμων δεξαμενής πλοίων, τη σύμβαση του Ναϊρόμπι και τη σύμβαση του Χονγκ Κονγκ σύμφωνα με το παράρτημα I μέρος I.3 και το παράρτημα II, και στο εάν οι εν λόγω ελλείψεις αποτελούν λόγο κράτησης.»

9α) στο άρθρο 10, η παράγραφος 3 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«3. Στην Επιτροπή ανατίθενται εκτελεστικές αρμοδιότητες για την εφαρμογή μεθοδολογίας υπολογισμού των γενικών παραμέτρων κινδύνου, ιδίως όσον αφορά τα κριτήρια του κράτους σημαίας και τα κριτήρια επιδόσεων εταιρειών που θεσπίστηκαν από το ΜΣ των Παρισίων το 2019, με την οποία καταρτίζονται κατάλογοι κρατών σημαίας με υψηλές, τυπικές και χαμηλές επιδόσεις. Οι σχετικές εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης του άρθρου 31 παράγραφος 3.»

9β) στο άρθρο 13, η παράγραφος 1 στοιχείο γ) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«γ) είναι ικανοποιημένος με τη γενική κατάσταση του πλοίου, συμπεριλαμβανομένων των συνθηκών υγιεινής του πλοίου, του μηχανοστασίου του και των χώρων ενδιαίτησης.»

9γ) στο άρθρο 13, η παράγραφος 2 διαγράφεται

10) το άρθρο 14 τροποποιείται ως εξής:

α) η παράγραφος 1 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«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, πετρελαιοφόρα, πλοία μεταφοράς αερίου ή χημικών προϊόντων ή πλοία μεταφοράς χύδην φορτίου, ηλικίας άνω των 12 ετών,

— πλοία που υπάγονται στην κατηγορία υψηλού κινδύνου ή επιβατηγά, πετρελαιοφόρα, πλοία μεταφοράς αερίου ή χημικών προϊόντων ή πλοία μεταφοράς χύδην φορτίου, ηλικίας άνω των 12 ετών, σε περίπτωση προεξεχόντων ή μη αναμενόμενων παραγόντων,

— πλοία που υπόκεινται στην επιθεώρηση έπειτα από διαταγή απαγόρευσης πρόσβασης που έχει εκδοθεί σύμφωνα με το άρθρο 16 και το άρθρο 21 παράγραφος 4.»

α-β) η παράγραφος 3 διαγράφεται

β) η παράγραφος 4 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«4. Εκτεταμένη επιθεώρηση διεξάγεται, στο μέτρο του δυνατού, από τουλάχιστον δύο αξιωματικούς ελέγχου του κράτους λιμένα. Το πεδίο εφαρμογής της εκτεταμένης επιθεώρησης, συμπεριλαμβανομένων των καλυπτόμενων πεδίων κινδύνου, καθορίζεται στο παράρτημα VII. Η Επιτροπή θεσπίζει, μέσω εκτελεστικών πράξεων, λεπτομερή μέτρα για να εξασφαλίσει ομοιόμορφες συνθήκες εφαρμογής του παραρτήματος VII. Οι σχετικές εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης του άρθρου 31 παράγραφος 2.»

11) το άρθρο 14α τροποποιείται ως εξής:

α) η παράγραφος 4 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«4. Το άρθρο 11 στοιχείο α) και το άρθρο 14 δεν εφαρμόζονται στα επιβατηγά πλοία go-go και στα ταχύπλοα επιβατηγά σκάφη που εκτελούν τακτικά δρομολόγια και επιθεωρούνται δυνάμει του παρόντος άρθρου.»

β) προστίθεται μια νέα παράγραφος:

«4α. Ο έχων την εκμετάλλευση ή ο πλοίαρχος του πλοίου φροντίζει να συμπεριληφθεί στο χρονοδιάγραμμα λειτουργίας επαρκής χρόνος για να γίνει δυνατή η διεξαγωγή των επιθεωρήσεων που προβλέπονται στο παράρτημα XVII σημείο 1.1 και σημείο 2 στοιχείο α).»

12) το άρθρο 16 τροποποιείται ως εξής:

α) η παράγραφος 1 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«1. Τα κράτη μέλη αρνούνται την πρόσβαση στους λιμένες και στα αγκυροβόλια τους σε οποιοδήποτε πλοίο το οποίο:

- φέρει σημαία κράτους που περιέχεται στον κατάλογο χαμηλών επιδόσεων, όπως αυτός 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 πάνω από δύο φορές κατά τη διάρκεια των 36 προηγούμενων μηνών σε λιμένα ή αγκυροβόλιο κράτους μέλους ή κράτους που έχει υπογράψει το ΜΣ των Παρισίων, ή
- φέρει σημαία κράτους που περιέχεται στον κατάλογο υψηλών ή τυπικών επιδόσεων, όπως αυτός 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 πάνω από δύο φορές κατά τη διάρκεια των 24 προηγούμενων μηνών σε λιμένα ή αγκυροβόλιο κράτους μέλους ή κράτους που έχει υπογράψει το ΜΣ των Παρισίων.

Το πρώτο εδάφιο του παρόντος άρθρου δεν εφαρμόζεται στις περιπτώσεις που αναφέρονται στο άρθρο 21 παράγραφος 6.

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

α-α) η παράγραφος 2 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«2. Η διαταγή απαγόρευσης πρόσβασης αίρεται μόνο μετά την πάροδο τριών μηνών από την ημερομηνία έκδοσης της διαταγής και όταν πληρούνται οι όροι των παραγράφων 3 έως 6 του παραρτήματος VIII.»

β) η παράγραφος 3 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«3. Κάθε μεταγενέστερη κράτηση σε λιμένα ή αγκυροβόλιο κράτους μέλους ή κράτους που έχει υπογράψει το ΜΣ των Παρισίων έχει ως αποτέλεσμα την απαγόρευση πρόσβασης του πλοίου σε όλους τους λιμένες και τα αγκυροβόλια εντός της Ένωσης. Η τρίτη αυτή διαταγή για απαγόρευση πρόσβασης μπορεί να αρθεί μετά την πάροδο 24 μηνών από την έκδοσή της και μόνο εάν:

- α) το πλοίο φέρει τη σημαία κράτους του οποίου το ποσοστό κρατήσεων δεν εμφανίζεται ούτε στον κατάλογο χαμηλών επιδόσεων ούτε στον κατάλογο τυπικών επιδόσεων που αναφέρονται στην παράγραφο 1,
- α) τα προβλεπόμενα από τον νόμο 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 Συμβουλίου¹⁰,
- β) η εταιρεία διαχείρισης του πλοίου έχει υψηλές επιδόσεις σύμφωνα με το παράρτημα I μέρος I.1, και
- γ) πληρούνται οι προϋποθέσεις που απαριθμούνται στις παραγράφους 3 έως 6 του παραρτήματος VIII.

Σε κάθε πλοίο που δεν πληροί τα κριτήρια της παρούσας παραγράφου, μετά την πάροδο 24 μηνών από την έκδοση της διαταγής απαγόρευσης, απαγορεύεται μονίμως η πρόσβαση σε λιμένες και αγκυροβόλια εντός της Ένωσης.»

γ) η παράγραφος 4 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«4. Κάθε μεταγενέστερη κράτηση σκάφους που φέρει σημαία κράτους που περιλαμβάνεται στον κατάλογο τυπικών ή χαμηλών επιδόσεων, όπως δημοσιεύεται στην ετήσια έκθεση του ΜΣ των Παρισίων, σε λιμένα ή αγκυροβόλιο εντός της Ένωσης μετά την τρίτη απαγόρευση πρόσβασης έχει ως αποτέλεσμα τη μόνιμη απαγόρευση πρόσβασης του πλοίου σε όλους τους λιμένες και τα αγκυροβόλια εντός της Ένωσης.»

¹⁰ 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 (ΕΕ L 131 της 28.5.2009, σ. 11).

δ) παρεμβάλλονται οι ακόλουθες παράγραφοι:

«4α. Σε πλοίο το οποίο φέρει σημαία κράτους που περιλαμβάνεται στον κατάλογο υψηλών επιδόσεων και στο οποίο επιβάλλεται κράτηση σε λιμένα ή αγκυροβόλιο εντός της Ένωσης κατά την πρώτη του επιθεώρηση στην Ένωση μετά την τρίτη ή οποιαδήποτε μεταγενέστερη απαγόρευση πρόσβασης:

α) επιβάλλεται απαγόρευση πρόσβασης σε όλους τους λιμένες και τα αγκυροβόλια της Ένωσης για περίοδο 24 μηνών, εάν τα προβλεπόμενα από τον νόμο πιστοποιητικά ή τα πιστοποιητικά κλάσης του πλοίου έχουν εκδοθεί από οργανισμό ή οργανισμούς αναγνωρισμένους σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 391/2009·

β) επιβάλλεται μόνιμη απαγόρευση πρόσβασης σε όλους τους λιμένες και τα αγκυροβόλια της Ένωσης, εάν τα προβλεπόμενα από τον νόμο πιστοποιητικά ή τα πιστοποιητικά κλάσης του πλοίου δεν έχουν εκδοθεί από οργανισμό ή οργανισμούς αναγνωρισμένους σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 391/2009.

4β. Οι περίοδοι απαγόρευσης πρόσβασης για πολλαπλές κρατήσεις παρατείνονται κατά 12 μήνες όταν εφαρμόζεται μέτρο απαγόρευσης πρόσβασης σύμφωνα με το άρθρο 21 παράγραφος 4.»

12α) στο άρθρο 17, το πρώτο εδάφιο τροποποιείται ως εξής:

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

12β) στο άρθρο 20, η παράγραφος 1 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«1. Ο πλοιοκτήτης ή ο έχων την εκμετάλλευση πλοίου ή ο εκπρόσωπός τους στο κράτος μέλος έχει δικαίωμα προσφυγής κατά κάθε κράτησης πλοίου ή απαγόρευσης πρόσβασης που επιβάλλεται από αρμόδια αρχή. Η προσφυγή δεν αναστέλλει την κράτηση πλοίου ή την απαγόρευση πρόσβασης.»

13) το άρθρο 21 τροποποιείται ως εξής:

α) η παράγραφος 4 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«4. Τα κράτη μέλη λαμβάνουν μέτρα για να εξασφαλίσουν ότι η πρόσβαση σε όλους τους λιμένες και τα αγκυροβόλια εντός της Ένωσης απαγορεύεται στα πλοία της παραγράφου 1 που αποπλέουν και στα πλοία του άρθρου 19 παράγραφος 2 στα οποία έχει επιβληθεί κράτηση και τα οποία αποπλέουν:

- α) χωρίς την πλήρωση των προϋποθέσεων που καθορίζει η αρμόδια αρχή οποιουδήποτε κράτους μέλους στον λιμένα επιθεώρησης· ή
- β) ενώ δεν έχουν συμμορφωθεί προς τις εφαρμοστέες απαιτήσεις των συμβάσεων, καθώς δεν έχουν καταπλεύσει στην οριζόμενη επισκευαστική μονάδα.

Η διαταγή απαγόρευσης πρόσβασης αίρεται μετά την πάροδο 12 μηνών και την πλήρωση των προϋποθέσεων των παραγράφων 3 έως 6 του παραρτήματος VIII. Η διαταγή απαγόρευσης πρόσβασης αρχίζει να ισχύει από την ημερομηνία έκδοσής της.»

β) το δεύτερο εδάφιο της παραγράφου 5 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Στις περιπτώσεις της παραγράφου 4 στοιχείο β), η αρμόδια αρχή του κράτους μέλους στο οποίο βρίσκεται η επισκευαστική μονάδα ενημερώνει την αρχή του κράτους μέλους που επέβαλε την κράτηση στο πλοίο αν το πλοίο έχει καταπλεύσει ή όχι. Όταν η αρμόδια αρχή του κράτους μέλους όπου διαπιστώθηκε ότι το πλοίο παρουσιάζει ελλείψεις αντιληφθεί ότι το πλοίο δεν έχει καταπλεύσει σε επισκευαστική μονάδα, ειδοποιεί αμέσως τις αρμόδιες αρχές όλων των άλλων κρατών μελών.

Στις περιπτώσεις της παραγράφου 4 στοιχείο β) και εάν η επισκευαστική μονάδα δεν βρίσκεται σε κράτος μέλος, όταν η αρμόδια αρχή του κράτους μέλους όπου διαπιστώθηκε ότι το πλοίο παρουσιάζει ελλείψεις αντιληφθεί ότι το πλοίο δεν έχει καταπλεύσει σε επισκευαστική μονάδα, ειδοποιεί αμέσως τις αρμόδιες αρχές όλων των άλλων κρατών μελών.»

γ) η παράγραφος 6 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Κατά παρέκκλιση από τις διατάξεις της παραγράφου 4, μπορεί να επιτραπεί η πρόσβαση σε συγκεκριμένο λιμένα ή αγκυροβόλιο από την οικεία αρχή του εν λόγω κράτους λιμένα σε περίπτωση ανωτέρας βίας ή για επιτακτικούς λόγους ασφαλείας ή για να μειωθεί ή να ελαχιστοποιηθεί ο κίνδυνος ρύπανσης ή για να αποκατασταθούν οι ελλείψεις σύμφωνα με το άρθρο 21 παράγραφος 1, υπό την προϋπόθεση ότι ο πλοιοκτήτης, ο έχων την εκμετάλλευση ή ο πλοίαρχος του συγκεκριμένου πλοίου έχει εφαρμόσει κατάλληλα μέτρα για την ασφαλή είσοδο, τα οποία να ικανοποιούν την αρμόδια αρχή του κράτους μέλους.»

14) στο άρθρο 22, η παράγραφος 7 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«7. Σε συνεργασία με τα κράτη μέλη και βάσει της εμπειρογνωσίας και της πείρας που έχει αποκτηθεί σε επίπεδο κρατών μελών εντός της Ένωσης και στο πλαίσιο του ΜΣ των Παρισίων, η Επιτροπή μπορεί να αναπτύσσει κατευθυντήριες γραμμές και συστάσεις για τη βελτίωση της πολιτικής του ΜΣ των Παρισίων σχετικά με την κατάρτιση.

Σε συνεργασία με τα κράτη μέλη και το ΜΣ των Παρισίων, η Επιτροπή προσδιορίζει και υποβάλλει σε συνεχή βάση νέες ανάγκες κατάρτισης ως υλικό για την τροποποίηση των προγραμμάτων σπουδών, της διδακτέας ύλης και του περιεχομένου του προγράμματος επαγγελματικής εξέλιξης και κατάρτισης επιθεωρητών του ΜΣ των Παρισίων, ιδίως όσον αφορά τις νέες τεχνολογίες και σε σχέση με τις πρόσθετες υποχρεώσεις που απορρέουν από τις σχετικές πράξεις.»

15) το άρθρο 24 τροποποιείται ως εξής:

α) η παράγραφος 2 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«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 αγκυροβόλιά του, μαζί με τον κωδικό αναγνώρισης του οικείου λιμένα, διαβιβάζονται εντός τριών ωρών από την ώρα κατάπλου και απόπλου αντιστοίχως στη βάση δεδομένων των επιθεωρήσεων μέσω του ενωσιακού συστήματος ανταλλαγής ναυτικών πληροφοριών «SafeSeaNet», που αναφέρεται στο άρθρο 3 στοιχείο ιθ) της οδηγίας 2002/59/EK. Εφόσον τα κράτη μέλη διαβιβάσουν τις εν λόγω πληροφορίες στη βάση δεδομένων των επιθεωρήσεων δια του SafeSeaNet, απαλλάσσονται από την παροχή δεδομένων κατά το σημείο 1.2 και σημείο 2 στοιχεία α) και β) του παραρτήματος XIV της παρούσας οδηγίας.»

β) η παράγραφος 3 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

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

Εντός 72 ωρών, τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι οι πληροφορίες που διαβιβάζονται στη βάση δεδομένων των επιθεωρήσεων επικυρώνονται για λόγους δημοσίευσης. Η έκθεση επιθεώρησης επικυρώνεται, στο μέτρο του δυνατού, πριν από τη διαβίβασή της στη βάση δεδομένων, από επιθεωρητή ελέγχου του κράτους λιμένα ή άλλο δεόντως εξουσιοδοτημένο υπάλληλο της αρμόδιας αρχής ο οποίος δεν συμμετείχε στην ομάδα που διενήργησε την επιθεώρηση.»

16) παρεμβάλλεται το ακόλουθο άρθρο:

«Άρθρο 24α

Ηλεκτρονικά πιστοποιητικά

1. Η Επιτροπή, σε στενή συνεργασία με τα κράτη μέλη, εκδίδει εκτελεστικές πράξεις με τις οποίες καθορίζονται οι λειτουργικές και τεχνικές προδιαγραφές για μια εναρμονισμένη διεπαφή υποβολής εκθέσεων και ένα εργαλείο επικύρωσης για τα ηλεκτρονικά προβλεπόμενα από τον νόμο πιστοποιητικά. Οι εν λόγω εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης στην οποία παραπέμπει το άρθρο 31 παράγραφος 2.
2. Τα κράτη μέλη ως κράτη σημαίας που επιλέγουν να χρησιμοποιούν την εναρμονισμένη διεπαφή υποβολής εκθέσεων και το εργαλείο επικύρωσης για τα ηλεκτρονικά προβλεπόμενα από τον νόμο πιστοποιητικά, μπορούν να το πράττουν για να διευκολύνουν τη μετάβαση σε ηλεκτρονικά πιστοποιητικά.
3. (διαγράφεται)
4. (διαγράφεται)·»

- 17) το άρθρο 25 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Άρθρο 25

Ανταλλαγή πληροφοριών και συνεργασία

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

- α) πληροφορίες σχετικά με πλοία τα οποία δεν κοινοποίησαν πληροφορίες σύμφωνα με τις απαιτήσεις της παρούσας οδηγίας, της οδηγίας 2002/59/EK και της οδηγίας (ΕΕ) 2019/883 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου¹¹, καθώς και, κατά περίπτωση, με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 725/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 31ης Μαρτίου 2004, για τη βελτίωση της ασφάλειας στα πλοία και στις λιμενικές εγκαταστάσεις,
- β) πληροφορίες σχετικά με πλοία που απέπλευσαν χωρίς να συμμορφώνονται με το άρθρο 7 της οδηγίας (ΕΕ) 2019/883 σχετικά με τις λιμενικές εγκαταστάσεις παραλαβής,
- γ) πληροφορίες σχετικά με πλοία στα οποία απαγορεύτηκε η είσοδος ή εκδιώχθηκαν από λιμένες για λόγους ασφάλειας,
- δ) πληροφορίες σχετικά με καταφανείς ανωμαλίες σύμφωνα με το άρθρο 23.»

¹¹ Οδηγία (ΕΕ) 2019/883 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 17ης Απριλίου 2019, σχετικά με τις λιμενικές εγκαταστάσεις παραλαβής για την παράδοση αποβλήτων από πλοία (ΕΕ L 151 της 7.6.2019, σ. 116).»

- 18) το άρθρο 30 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Άρθρο 30

Παρακολούθηση συμμόρφωσης και επιδόσεων των κρατών μελών

Για να εξασφαλίσει την αποτελεσματική εφαρμογή της παρούσας οδηγίας και για να παρακολουθεί τη συνολική λειτουργία του ενωσιακού 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.

Κάθε κράτος μέλος μπορεί να καταρτίζει, να εφαρμόζει και να διατηρεί σύστημα διαχείρισης ποιότητας για τα επιχειρησιακά μέρη των σχετικών με το κράτος λιμένα δραστηριοτήτων των διοικήσεών τους. Το εν λόγω σύστημα διαχείρισης ποιότητας πιστοποιείται σύμφωνα με τα ισχύοντα διεθνή πρότυπα ποιότητας.»

- 19) το άρθρο 30α αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Άρθρο 30α

Κατ' εξουσιοδότηση πράξεις

Η Επιτροπή εξουσιοδοτείται να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 30β για την τροποποίηση του άρθρου 2 παράγραφος 1 με σκοπό την τροποποίηση του καταλόγου των συμβάσεων που ορίζονται στο άρθρο 2 παράγραφος 1, αφού οι εν λόγω συμβάσεις υιοθετηθούν ως σχετική πράξη από το ΜΣ των Παρισίων, και για την τροποποίηση του παραρτήματος VI, ώστε να προστεθεί και/ή να επικαιροποιηθεί ο κατάλογος των διαδικασιών, αποφάσεων και κατευθυντήριων γραμμών σχετικά με τον έλεγχο των πλοίων από το κράτος λιμένα που υιοθετήθηκαν από το ΜΣ των Παρισίων και παρατίθενται στο εν λόγω παράρτημα.»

20) (διαγράφεται)

21) το άρθρο 33 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Άρθρο 33

Κανόνες εφαρμογής

Κατά τη θέσπιση των κανόνων εφαρμογής στους οποίους αναφέρονται το άρθρο 10 παράγραφος 3, το άρθρο 14 παράγραφος 4, το άρθρο 15 παράγραφος 3, το άρθρο 18α παράγραφος 7, το άρθρο 23 παράγραφος 5 και το άρθρο 27, σύμφωνα με τις διαδικασίες που προβλέπονται στο άρθρο 31 παράγραφος 2, η Επιτροπή μεριμνά ιδιαιτέρως ώστε οι κανόνες αυτοί να λάβουν υπόψη τους την εμπειρογνώσια και την πείρα που έχουν αποκτηθεί στο πλαίσιο του συστήματος επιθεωρήσεων στην Ένωση και να αξιοποιήσουν την εμπειρογνώσια του ΜΣ των Παρισίων.»

22) το άρθρο 35 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Άρθρο 35

Επανεξέταση της εφαρμογής

Η Επιτροπή, έως τις [προς 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.»

23) το παράρτημα I τροποποιείται σύμφωνα με το παράρτημα I της παρούσας οδηγίας·

24) το παράρτημα II αντικαθίσταται από το κείμενο του παραρτήματος II της παρούσας οδηγίας·

25) το παράρτημα III απαλείφεται·

26) το παράρτημα IV αντικαθίσταται από το κείμενο του παραρτήματος III της παρούσας οδηγίας·

27) το παράρτημα V αντικαθίσταται από το κείμενο του παραρτήματος IV της παρούσας οδηγίας·

- 28) το παράρτημα VIII αντικαθίσταται από το κείμενο του παραρτήματος V της παρούσας οδηγίας·
- 28α) το παράρτημα XII αντικαθίσταται από το κείμενο του παραρτήματος VI της παρούσας οδηγίας.

Άρθρο 2

Μεταφορά στο εθνικό δίκαιο

1. Τα κράτη μέλη εγκρίνουν και δημοσιεύουν, έως [*προς Υπηρεσία Εκδόσεων: Να συμπληρωθεί η ημερομηνία: τέσσερα έτη από την ημερομηνία έναρξης ισχύος της παρούσας τροποποιητικής οδηγίας*], τις αναγκαίες νομοθετικές, κανονιστικές και διοικητικές διατάξεις για τη συμμόρφωση με την παρούσα οδηγία. Ανακοινώνουν αμέσως στην Επιτροπή το κείμενο των εν λόγω διατάξεων.

Οι εν λόγω διατάξεις, όταν θεσπίζονται από τα κράτη μέλη, περιέχουν παραπομπή στην παρούσα οδηγία ή συνοδεύονται από την εν λόγω παραπομπή κατά την επίσημη δημοσίευσή τους. Ο τρόπος της παραπομπής αυτής αποφασίζεται από τα κράτη μέλη.
2. Τα κράτη μέλη ανακοινώνουν στην Επιτροπή το κείμενο των ουσιωδών διατάξεων εθνικού δικαίου τις οποίες θεσπίζουν στον τομέα που διέπεται από την παρούσα οδηγία.
3. Δικαιούνται να αποκλίνουν από τη μεταφορά της παρούσας οδηγίας κράτη μέλη που δεν έχουν θαλάσσιους λιμένες και μπορούν να επαληθεύσουν ότι η παρούσα οδηγία καλύπτει λιγότερο από το 5 % του συνολικού αριθμού των εξατομικευμένων σκαφών τα οποία κατέπλευσαν ετησίως κατά την προηγούμενη τριετία στους ποτάμιους λιμένες τους.

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

«Ι. Κατηγορία κινδύνου του πλοίου»

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

1. Γενικές παράμετροι

α) Τύπος του πλοίου

Τα επιβατηγά, τα πετρελαιοφόρα και τα πλοία μεταφοράς χημικών προϊόντων, τα πλοία μεταφοράς αερίου, τα πλοία μεταφοράς επιβλαβών υγρών ουσιών (NLS) και τα πλοία μεταφοράς 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 εντός της Ένωσης και της περιοχής του ΜΣ των Παρισίων θεωρούνται ότι θέτουν μεγαλύτερο κίνδυνο.

ii) Τα πλοία που φέρουν τη σημαία κράτους με χαμηλότερο ποσοστό κρατήσεων πλοίων εντός της Ένωσης και της περιοχής του ΜΣ των Παρισίων θεωρούνται ότι θέτουν μικρότερο κίνδυνο.

iii) Τα πλοία που φέρουν τη σημαία κράτους το οποίο έχει επικυρώσει της της υποχρεωτικές πράξεις του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (IMO) και της Διεθνούς Οργάνωσης Εργασίας (ILO) που απαριθμούνται στο άρθρο 2 παράγραφος 1 θεωρούνται ότι θέτουν μικρότερο κίνδυνο.

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 Ένωσης 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 Ένωσης και της περιοχής του ΜΣ των Παρισίων θεωρούνται ότι θέτουν μικρότερο κίνδυνο.
 - iii) Τα πλοία που έχουν λάβει πιστοποιητικά από οργανισμούς αναγνωρισμένους σύμφωνα με τους όρους του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 391/2009.
- ε) Επιδόσεις εταιρειών
- i) Τα πλοία εταιρείας με χαμηλές ή πολύ χαμηλές επιδόσεις, όπως προσδιορίζονται με βάση τα ποσοστά ελλείψεων και κρατήσεων πλοίων εντός της Ένωσης και της περιοχής του ΜΣ των Παρισίων, θεωρούνται ότι θέτουν μεγαλύτερο κίνδυνο.
 - ii) Τα πλοία εταιρείας με υψηλές επιδόσεις, όπως προσδιορίζονται με βάση τα ποσοστά ελλείψεων και κράτησης των πλοίων της εντός της Ένωσης και της περιοχής του ΜΣ των Παρισίων, θεωρούνται ότι θέτουν μικρότερο 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 την ή τις επιθεωρήσεις που διενεργήθηκαν εντός της περιόδου που αναφέρεται στο παράρτημα II, παρουσίασαν λιγότερες ελλείψεις από τον αριθμό ελλείψεων που αναφέρεται στο παράρτημα II θεωρούνται ότι θέτουν μικρότερο κίνδυνο.
- iii) Τα πλοία στα οποία δεν έχει επιβληθεί κράτηση εντός της περιόδου που αναφέρεται στο παράρτημα II θεωρούνται ότι θέτουν μικρότερο 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, τους αναγνωρισμένους οργανισμούς και τις επιδόσεις των εταιρειών.

3. Περιβαλλοντικές παράμετροι

Τα πλοία τα οποία, κατά την ή τις επιθεωρήσεις που διενεργήθηκαν εντός της περιόδου που αναφέρεται στο παράρτημα II, παρουσίασαν περισσότερες ελλείψεις από τον αριθμό των ελλείψεων που σχετίζονται με τις συμβάσεις MARPOL, AFS, BWM και CLC 92, τη σύμβαση καυσίμων δεξαμενής πλοίων και τις συμβάσεις του Ναϊρόμπι και του Χονγκ Κονγκ, ο οποίος αναφέρεται στο παράρτημα II, θεωρούνται ότι θέτουν μεγαλύτερο κίνδυνο.

II. Επιθεώρηση των πλοίων

1. Περιοδικές επιθεωρήσεις

Διενεργούνται περιοδικές επιθεωρήσεις 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 υποβληθεί σε επιθεώρηση σε λιμένα ή αγκυροβόλιο εντός της Ένωσης 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 υποβληθεί σε επιθεώρηση σε λιμένα ή αγκυροβόλιο εντός της Ένωσης 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 υποβληθεί σε επιθεώρηση σε λιμένα ή αγκυροβόλιο εντός της Ένωσης ή της περιοχής του ΜΣ των Παρισίων κατά τους τελευταίους τριάντα έξι 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 υποβάλλονται 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 Ένωση 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 ή προσάραξης ή εξόκειλαν κατευθυνόμενα προς τον λιμένα,
 - τα οποία κατηγορήθηκαν για ενδεχόμενη παράβαση των διατάξεων σχετικά με την απόρριψη επικίνδυνων ουσιών ή προϊόντων εκροών, ή
 - τα οποία εκτέλεσαν ασταθείς ή επισφαλείς ελιγμούς κατά τους οποίους δεν τηρήθηκαν τα μέτρα σχετικά με την πορεία που θεσπίστηκαν από τον ΙΜΟ ή οι πρακτικές και οι διαδικασίες ασφαλούς ναυσιπλοΐας, ή
 - στα οποία είχε επιβληθεί προηγουμένως απαγόρευση (επόμενη επιθεώρηση μετά την άρση της διαταγής απαγόρευσης πρόσβασης), ή
 - τα οποία ενεπλάκησαν σε σοβαρό περιστατικό, ιδίως σοβαρή πυρκαγιά επί του πλοίου, βλάβη κινητήρα και θανατηφόρα ατυχήματα.

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 που φέρουν πιστοποιητικά τα οποία έχουν εκδοθεί από πρώην αναγνωρισμένο οργανισμό του οποίου η αναγνώριση έχει ανακληθεί μετά την τελευταία επιθεώρηση στην Ένωση 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 να θέσουν σε κίνδυνο το περιβάλλον σύμφωνα με το άρθρο 23 της παρούσας οδηγίας και στις οποίες μπορεί να περιλαμβάνονται πληροφορίες από υπηρεσίες κυκλοφορίας σκαφών σχετικά με την πλεύση των πλοίων,
- πλοία που δεν έχουν συμμορφωθεί με τις σχετικές απαιτήσεις κοινοποίησης που αναφέρονται στην οδηγία (ΕΕ) 2019/883/ΕΚ,
- πλοία τα οποία αποτέλεσαν αντικείμενο αναφοράς ή καταγγελίας, συμπεριλαμβανομένης καταγγελίας υποβληθείσας στον λιμένα, από τον πλοίαρχο, μέλος του πληρώματος ή οποιοδήποτε πρόσωπο ή οργανισμό που έχει έννομο συμφέρον για την ασφαλή λειτουργία του πλοίου, τις συνθήκες διαβίωσης και εργασίας επί του πλοίου ή την πρόληψη της ρύπανσης, εκτός εάν το οικείο κράτος μέλος κρίνει ότι η αναφορά ή η καταγγελία είναι προφανώς αβάσιμες,
- πλοία για τα οποία έχει αναφερθεί εκκρεμούσα έλλειψη βάσει του κώδικα ISM (3 μήνες μετά τη διαπίστωση της έλλειψης),
- πλοία στα οποία είχε επιβληθεί κράτηση πριν από περισσότερους από τρεις μήνες,
- 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 έγιναν γνωστές πληροφορίες από αξιόπιστη πηγή που αναφέρουν ότι οι παράμετροι κινδύνου των πλοίων αυτών είναι διαφορετικές από τις καταγεγραμμένες και, κατά συνέπεια, το επίπεδο κινδύνου είναι αυξημένο,
- πλοία για τα οποία έχει συμφωνηθεί σχέδιο δράσης για την αποκατάσταση των ελλείψεων σύμφωνα με τα αναφερόμενα στο άρθρο 19 παράγραφος 2α, αλλά για τα οποία δεν έχει ελεγχθεί η εφαρμογή του εν λόγω σχεδίου από επιθεωρητή.

3. Σύστημα επιλογής

3Α. Τα πλοία προτεραιότητας Ι επιθεωρούνται ως εξής:

α) Εκτεταμένη επιθεώρηση διενεργείται επί:

- οποιουδήποτε πλοίου ανήκει σε κατηγορία υψηλού κινδύνου και δεν έχει επιθεωρηθεί κατά τους τελευταίους έξι μήνες,
- οποιουδήποτε επιβατηγού πλοίου, πετρελαιοφόρου, πλοίου μεταφοράς αερίου, NLS 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) Αρχική ή λεπτομερέστερη επιθεώρηση, ανάλογα με την περίπτωση, διενεργείται επί:

- οποιουδήποτε πλοίου, πλην επιβατηγού πλοίου, πετρελαιοφόρου, πλοίου μεταφοράς αερίου, NLS 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:

- διενεργείται λεπτομερέστερη ή εκτεταμένη επιθεώρηση, κατά την επαγγελματική κρίση του επιθεωρητή, επί οποιουδήποτε πλοίου ανήκει σε κατηγορία υψηλού κινδύνου και επί οποιουδήποτε επιβατηγού πλοίου, πετρελαιοφόρου πλοίου μεταφοράς αερίου, NLS ή χημικών προϊόντων ή πλοίου μεταφοράς φορτίου χύδην, ηλικίας άνω των 12 ετών,
- διενεργείται λεπτομερέστερη επιθεώρηση επί οποιουδήποτε άλλου πλοίου πλην επιβατηγού πλοίου, πετρελαιοφόρου, πλοίου μεταφοράς αερίου, NLS ή χημικών προϊόντων ή πλοίου μεταφοράς φορτίου χύδην, ηλικίας άνω των 12 ετών.
- διενεργείται εκτεταμένη επιθεώρηση επί οποιουδήποτε πλοίου κατά την πρώτη επιθεώρηση μετά την άρση εντολής απαγόρευσης πρόσβασης.

3Β. Εφόσον η αρμόδια αρχή αποφασίσει να επιθεωρήσει πλοίο προτεραιότητας ΙΙ, εφαρμόζονται τα εξής:

α) Εκτεταμένη επιθεώρηση διενεργείται επί:

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

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

- διενεργείται λεπτομερέστερη ή εκτεταμένη επιθεώρηση, κατά την επαγγελματική κρίση του επιθεωρητή, επί οποιοδήποτε πλοίου ανήκει σε κατηγορία υψηλού κινδύνου και επί οποιοδήποτε επιβατηγού πλοίου, πετρελαιοφόρου, πλοίου μεταφοράς αερίου, NLS ή χημικών προϊόντων ή πλοίου μεταφοράς φορτίου χύδην, ηλικίας άνω των 12 ετών,
- διενεργείται λεπτομερέστερη επιθεώρηση επί οποιοδήποτε άλλου πλοίου πλην επιβατηγού πλοίου, πετρελαιοφόρου, πλοίου μεταφοράς αερίου, NLS ή χημικών προϊόντων ή πλοίου μεταφοράς φορτίου χύδην, ηλικίας άνω των 12 ετών.

ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΤΩΝ ΚΑΤΗΓΟΡΙΩΝ ΚΙΝΔΥΝΟΥ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

(που αναφέρονται στο άρθρο 10 παράγραφος 2)

				Κατηγορία				
				Πλοίο υψηλού κινδύνου (ΠΥΚ)		Πλοίο τυπικού κινδύνου (ΠΤΚ)	Πλοίο χαμηλού κινδύνου (ΠΧΚ)	
Γενικές παράμετροι				Κριτήρια	Βαθμοί	Κριτήρια	Κριτήρια	
1	Τύπος του πλοίου			Χημικό δεξαμενόπλοιο Πλοίο μεταφοράς αερίου Πετρελαιοφόρο δεξαμενόπλοιο Πλοίο μεταφοράς φορτίου χύδην Επιβατηγό NLS	1	Ούτε πλοίο υψηλού κινδύνου ούτε πλοίο χαμηλού κινδύνου	Όλοι οι τύποι	
2	Ηλικία του πλοίου			Όλοι οι τύποι > 12 έτη	1		Όλες οι ηλικίες	
3α	Σημεία	Χαμηλές επιδόσεις			2		Υψηλές επιδόσεις:	
3β		Όλες οι πράξεις του IMO/ILO που απαριθμούνται στο άρθρο 2 επικυρώθηκαν		-	-		Ναι	
3γ	(διαγράφεται)		(διαγράφεται)					
4α	Αναγνωρισμένος οργανισμός	Επιδόσεις	Y	-	-		Υψηλές	
			M	-	-		-	
			X	Χαμηλές	1		-	
			ΠΧ	Πολύ χαμηλές			-	
4β	Αναγνωρισμένος από ΕΕ		-	-	Ναι			
5	Εταιρεία	Επιδόσεις	Y	-	-		Υψηλές	
			M	-	-		-	
			X	Χαμηλές	2		-	
			ΠΧ	Πολύ χαμηλές			-	
Ιστορικές παράμετροι								
6	Αριθμός καταχώρισης ελλείψεων σε κάθε επιθεώρηση εντός των προηγούμενων 36 μηνών	Ελλείψεις	> 6 σε μία από τις επιθεωρήσεις	-	≤ 5 σε κάθε επιμέρους επιθεώρηση (και μία τουλάχιστον επιθεώρηση κατά τους προηγούμενους 36 μήνες)			

7	Αριθμός των κρατήσεων πλοίων εντός των προηγούμενων 36 μηνών	Κρατήσεις πλοίων	≥ 2 Κρατήσεις πλοίων	1	Όχι κράτηση πλοίου
Περιβαλλοντικές παράμετροι					
8	(διαγράφεται)	(διαγράφεται)	(διαγράφεται)	(διαγράφεται)	
9	Αριθμός ελλείψεων σχετιζόμενων με τις συμβάσεις MARPOL, AFS, BWM, CLC 92, τη σύμβαση καυσίμων δεξαμενής πλοίων και τις συμβάσεις του Ναϊρόμπι και του Χονγκ Κονγκ που καταχωρίστηκαν σε κάθε επιθεώρηση εντός των προηγούμενων 36 μηνών	Ελλείψεις	> 3 σε μία από τις επιθεωρήσεις, με μία από αυτές να αποτελεί λόγο κράτησης	1	

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.

«Παράρτημα ΙV**ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΩΝ ΚΑΙ ΕΓΓΡΑΦΩΝ****(που αναφέρονται στο άρθρο 13 παράγραφος 1)**

Μέρος Α Κατάλογος πιστοποιητικών και εγγράφων τα οποία, στον βαθμό που ισχύουν, θα πρέπει να ελέγχονται τουλάχιστον κατά τη διάρκεια της επιθεώρησης που αναφέρεται στο σημείο 2.2.3 (κατά περίπτωση):

1. διεθνές πρωτόκολλο καταμέτρησης της χωρητικότητας του πλοίου·
2. εκθέσεις επιθεώρησης οι οποίες συντάχθηκαν στο πλαίσιο προγενέστερων ελέγχων από το κράτος λιμένα·
3. πιστοποιητικό ασφάλειας επιβατηγού πλοίου (SOLAS 1974, κανονισμός I/12)·
4. πιστοποιητικό ασφάλειας κατασκευής φορτηγού πλοίου (SOLAS 1974, κανονισμός I/12)·
5. πιστοποιητικό ασφάλειας εξαρτισμού φορτηγού πλοίων (SOLAS 1974, κανονισμός I/12)·
6. πιστοποιητικό ασφάλειας ραδιοεπικοινωνιών φορτηγού πλοίων (SOLAS 1974, κανονισμός I/12)·
7. πιστοποιητικό ασφάλειας φορτηγών πλοίων (SOLAS 1974, κανονισμός I/12)·
8. πιστοποιητικό εξαίρεσης (SOLAS 1974, κανονισμός I/12)·
9. έγγραφο για τον ελάχιστο ασφαλή αριθμό επάνδρωσης (SOLAS 1974, κανονισμός V/14.2)·
10. διεθνές πιστοποιητικό γραμμής φόρτωσης (1966) (LLC 66/88, άρθρο 16.1)·
11. διεθνές πιστοποιητικό εξαίρεσης της τήρησης της γραμμής φόρτωσης (LLC 66/88, άρθρο 16.2)·
12. διεθνές πιστοποιητικό πρόληψης της ρύπανσης από πετρέλαιο (παράρτημα Ι της σύμβασης MARPOL, κανονισμός 7.1)·
13. διεθνές πιστοποιητικό πρόληψης της ρύπανσης για τη μεταφορά επιβλαβών υγρών ουσιών χύδην (NLS) (MARPOL, παράρτημα ΙΙ, κανονισμός 9.1)·
14. διεθνές πιστοποιητικό για την πρόληψη της ρύπανσης από λύματα (ISPPC) (MARPOL, παράρτημα ΙV, κανονισμός 5.1, MEPC.1 / Εγκύκλ. 408)·
15. Διεθνές πιστοποιητικό για την πρόληψη ρύπανσης της ατμόσφαιρας (IAPPC) (MARPOL, παράρτημα VI, κανονισμός 6.1)·
16. διεθνές πιστοποιητικό ενεργειακής απόδοσης (MARPOL, παράρτημα VI, κανονισμός 6)·
17. διεθνές πιστοποιητικό διαχείρισης του ερματικού ύδατος (IBWMC) [άρθρο 9.1 στοιχείο α) και κανονισμός E-2 της σύμβασης BWMC]·
18. διεθνές πιστοποιητικό συστήματος υφαλοχρωματισμού (πιστοποιητικό IAFS) (AFS 2001, παράρτημα 4, κανονισμός 2)·
19. δήλωση σχετικά με το σύστημα υφαλοχρωματισμού (AFS 2001, παράρτημα 4, κανονισμός 5)·
20. διεθνές πιστοποιητικό ασφάλειας πλοίου (ISSC) ή προσωρινό διεθνές πιστοποιητικό ασφάλειας πλοίου (κώδικας ISPS, μέρος A/19 και προσαρτήματα)·
21. πιστοποιητικά για πλοιάρχους, αξιωματικούς ή μέλη του πληρώματος που εκδίδονται σύμφωνα με τη σύμβαση STCW (άρθρο VI της σύμβασης STCW, κανονισμός I/2 και τμήμα A-I/2 του κώδικα STCW)·
22. αντίγραφο του εγγράφου συμμόρφωσης ή αντίγραφο του προσωρινού εγγράφου συμμόρφωσης που εκδίδεται σύμφωνα με τον Διεθνή Κώδικα διαχείρισης για την ασφαλή λειτουργία των πλοίων και για την πρόληψη ρύπανσης του περιβάλλοντος (DoC) και τον κώδικα ISM (κανονισμός IX/4.2 της σύμβασης SOLAS, κώδικας ISM, παράγραφοι 13 και 14)·

23. πιστοποιητικό διαχείρισης της ασφάλειας ή προσωρινό πιστοποιητικό διαχείρισης της ασφάλειας που έχει εκδοθεί σύμφωνα με τον Διεθνή Κώδικα διαχείρισης για την ασφαλή λειτουργία των πλοίων και για την πρόληψη της ρύπανσης (SMC) (SOLAS 1974, κανονισμός IX/4.3, κώδικας ISM, παράγραφοι 13 και 14)·
24. διεθνές πιστοποιητικό καταλληλότητας για τη μεταφορά υγροποιημένων αερίων χύδην ή πιστοποιητικό καταλληλότητας για τη χύδην μεταφορά υγροποιημένων αερίων, ανάλογα με την περίπτωση (κανονισμός 1.5.4 του κώδικα IGC ή κανονισμός 1.6 του κώδικα GC)·
25. διεθνές πιστοποιητικό καταλληλότητας για τη μεταφορά επικίνδυνων χημικών ουσιών χύδην ή πιστοποιητικό καταλληλότητας για τη μεταφορά επικίνδυνων χημικών ουσιών χύδην, ανάλογα με την περίπτωση (κανονισμός 1.45.4 του κώδικα IBC και κανονισμός 1.6.3 του κώδικα BCH)· πιστοποιητικό καταλληλότητας INF 26 (Διεθνής κώδικας για την ασφαλή μεταφορά, σε δοχεία, επί πλοίων, ακτινοβολημένων πυρηνικών καυσίμων, πλουτωνίου και εντόνως ραδιενεργών αποβλήτων) (κανονισμός VII/16 της σύμβασης SOLAS και κανονισμός 1.3 του κώδικα INF)·
26. πιστοποιητικό καταλληλότητας INF (Διεθνής κώδικας για την ασφαλή μεταφορά, σε δοχεία, επί πλοίων, ακτινοβολημένων πυρηνικών καυσίμων, πλουτωνίου και εντόνως ραδιενεργών αποβλήτων) (κανονισμός VII/16 της σύμβασης SOLAS και κανονισμός 1.3 του κώδικα INF)·
27. πιστοποιητικό ασφάλισης ή οποιασδήποτε άλλης χρηματικής εγγύησης για την κάλυψη της αστικής ευθύνης από ζημίες λόγω πετρελαϊκής ρύπανσης (CLC 69/92, άρθρο VII.2)·
28. πιστοποιητικό ασφάλισης ή οποιασδήποτε άλλης χρηματικής εγγύησης για την κάλυψη αστικής ευθύνης για ζημία ρύπανσης από πετρέλαιο κίνησης (άρθρο 7.2 της BUNKERS του 2001)·
29. πιστοποιητικό ασφάλισης ή άλλης χρηματικής εγγύησης για την κάλυψη ευθύνης για την ανέλκυση ναυαγίων (Ανέλκυση ναυαγίων, άρθρο 12)·
30. πιστοποιητικό ασφάλειας ταχύπλοου σκάφους και άδεια λειτουργίας ταχύπλοου σκάφους (SOLAS 1974, κανονισμός X/3.2 και κανονισμοί 1.8.1 και 1.9 του κώδικα HSC 94/00)·
31. έγγραφο συμμόρφωσης με τις ειδικές διατάξεις για πλοία που μεταφέρουν επικίνδυνα εμπορεύματα (SOLAS 1974, κανονισμός II-2/19.4)·
32. έγγραφο άδειας για τη μεταφορά σιτηρών και εγχειρίδιο φόρτωσης σιτηρών (SOLAS 1974, κανονισμός VI/9· διεθνής κώδικας για την ασφαλή μεταφορά χύδην σιτηρών, τμήμα 3)·
33. δήλωση συμμόρφωσης του προγράμματος εκτίμησης της κατάστασης (CAS), τελική έκθεση του CAS και αρχείο επανεξέτασης [παράρτημα I της σύμβασης MARPOL, κανονισμοί 20 και 21· απόφαση MEPC.94(46), όπως τροποποιήθηκε με τις αποφάσεις MEPC.99(48), MEPC.112(50), MEPC.131(53), απόφαση MEPC.155(55) και MEPC.236(65)]·
34. αρχείο συνεχούς σύνοψης (SOLAS 1974, κανονισμός XI-1/5)·
35. βιβλίο πετρελαίου, μέρη I και II (MARPOL, παράρτημα I, κανονισμοί 17 και 36)·
36. βιβλίο καταγραφής φορτίου (MARPOL, παράρτημα II, κανονισμός 15)·
37. βιβλίο απορριμμάτων, μέρη I και II (MARPOL, παράρτημα V, κανονισμός 10.3)· (MARPOL, παράρτημα V, κανονισμός 10)·
38. σχέδιο διαχείρισης απορριμμάτων [MARPOL, παράρτημα V, κανονισμός 10· απόφαση MEPC.220(63)]·
39. ημερολόγιο πλοίου και καταγραφές της βαθμίδας και της κατάστασης ενεργοποίησης/απενεργοποίησης των θαλάσσιων κινητήρων ντίζελ (MARPOL, παράρτημα VI, κανονισμός 13.5.3)·
40. ημερολόγιο πλοίου για την εναλλαγή μαζούτ (παράρτημα VI της σύμβασης MARPOL, κανονισμός 14.6)·
41. βιβλίο καταγραφής ουσιών που καταστρέφουν τη στιβάδα του όζοντος (MARPOL, παράρτημα VI, κανονισμός 12.6)·
42. δείκτης βιβλίου καταγραφής ερματικού ύδατος (BWRB) [άρθρο 9.1 στοιχείο β) και κανονισμός B-2 της σύμβασης BWMC]·
43. μόνιμα συστήματα πυρόσβεσης με αέριο — χώροι φορτίου — Πιστοποιητικό εξαίρεσης και οποιοσδήποτε κατάλογος φορτίων (SOLAS 1974, κανονισμός II-2/10.7.1.4)·

44. δηλωτικό επικίνδυνων εμπορευμάτων ή σχέδιο στοιβασίας (SOLAS 1974, κανονισμοί VII/4 και VII/7-2· MARPOL, παράρτημα III, κανονισμός 54)·
45. για τα πετρελαιοφόρα, τα στοιχεία του συστήματος παρακολούθησης και ελέγχου της απόρριψης πετρελαίου για το τελευταίο ταξίδι υπό έρμα (MARPOL, παράρτημα I, κανονισμός 31.2)·
46. σχέδιο συνεργασίας έρευνας και διάσωσης για τα επιβατηγά πλοία που εκτελούν προγραμματισμένα δρομολόγια (SOLAS 1974, κανονισμός V/7.3)·
47. για τα επιβατηγά πλοία, κατάλογος επιχειρησιακών περιορισμών (SOLAS 1974, κανονισμός V/30.2)·
48. ναυτικοί χάρτες και ναυτικές εκδόσεις (SOLAS 1974, κανονισμοί V/19.2.1.4 και V/27)·
49. αρχεία των ωρών ανάπαυσης και πίνακας διευθέτησης χρόνου εργασίας επί πλοίου (τμήμα A-VIII/1.5 και 1.7 του κώδικα STCW, σύμβαση αριθ. 180 της ΔΟΕ, άρθρο 5.7, άρθρο 8.1 και MLC, πρότυπα A.2.3.10 και A.2.3.12 του 2006)·
50. αποδεικτικά στοιχεία για μη επανδρωμένα μηχανοστάσια (UMS) (SOLAS 1974, κανονισμός II-I/46.3)·
51. πιστοποιητικά που απαιτούνται με βάση την οδηγία 2009/20/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 23ης Απριλίου 2009, σχετικά με την ασφάλιση των πλοιοκτητών για ναυτικές απαιτήσεις·
52. πιστοποιητικό που απαιτείται βάσει του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 392/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 23ης Απριλίου 2009, σχετικά με την ευθύνη των μεταφορών που εκτελούν θαλάσσιες μεταφορές επιβατών, σε περίπτωση ατυχήματος·
53. πιστοποιητικό του καταλόγου επικίνδυνων υλικών ή δήλωση συμμόρφωσης σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 1257/2013 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου· και
54. έγγραφο συμμόρφωσης εκδοθέν σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) 2015/757 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 29ης Απριλίου 2015, για την παρακολούθηση, την υποβολή εκθέσεων και επαλήθευση των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα από θαλάσσιες μεταφορές και για την τροποποίηση της οδηγίας 2009/16/EK.»

«ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ VI

ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΕΣ ΕΛΕΓΧΟΥ ΠΛΟΙΩΝ

(που αναφέρονται στο άρθρο 15 παράγραφος 1)

Παράρτημα I, «Διαδικασίες ελέγχου από κράτος λιμένα», του ΜΣ των Παρισίων και όλες οι τεχνικές οδηγίες και εγκύκλιοι που έχουν εκδοθεί από το ΜΣ των Παρισίων και είναι σε ισχύ, στην επικαιροποιημένη έκδοσή τους:

Τεχνικές οδηγίες PSCC

- PSCC41-2008-07 Κώδικας ορθής πρακτικής
- PSCC53-2020-08 Ορισμοί και συντομογραφίες

Γενικό ΜΣ των Παρισίων

- PSCC54-2021-03 Τύπος επιθεώρησης
- PSCC56/2023/06 Κράτηση πλοίου και ληφθέντα μέτρα
- PSCC56/2023/04 Υποδείγματα εντύπων
- PSCC52-2019-05 Επιχειρησιακός έλεγχος
- PSS43-2010-11 Εξαιρέσεις κράτους σημαίας
- PSCC51/2018/13 Παύση λειτουργίας
- PSCC49-2016-11 Δοκιμή γενικής διακοπής ρεύματος
- PSCC53-2020-06 Απαγόρευση πρόσβασης (άρνηση πρόσβασης)
- PSCC50-2017-12 Δομικά στοιχεία πλοίων μεταφοράς φορτίου χύδην/πετρελαιοφόρων
- PSCC43-2010-06 Δεξαμενισμός
- PSCC53-2020-11 Δυνατότητα ενός μόνου ταξιδιού σε επισκευαστική μονάδα για ελλείψεις λόγω «τυχαίας βλάβης»

Σύμβαση SOLAS

- PSCC56/2023/05 Κώδικας ISM
- PSCC54-2021-02 Κώδικας ISPS
- PSCC51-2018-12 ECDIS
- PSCC43-2010-32 VDR (Σύστημα καταγραφής δεδομένων ταξιδιού)
- PSCC43-2010-09 Δελτίο δεδομένων ασφάλειας υλικού
- PSCC43-2010-21 GMDSS
- PSCC44-2011-16 Άγκιστρα απελευθέρωσης σωσίβιων λέμβων
- PSCC45-2012-10 Η ευστάθεια σε περίπτωση βλάβης σε δεξαμενόπλοια
- PSCC55-2022-05 LRIT
- PSCC43-2010-28 Μετρήσεις πάχους ESP/CAS
- PSCC43-2010-29 Μέτρηση πάχους
- PSCC51-2018-11 Πολικός κώδικας
- PSCC55-2022-02 Κώδικας IGF

Σύμβαση MARPOL

- PSCC46-2013-18 Παράρτημα I — OWS της σύμβασης MARPOL
- PSCC43-2010-39 Παράρτημα II — Απογύμνωση της σύμβασης MARPOL
- PSCC47-2014-08 Παράρτημα III — IMDG της σύμβασης MARPOL
- PSCC55-2022-07 Παράρτημα IV — Λύματα της σύμβασης MARPOL
- PSCC52-2019-07 Παράρτημα V — Απορρίμματα της σύμβασης MARPOL
- PSCC56/2023/07 Παράρτημα VI — Ατμοσφαιρική ρύπανση της σύμβασης MARPOL
- PSCC43-2010-38 Πλύση αργού πετρελαίου
- PSCC44-2011-20 Επιθεώρηση της σύμβασης MARPOL

Διεθνής σύμβαση γραμμών φόρτωσης

- PSCC54-2021-06 Διεθνής σύμβαση γραμμών φόρτωσης

Σύμβαση AFS

- PSCC47-2014-13 Συστήματα υφαλοχρωματισμού

Σύμβαση καυσίμων δεξαμενής πλοίων

- PSCC56/2023/02 Συμβάσεις σχετικές με τη χρηματοοικονομική ευθύνη

Πιστοποίηση ναυτικών και επάνδρωσης

- PSCC56/2023/08 Πιστοποίηση ναυτικών και επάνδρωσης (STCW, MLC και SOLAS)

Σύμβαση για τη διαχείριση του ερματικού ύδατος

- PSCC51-2018-09 Σύμβαση για τη διαχείριση του ερματικού ύδατος

Συμβάσεις της ΔΟΕ

- PSCC52-2019-10 Σύμβαση Ναυτικής Εργασίας του 2006 (MLC)

- PSCC53-2020-14 Ώρες εργασίας ή ανάπαυσης και καταλληλότητα προς εκτέλεση καθηκόντων»

«ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ VIII

**ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΗΝ ΑΠΑΓΟΡΕΥΣΗ ΠΡΟΣΒΑΣΗΣ ΣΕ ΛΙΜΕΝΕΣ ΚΑΙ
ΑΓΚΥΡΟΒΟΛΙΑ ΕΝΤΟΣ ΤΗΣ ΕΝΩΣΗΣ**

(που αναφέρονται στο άρθρο 16 και στο άρθρο 21 παράγραφος 4)

- (2) Εάν συντρέχουν οι συνθήκες που περιγράφονται στο άρθρο 16 παράγραφος 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 τον απόπλου 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.
- (3) Η αρμόδια αρχή αποστέλλει επίσης αντίγραφο της διαταγής απαγόρευσης πρόσβασης στη διοίκηση του κράτους σημαίας, στον ενδιαφερόμενο 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.
- (4) Για να αρθεί η απαγόρευση πρόσβασης, ο πλοιοκτήτης ή ο έχων την εκμετάλλευση πρέπει να υποβάλει επίσημη αίτηση στην αρμόδια αρχή του κράτους μέλους που επέβαλε τη διαταγή απαγόρευσης πρόσβασης. Η αίτηση αυτή πρέπει να συνοδεύεται από έγγραφο της διοίκησης του κράτους σημαίας που έχει εκδοθεί ύστερα 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 στην αρμόδια αρχή στοιχεία που αποδεικνύουν ότι πραγματοποιήθηκε επίσκεψη επί του πλοίου. Το έγγραφο μπορεί να λάβει τη μορφή επίσημης δήλωσης, η οποία πρέπει να εκδίδεται από τη διοίκηση του κράτους σημαίας και όχι από αναγνωρισμένο οργανισμό.
- (5) Η αίτηση άρσης της διαταγής απαγόρευσης πρόσβασης πρέπει επίσης να συνοδεύεται, ανάλογα με την περίπτωση, από έγγραφο του νηογνώμονα ο οποίος έχει κατατάξει το πλοίο, ύστερα 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 στην αρμόδια αρχή στοιχεία που αποδεικνύουν ότι πραγματοποιήθηκε επίσκεψη επί του πλοίου.
- (6) Η διαταγή απαγόρευσης της πρόσβασης μπορεί να αρθεί μόνο μετά την παρέλευση της περιόδου που αναφέρεται στο άρθρο 16 της παρούσας οδηγίας και η εταιρεία πρέπει να απευθύνει επίσημη αίτηση στην αρχή του κράτους λιμένα του κράτους μέλους που επέβαλε την απαγόρευση και να προσκομίσει τα έγγραφα που ζητούνται στις παραγράφους 3 και 4.

- (7) Η αίτηση αυτή, η οποία περιλαμβάνει τα απαιτούμενα έγγραφα, πρέπει να υποβάλλεται στο κράτος απαγόρευσης τουλάχιστον ένα μήνα πριν από τη λήξη της περιόδου απαγόρευσης. Εάν δεν τηρηθεί η προθεσμία αυτή, τότε μπορεί να υπάρξει καθυστέρηση έως και ένα μήνα μετά την παραλαβή της αίτησης από το κράτος απαγόρευσης.
- (8) Το σύστημα πληροφοριών θα προσθέσει έναν προεξέχοντα παράγοντα στο πλοίο και το πλοίο θα επισημανθεί ως προς υποβολή στον τύπο επιθεώρησης «εκτεταμένη επιθεώρηση» κατά τον επόμενο κατάπλου του σε λιμένα/αγκυροβόλιο της περιοχής.
- (9) Επίσης, η αρμόδια αρχή κοινοποιεί την απόφασή της εγγράφως στη διοίκηση 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.
- (10) Οι πληροφορίες που αφορούν τα πλοία στα οποία έχει απαγορευτεί η πρόσβαση στους λιμένες που βρίσκονται εντός της Ένωσης διατίθενται στη βάση δεδομένων των επιθεωρήσεων και δημοσιεύονται σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 26 και του παραρτήματος XIII.»

«ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ XII

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 τον κατάλογο κρατών σημαίας υψηλών επιδόσεων καθώς και τον κατάλογο κρατών σημαίας τυπικών και χαμηλών επιδόσεων που αναφέρονται στο 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 ενωσιακές 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) Παρέχεται βαθύς υπερσύνδεσμος από τη βάση δεδομένων των επιθεωρήσεων προς 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.».