

26.3.2024

A9-0419/41

Τροπολογία 41

Karima Delli

εξ ονόματος της Επιτροπής Μεταφορών και Τουρισμού

Έκθεση

A9-0419/2023

Vera Tax

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

(COM(2023)0271 – C9-0191/2023 – 2023/0165(COD))

Πρόταση οδηγίας

–

ΤΡΟΠΟΛΟΓΙΕΣ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ*

στην πρόταση της Επιτροπής για

ΟΔΗΓΙΑ (ΕΕ) 2024/...

ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

της ...

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,

* Τροπολογίες: το νέο ή το τροποποιημένο κείμενο σημειώνεται με *έντονους πλάγιους* χαρακτήρες· οι διαγραφές σημειώνονται με το σύμβολο ■ .

Έχοντας υπόψη την πρόταση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής,
Έχοντας υπόψη τη γνώμη της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής¹,
Αφού ζήτησαν τη γνώμη της Επιτροπής των Περιφερειών **■** ,
Αποφασίζοντας σύμφωνα με τη συνήθη νομοθετική διαδικασία²,

¹ ΕΕ C της , σ. .

² Θέση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της ... (δεν έχει δημοσιευτεί ακόμη στην Επίσημη Εφημερίδα) και απόφαση του Συμβουλίου της ...

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Η οδηγία 2009/16/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου³ 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**.
- (2) Η οδηγία 2009/16/ΕΚ βασίζεται στην προϋπάρχουσα εθελοντική **συμφωνία** του μνημονίου συνεννόησης των Παρισίων για τον έλεγχο των πλοίων από το κράτος λιμένα που υπογράφηκε στις 26 Ιανουαρίου 1982 (στο εξής: 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 αποτελεσμάτων των επιθεωρήσεων.
- (3) Από την έναρξη ισχύος της οδηγίας 2009/16/ΕΚ, έχουν επέλθει αλλαγές στο διεθνές κανονιστικό περιβάλλον, ιδίως στο ΜΣ των Παρισίων και στον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό (ΔΝΟ), καθώς και τεχνολογικές εξελίξεις. Θα πρέπει να ληφθούν υπόψη οι αλλαγές αυτές καθώς και η πείρα που αποκτήθηκε από την εφαρμογή της οδηγίας 2009/16/ΕΚ.

³ Οδηγία 2009/16/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 23ης Απριλίου 2009, σχετικά με τον έλεγχο των πλοίων από το κράτος λιμένα (ΕΕ L 131 της 28.5.2009, σ. 57).

- (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 που συμφωνήθηκε στις 13 Φεβρουαρίου 2004 (στο εξής: σύμβαση BMW) καθώς και τη διεθνή σύμβαση του Ναϊρόμπι για την ανέλκυση ναυαγίων που συμφωνήθηκε στις 18 Μαΐου 2007 (στο εξής: σύμβαση του Ναϊρόμπι). Ως εκ τούτου, θα πρέπει να περιληφθούν στον κατάλογο των ▀ συμβάσεων που καλύπτονται από την οδηγία 2009/16/ΕΚ, 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 επιβάλλονται από τον έλεγχο από το κράτος λιμένα, χωρίς να απαιτείται **τροποποίηση** ολόκληρης της οδηγίας 2009/16/ΕΚ. Γι' αυτό, μόλις αρχίσει να ισχύει κάποια διεθνής σύμβαση —πράγμα που σημαίνει ότι έχει επιτευχθεί συμφωνημένο επίπεδο επικύρωσης— και αφού εγκριθεί από τα μέλη του ΜΣ των Παρισίων ως σχετική πράξη, η Επιτροπή θα πρέπει να επικαιροποιεί τον κατάλογο των συμβάσεων που αναφέρει η οδηγία 2009/16/ΕΚ.
- (6) Η διεθνής σύμβαση του Χονγκ Κονγκ για την ασφαλή και φιλική προς το περιβάλλον ανακύκλωση πλοίων, η οποία εγκρίθηκε στις 15 Μαΐου 2009, θα τεθεί σε ισχύ την 26η Ιουνίου 2025. Η οδηγία 2009/16/ΕΚ θα πρέπει να προβλέπει την επιβολή της.

- (7) *Διεθνείς συμφωνίες και συμβάσεις στον τομέα της αλιείας, όπως η συμφωνία του Κέιπ Τάουν του 2012 για την εφαρμογή των διατάξεων του πρωτοκόλλου του 1993 σχετικά με τη Διεθνή σύμβαση του Τορρεμολίνος για την ασφάλεια των αλιευτικών σκαφών (στο εξής: συμφωνία του Κέιπ Τάουν), η σύμβαση αριθ. 188 της Διεθνούς Οργάνωσης Εργασίας του 2007 για την εργασία στον τομέα της αλιείας και η διεθνής σύμβαση του 1995 για τα πρότυπα εκπαίδευσης, έκδοσης πιστοποιητικών και τήρησης φυλακών για το πλήρωμα των αλιευτικών σκαφών (STCW-F), μπορούν να βελτιώσουν την ασφάλεια των αλιευτικών σκαφών και τις συνθήκες εργασίας και διαβίωσης των αλιέων επί του σκάφους και να δημιουργήσουν περισσότερο ισότιμους διεθνείς όρους ανταγωνισμού στον τομέα αυτόν.*
- (8) Λόγω του μικρού μεγέθους τους, τα περισσότερα αλιευτικά σκάφη στην Ένωση 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*, τα οποία είναι και τα αλιευτικά σκάφη ■ που αποτελούν ως επί το πλείστον αντικείμενο διεθνών συμβάσεων, είναι πιθανό να δραστηριοποιούνται σε διεθνή ύδατα και να καταπλέουν σε λιμένες *άλλους* από εκείνους της χώρας στην οποία είναι νηολογημένα και, άρα, να υπόκεινται σε *έλεγχο από το κράτος λιμένα*. Επειδή οι περισσότερες διεθνείς συμβάσεις 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. ■

- (9) Ωστόσο, λόγω των αλιευτικών προτύπων, αυτά τα μεγαλύτερα αλιευτικά σκάφη δεν επισκέπτονται όλα τα κράτη μέλη της ΕΕ. Γι' αυτό, προτείνεται ένα εθελοντικό σύστημα για όσα κράτη μέλη της ΕΕ επιθυμούν να διενεργούν αυτές τις επιθεωρήσεις, το οποίο είναι **παράλληλο και** διακριτό από το ισχύον καθεστώς ελέγχου από το κράτος λιμένα, ώστε να καταστεί δυνατή η ευελιξία ως προς τον τρόπο με τον οποίο αναπτύσσονται τα πρότυπα για τον έλεγχο από το κράτος λιμένα. Επομένως, αυτό το σύστημα ελέγχου των αλιευτικών σκαφών μήκους 24 μέτρων και άνω από το κράτος λιμένα μπορεί να αναπτυχθεί οργανικά από τα κράτη μέλη, τα μέλη του ΜΣ των Παρισίων και την Επιτροπή **χωρίς να ενσωματωθεί στην ισχύουσα συμφωνία του ΜΣ των Παρισίων, προκειμένου να ενισχυθεί η συνεργασία όσον αφορά τον έλεγχο από το κράτος λιμένα στους λιμένες της Ένωσης που δέχονται τέτοια σκάφη και να ενισχυθεί η ασφάλεια στον αλιευτικό κλάδο, περιλαμβανομένης της υγείας και της ασφάλειας των αλιέων επί του σκάφους. Για τον σκοπό αυτό, θα πρέπει να αναπτυχθεί χωριστή ενότητα για την υφιστάμενη βάση δεδομένων των επιθεωρήσεων. Αυτό το εθελοντικό σύστημα θα μπορούσε να βοηθήσει τα κράτη μέλη στο πλαίσιο της διαδικασίας επικύρωσης της συμφωνίας του Κέιπ Τάουν να προετοιμαστούν για την έναρξη ισχύος της, όπως εξουσιοδοτήθηκαν με την απόφαση 2014/195/ΕΕ του Συμβουλίου⁴, προκειμένου να καθοριστούν τα υψηλότερα δυνατά εφαρμοστέα πρότυπα για την ασφάλεια των μεγαλύτερων αλιευτικών σκαφών.**

⁴ Απόφαση του Συμβουλίου, της 17ης Φεβρουαρίου 2014, με την οποία εξουσιοδοτούνται τα κράτη μέλη να υπογράψουν, να επικυρώσουν ή να προσχωρήσουν στη Συμφωνία του Κέιπ Τάουν του 2012 για την εφαρμογή των διατάξεων του πρωτοκόλλου του Torremolinos του 1993 σχετικά με τη Διεθνή Σύμβαση του Torremolinos του 1977 για την ασφάλεια των αλιευτικών σκαφών (ΕΕ L 106 της 9.4.2014, σ. 4).

- (10) Ο μηχανισμός δίκαιης κατανομής παρέχει κατανομή της επιβάρυνσης των επιθεωρήσεων μεταξύ των μελών του ΜΣ των Παρισίων. Στο καθένα απ' αυτά τα μέλη κατανέμεται ορισμένος αριθμός επιθεωρήσεων, οι οποίες πρέπει να διενεργούνται κάθε έτος· ο αριθμός αυτός συνιστά την υποχρέωσή του για επιθεωρήσεις ή το «εύλογο μερίδιό του». Η επιλεξιμότητα για επιθεώρηση καθορίζεται κυρίως από το χρονικό διάστημα ■ που μεσολαβεί από την τελευταία επιθεώρηση *και σε σχέση με την κατηγορία κινδύνου του πλοίου (ΚΚΠ), η οποία καθορίζει τα χρονικά διαστήματα μεταξύ των επιθεωρήσεων και την εμβέλειά τους*. Η επιθεώρηση στα πλοία προτεραιότητας II είναι δυνατή, ενώ στα πλοία προτεραιότητας I *υποχρεωτική*.
- (11) Επιτρέπεται στα κράτη μέλη *να μην 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 διενέργειας επιθεωρήσεων. Μια εναλλακτική μέθοδος συμμόρφωσης αυτών των (υπερβολικά ή ελλιπώς επιβαρυσμένων) κρατών μελών προς την υποχρέωση δίκαιης κατανομής κρίθηκε ότι ήταν ανελαστική· επομένως, είναι αναγκαίο να ευθυγραμμιστούν οι σχετικές διατάξεις με τις διατάξεις του αναθεωρημένου ΜΣ των Παρισίων.

- (12) 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 απαιτούμενες πληροφορίες είναι ήδη διαθέσιμες στις εθνικές αρχές με ευκολότερο τρόπο στη βάση δεδομένων THETIS. Με βάση τα ανωτέρω, το ΜΣ των Παρισίων κατάργησε αυτή την υποχρέωση αναγγελίας πριν από την άφιξη **και**, ως εκ τούτου, η οδηγία 2009/16/ΕΚ θα πρέπει να ευθυγραμμιστεί αναλόγως.
- (13) *Υπό κανονικές συνθήκες, οι επιθεωρήσεις πλοίων προτεραιότητας II δεν είναι υποχρεωτικές, παρότι είναι δυνατή η διενέργεια επιθεώρησης στα πλοία αυτά. Ωστόσο, όσον αφορά κράτη μέλη στα οποία δεν καταπλέει επαρκής αριθμός πλοίων επιλέξιμων για επιθεώρηση, ώστε να εκπληρώσουν την ετήσια υποχρέωσή τους, αυτά τα πλοία προτεραιότητας II πρέπει να επιθεωρούνται, ώστε να εκπληρωθεί η ετήσια υποχρέωση των εν λόγω κρατών μελών για διενέργεια επιθεωρήσεων. Δεδομένου ότι οι επιθεωρήσεις αυτές καθίστανται, εκ των πραγμάτων, υποχρεωτικές για αυτά τα κράτη, ενδέχεται να χρειαστεί μεγαλύτερη ευελιξία για τις επιθεωρήσεις πλοίων προτεραιότητας II, ειδικά για αυτά τα κράτη. Γι' αυτό, δίνεται η δυνατότητα αναβολής και αιτιολόγησης στα προαναφερθέντα κράτη.*

- (14) Κατά την τελευταία δεκαετία, παρά την αύξηση του αριθμού των πλοίων που καταπλέουν ■ σε ενωσιακούς λιμένες, περιλαμβανομένων των θαλάσσιων μεταφορών εμπορευμάτων μικρών αποστάσεων μεταξύ κύριων λιμένων των κρατών μελών 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 ενωσιακούς λιμένες 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. **Ως προς τούτο, η Ένωση, σύμφωνα με τις δεσμεύσεις της που αφορούν την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος**, θα πρέπει να συνεχίσει να **διαδραματίζει** ηγετικό ρόλο σε έναν τομέα ■ που ρυθμίζεται τόσο σε ευρωπαϊκό όσο και σε διεθνές επίπεδο ■ . Ωστόσο, η κατηγορία κινδύνου πλοίου που καταρτίστηκε πριν από το 2009 είχε διαφορετικές προτεραιότητες και δεν είναι απολύτως σε θέση να εστιάσει την προσπάθεια επιθεώρησης στα σκάφη με τις χαμηλότερες περιβαλλοντικές επιδόσεις. ■
- (15) Σε αυτή τη βάση, η κατηγορία κινδύνου του πλοίου θα πρέπει να επικαιροποιηθεί ώστε να αντικατοπτρίζει τα περιβαλλοντικά ζητήματα, προσδίδοντας μεγαλύτερη σημασία στις περιβαλλοντικές επιδόσεις ■ .
- (16) **Αφού** ο ΔΝΟ ολοκληρώσει την αναθεώρηση του δικού του δείκτη έντασης άνθρακα (CII), η Επιτροπή θα πρέπει να **αξιολογήσει την καταλληλότητά του ως** περιβαλλοντικής **παραμέτρου** που χρησιμοποιείται για τον προσδιορισμό της κατηγορίας κινδύνου πλοίου βάσει της οδηγίας 2009/16/EK **και να εξετάσει το ενδεχόμενο υποβολής νομοθετικής πρότασης, ανάλογα με την περίπτωση.**

- (17) Το 2019 με το ΜΣ των Παρισίων εγκρίθηκε νέα μεθοδολογία, με την οποία καταρτίζονται κατάλογοι κρατών σημαίας με υψηλές, μεσαίες 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 οδηγία 2009/16/ΕΚ προκειμένου να διασφαλιστεί ο δίκαιος χαρακτήρας της, ιδίως όσον αφορά τον τρόπο αντιμετώπισης των κρατών σημαίας με μικρούς στόλους.
- (18) 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 ro-ro που εκτελούν τακτικά δρομολόγια, όπου μπορεί να ληφθεί υπόψη η λειτουργία του σκάφους.
- (19) Λόγω της εμβέλειάς τους, οι εκτεταμένες επιθεωρήσεις θα πρέπει να διενεργούνται από τουλάχιστον δύο επιθεωρητές ελέγχου από το κράτος λιμένα. Όταν αυτό δεν είναι εφικτό για αντικειμενικούς λόγους, όπως οι ιδιαιτερότητες του λιμένα (περιορισμένο προσωπικό, προβλήματα προσβασιμότητας), επειδή η αναγγελία της άφιξης έγινε τελευταία στιγμή ή επειδή η εκτεταμένη επιθεώρηση καθίσταται αναγκαία λόγω απρόβλεπτων ή επιτακτικών παραγόντων, οι λόγοι αυτοί θα πρέπει να καταγράφονται δεόντως.

- (20) 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 εμφανίζει άνοδο και αναμένεται να αυξηθεί ακόμη περισσότερο. Γι' αυτό, η αποτελεσματικότητα του ελέγχου από το κράτος λιμένα θα πρέπει να ενισχυθεί με την **αύξηση** της χρήσης ηλεκτρονικών πιστοποιητικών, ώστε οι επιθεωρήσεις να προετοιμάζονται με καλύτερο τρόπο και **να είναι περισσότερο εστιασμένες στα πλοία**.
- (21) Ο έλεγχος από το κράτος λιμένα γίνεται όλο και πιο περίπλοκος, καθώς προστίθενται νέες απαιτήσεις επιθεώρησης, είτε από το δίκαιο της Ένωσης είτε από τον ΔΝΟ, **ως απόδειξη της στενής διασύνδεσης μεταξύ πτοχών που άπτονται της υγείας, της ασφάλειας, της προστασίας και κοινωνικών παραμέτρων**. Γι' αυτό, είναι αναγκαίο να διασφαλιστεί η αναβάθμιση των δεξιοτήτων και η επανειδίκευση των αξιωματικών ελέγχου του κράτους λιμένα και η συνεχής κατάρτισή τους. **Αυτό θα επιτρέψει** στις αρμόδιες αρχές των κρατών λιμένα **να εξακριβώνουν τη συμμόρφωση των σκαφών που καταπλέουν στους λιμένες τους με τις εφαρμοστέες διεθνείς συμβάσεις σχετικά με την ασφάλεια και την προστασία στη θάλασσα, την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος και τις συνθήκες διαβίωσης και εργασίας επί του πλοίου. Κατά τη διεξαγωγή τέτοιων δραστηριοτήτων παρακολούθησης, ο λιμένας δεν θα πρέπει να παρεμβαίνει στις αρμοδιότητες του κράτους σημαίας, όπως ορίζονται στην οδηγία 2013/54/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου⁵.**

⁵ **Οδηγία 2013/54/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 20ής Νοεμβρίου 2013, σχετικά με ορισμένες υποχρεώσεις του κράτους σημαίας για τη συμμόρφωση με τις απαιτήσεις και την εφαρμογή της σύμβασης Ναυτικής Εργασίας, 2006 (ΕΕ L 329 της 10.12.2013, σ. 1).**

- (22) Σύμφωνα με την οδηγία 2009/21/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου⁶, οι διοικήσεις των κρατών μελών σημαίας υποχρεούνται να διαθέτουν σύστημα διαχείρισης ποιότητας προκειμένου να βοηθήσουν τα κράτη μέλη να βελτιώσουν περαιτέρω τις επιδόσεις τους ως κράτη σημαίας και να εξασφαλίσουν ισότιμους όρους ανταγωνισμού μεταξύ των διοικήσεων. Μια παρόμοια απαίτηση για τις δραστηριότητες ελέγχου από το κράτος λιμένα θα πρέπει να παρέχει στα κράτη μέλη τη δυνατότητα να πιστοποιούν ότι η οργάνωσή τους, οι πολιτικές, οι διαδικασίες, οι πόροι και η τεκμηρίωσή τους είναι κατάλληλα για την επίτευξη των στόχων τους. ***Για να εξασφαλιστεί ότι τα κράτη μέλη διαθέτουν επαρκή χρόνο για να εφαρμόσουν την απαίτηση αυτή, η πιστοποίηση του συστήματος διαχείρισης ποιότητας θα πρέπει να ευθυγραμμιστεί με το σύνηθες διάστημα ελέγχου για το σύστημα που υπάρχει ήδη δυνάμει της οδηγίας 2009/21/EK.***

⁶ Οδηγία 2009/21/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 23ης Απριλίου 2009, για την τήρηση των υποχρεώσεων του κράτους σημαίας (ΕΕ L 131 της 28.5.2009, σ. 132).

(23) Για να καταστεί δυνατή η **επικαιροποιημένη** εφαρμογή της οδηγίας 2009/16/EK ώστε να μπορούν τα κράτη μέλη να εκπληρώνουν τις υποχρεώσεις τους δυνάμει του διεθνούς δικαίου σύμφωνα με την οδηγία αυτή, 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/EK και την τροποποίηση του καταλόγου των διαδικασιών και των κατευθυντήριων γραμμών σχετικά με τον έλεγχο από το κράτος λιμένα που υιοθετήθηκε από το **ΜΣ** των Παρισίων. Είναι ιδιαίτερα σημαντικό να διεξάγει η Επιτροπή, 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 έργου⁷. 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.

⁷ EE L 123 της 12.5.2016, σ. 1, ELI:
http://data.europa.eu/eli/agree_interinstit/2016/512/oj

(24) Για να εξασφαλιστούν ομοιόμορφες συνθήκες για την εφαρμογή των διατάξεων της οδηγίας 2009/16/ΕΚ σχετικά με τον κατάλογο των συμβάσεων που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της, τους **■** όρους εφαρμογής του παραρτήματος VII για τις εκτεταμένες επιθεωρήσεις πλοίων, το ενιαίο σύνολο κατευθυντήριων γραμμών και διαδικασιών για την ασφάλεια και την προστασία, καθώς και τις απαιτήσεις για τα ηλεκτρονικά πιστοποιητικά, θα πρέπει να ανατεθούν εκτελεστικές αρμοδιότητες στην Επιτροπή. Οι αρμοδιότητες αυτές θα πρέπει να ασκούνται σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 182/2011 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου⁸.

■

(25) Ενόψει του πλήρους κύκλου επισκέψεων παρακολούθησης που πραγματοποιεί ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός για την Ασφάλεια στη Θάλασσα (EMSA) στα κράτη μέλη με σκοπό την παρακολούθηση της εφαρμογής της οδηγίας 2009/16/ΕΚ, η Επιτροπή θα πρέπει να αξιολογήσει την εφαρμογή της οδηγίας αυτής το αργότερο ... [**πέντε** έτη από την ημερομηνία **μεταφοράς** της τροποποιητικής αυτής οδηγίας **στο εθνικό δίκαιο**] και να υποβάλει σχετική έκθεση στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο. Τα κράτη μέλη θα πρέπει να συνεργάζονται με την Επιτροπή προς συγκέντρωση όλων των απαραίτητων πληροφοριών για την αξιολόγηση αυτή. **Η επόμενη αξιολόγηση θα πρέπει να πραγματοποιηθεί πέντε έτη μετά την πρώτη.**

⁸ 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, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2011/182/oj>).

- (26) Δεδομένου ότι οι στόχοι της παρούσας οδηγίας ■ δεν μπορούν να επιτευχθούν ικανοποιητικά από τα κράτη μέλη εξαιτίας του διεθνούς χαρακτήρα των θαλάσσιων μεταφορών, μπορούν όμως, λόγω των αποτελεσμάτων της από κοινού δράσης του δικτύου των κρατών μελών, να επιτευχθούν καλύτερα σε επίπεδο Ένωσης, η Ένωση δύναται να λάβει μέτρα σύμφωνα με την αρχή της επικουρικότητας, όπως διατυπώνεται 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.
- (27) *Εάν μια επιθεώρηση δεν διενεργηθεί λόγω έκτακτων και απρόβλεπτων περιστάσεων που καθιστούν αδύνατη την πραγματοποίηση επιθεώρησης, όπως φυσικές καταστροφές, πανδημίες ή καταστάσεις έκτακτης ανάγκης στον τομέα της δημόσιας υγείας ή τρομοκρατικές επιθέσεις, δεν θα πρέπει να λογίζεται ως μη διεξαχθείσα επιθεώρηση. Οι περιστάσεις αυτές θα πρέπει να αιτιολογούνται δεόντως και να κοινοποιούνται στην Επιτροπή.*

(28) *Προκειμένου να μην υποβληθούν σε δυσανάλογη διοικητική επιβάρυνση τα περίκλειστα κράτη μέλη, ένας κανόνας de minimis θα πρέπει να επιτρέπει στα κράτη μέλη αυτά να αποκλίνουν από τις διατάξεις της οδηγίας 2009/16/ΕΚ, πράγμα που σημαίνει ότι αυτά τα κράτη μέλη, εφόσον πληρούν ορισμένα κριτήρια, δεν θα πρέπει να υποχρεούνται να μεταφέρουν την οδηγία 2009/16/ΕΚ στο εθνικό τους δίκαιο.*

(29) Επομένως, η οδηγία 2009/16/ΕΚ 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) Στο άρθρο 2, το πρώτο εδάφιο τροποποιείται ως εξής:
 - α) **το σημείο 1) τροποποιείται ως εξής:**
 - i) τα στοιχεία γ) και δ) αντικαθίστανται από το ακόλουθο κείμενο:**
 - «γ) διεθνής σύμβαση πρόληψης ρυπάνσεως της θαλάσσης από πλοία του 1973, και το σχετικό πρωτόκολλο του 1978 (MARPOL 73/78)·**
 - δ) διεθνής σύμβαση για πρότυπα εκπαίδευσης, έκδοσης πιστοποιητικών και τήρησης φυλακών ναυτικών του 1978 (STCW)·»·**
 - ii) προστίθενται τα ακόλουθα στοιχεία ■ :
 - αιβ) διεθνής σύμβαση για τον έλεγχο και τη διαχείριση του ερματικού ύδατος πλοίων και των ιζημάτων («σύμβαση BWM»)
 - 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» ■).»·

β) το σημείο 3) διαγράφεται·

γ) 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.»·

δ) *παρεμβάλλεται το ακόλουθο σημείο:*

«8α. “Επιθεώρηση”: 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.»

ε) *τα σημεία 11), 12) και 13) αντικαθίστανται από το ακόλουθο κείμενο:*

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

12. “Λεπτομερέστερη επιθεώρηση”: επιθεώρηση η οποία περιλαμβάνει την εμβέλεια αρχικής επιθεώρησης, κατά την οποία ολόκληρο το πλοίο, ο εξοπλισμός και το πλήρωμά του, ή μέρος αυτών, ανάλογα με την περίπτωση, υποβάλλονται σε διεξοδική εξέταση, στις περιπτώσεις που προσδιορίζονται στο άρθρο 13 παράγραφος 3, όσον αφορά την κατασκευή του πλοίου, τον εξοπλισμό του, την επάνδρωσή του, τις συνθήκες διαβίωσης και εργασίας και τη συμμόρφωση με τις επιχειρησιακές διαδικασίες που ισχύουν στο πλοίο.

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

στ) *το σημείο 19) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:*

«19. “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) οι παράγραφοι 3 και 4 αντικαθίστανται από το ακόλουθο κείμενο:

«3. Κατά την επιθεώρηση πλοίου το οποίο φέρει τη σημαία κράτους που δεν είναι μέρος σύμβασης, τα κράτη μέλη φροντίζουν ώστε η μεταχείριση του πλοίου και του πληρώματός του να μην είναι ενοϊκότερη από εκείνη πλοίου που φέρει τη σημαία κράτους το οποίο είναι μέρος της σύμβασης αυτής. Τέτοια πλοία υπόκεινται σε λεπτομερέστερη επιθεώρηση σύμφωνα με τις διαδικασίες που προβλέπει το ΜΣ των Παρισίων. Ωστόσο, πλοίο που φέρει τη σημαία κράτους το οποίο δεν είναι μέρος της σύμβασης CLC του 92, της σύμβασης του 2001 για τα καύσιμα δεξαμενής πλοίων και της σύμβασης του Ναϊρόμπι δεν υπόκειται αυτομάτως σε λεπτομερέστερη επιθεώρηση, εάν διαθέτει το απαιτούμενο πιστοποιητικό από κράτος που είναι μέρος των ανωτέρω συμβάσεων και ο επιθεωρητής που διενεργεί την επιθεώρηση κρίνει περιττή μια λεπτομερέστερη επιθεώρηση. Η απόφαση αυτή και το σκεπτικό της καταγράφονται στη βάση δεδομένων των επιθεωρήσεων.

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.**»·

β) παρεμβάλλεται 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** που να καθορίζουν τις λεπτομέρειες ενός τέτοιου **παράλληλου και διακριτού** ειδικού καθεστώτος ελέγχου από το κράτος λιμένα για **αυτά** τα 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 αυτά υπέχουν δεν λαμβάνονται υπόψη κατά τον υπολογισμό των **υποχρεώσεων** ετήσιων επιθεωρήσεων των κρατών μελών που είναι μέρη του ΜΣ των Παρισίων.».

4) Το άρθρο 6 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Άρθρο 6

Λεπτομέρειες συμμόρφωσης με την υποχρέωση επιθεωρήσεων

Το κράτος μέλος που δεν διεξάγει τις επιθεωρήσεις που απαιτούνται σύμφωνα με το άρθρο 5 παράγραφος 2 στοιχείο α), εκπληρώνει **παρόλα αυτά** την υποχρέωση που υπέχει σύμφωνα με τη διάταξη αυτή εφόσον οι μη διεξαχθείσες επιθεωρήσεις δεν υπερβαίνουν το 10 % του συνολικού αριθμού πλοίων προτεραιότητας Ι που καταπλέουν στους λιμένες και στα αγκυροβόλιά 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 μη τακτικά 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 που υπάγονται στην κατηγορία υψηλού κινδύνου τα οποία, σύμφωνα με τις πληροφορίες που περιέχονται στη βάση δεδομένων των επιθεωρήσεων, καταπλέουν μη τακτικά σε λιμένες της Ένωσης.».

- 5) ***Στο άρθρο 7, ο τίτλος και οι παράγραφοι 1 και 2 αντικαθίστανται από το ακόλουθο κείμενο:***

«Άρθρο 7

Διευθετήσεις που επιτρέπουν ισόρροπα μερίδια επιθεωρήσεων εντός της Ένωσης

- 1. Το κράτος μέλος, στο οποίο ο συνολικός αριθμός πλοίων προτεραιότητας I που καταπλέουν στους λιμένες του υπερβαίνει το μερίδιό του σε 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 σε επιθεωρήσεις και εφόσον δεν αφήνει χωρίς επιθεώρηση ποσοστό άνω του 40 % του συνολικού αριθμού πλοίων προτεραιότητας I που καταπλέουν σε λιμένες και αγκυροβόλιά του.***

2. Το κράτος μέλος, στο οποίο ο συνολικός αριθμός πλοίων προτεραιότητας I και προτεραιότητας II που καταπλέουν στους λιμένες του είναι κατώτερος από το 150 % του μεριδίου των επιθεωρήσεων που αναφέρεται στο άρθρο 5 παράγραφος 2 στοιχείο β), θεωρείται ότι εκπληρώνει *παρόλα αυτά* την υποχρέωσή του για ετήσιες επιθεωρήσεις ■ εάν διεξάγει 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) Το άρθρο 8 τροποποιείται ως εξής:

α) οι παράγραφοι 1, **2 και 3** αντικαθίστανται από το ακόλουθο κείμενο:

«1. Τα κράτη μέλη μπορούν να αποφασίσουν να αναβάλουν την επιθεώρηση πλοίου προτεραιότητας I ή προτεραιότητας II σε οποιαδήποτε από τις 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*.

- 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 ένας τέτοιος λιμένας κατάπλου έχει συμφωνήσει εκ των προτέρων να διεξαγάγει την επιθεώρηση· **ή**
- γ) **εάν η επιθεώρηση πλοίου, περιλαμβανομένων των επιβατηγών πλοίων ro-ro ή των ταχύπλων επιβατηγών σκαφών που εκτελούν τακτικά δρομολόγια, μπορεί να διενεργηθεί στον ίδιο λιμένα κατάπλου εντός 15 ημερών από τον πραγματικό χρόνο απόπλου.**

Οι αναβληθείσες αυτές επιθεωρήσεις δεν προσμετρώνται για την αξιολόγηση της συμμόρφωσης του κράτους μέλους με τη δέσμευση επιθεώρησης που αναφέρεται στα άρθρα 6 και 7, εάν έχουν καταχωριστεί ως τέτοιες στη βάση δεδομένων των επιθεωρήσεων.

2. Όταν μια επιθεώρηση δεν διεξαχθεί επί πλοίου προτεραιότητας I ή προτεραιότητας II για επιχειρησιακούς λόγους, δεν υπολογίζεται ως μη διεξαχθείσα επιθεώρηση, με την προϋπόθεση ότι ο λόγος μη διεξαγωγής της καταχωρίζεται στη βάση δεδομένων των επιθεωρήσεων και συντρέχει οποιαδήποτε από τις 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·
 - β) ο κατάπλους του πλοίου πραγματοποιείται αποκλειστικά κατά τη διάρκεια της νύκτας ■ κατά την έννοια του άρθρου 2 *παράγραφος 1 σημείο 10*). 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 να διεξαχθεί ικανοποιητικά η επιθεώρηση.*

3. *Εάν μια 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 Ι εντός 15 ημερών· ή*
 - β) ο κατάπλους του πλοίου πραγματοποιείται αποκλειστικά κατά τη διάρκεια της νύκτας ή η διάρκειά του είναι υπερβολικά σύντομη και δεν επιτρέπει να διεξαχθεί ικανοποιητικά η επιθεώρηση, ο δε 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 τον λιμένα ή το θαλάσσιο περιβάλλον, ο δε λόγος μη διεξαγωγής της επιθεώρησης καταχωρίζεται στη βάση δεδομένων των επιθεωρήσεων.»·*

β) προστίθεται η ακόλουθη παράγραφος:

«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.».

I

7) Το άρθρο 9 διαγράφεται.

8) Στο άρθρο 10, οι παράγραφοι 2 και 3 αντικαθίστανται 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 73/78, AFS 2001, BWM, CLC 92, τη διεθνή σύμβαση του 2001 για τα καύσιμα δεξαμενής πλοίων, τη σύμβαση του Ναϊρόμπι **και τη** σύμβαση του Χονγκ Κονγκ **■** σύμφωνα με το παράρτημα I μέρος I.3 και το παράρτημα II. **■**

3. *Ανατίθενται στην Επιτροπή 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, μεσαίες και χαμηλές επιδόσεις. Οι σχετικές εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης που προβλέπεται στο άρθρο 31 παράγραφος 2.»*

- 9) *Το άρθρο 13 τροποποιείται ως εξής:*
- α) *στην παράγραφο 1, το στοιχείο γ) αντικαθίσταται με το ακόλουθο:*
- «γ) είναι ικανοποιημένος με τη γενική κατάσταση του πλοίου, περιλαμβανομένων των συνθηκών υγιεινής του πλοίου, του μηχανοστασίου του και των χώρων ενδιαίτησης.»*
- β) *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 3Α και 3Β:*
- πλοία που υπάγονται στην κατηγορία υψηλού κινδύνου,*
 - επιβατηγά πλοία, πετρελαιοφόρα, δεξαμενόπλοια που μεταφέρουν αέριο, επιβλαβείς υγρές ουσίες (EYΟ) ή χημικά προϊόντα ή φορτηγά χύδην φορτίου, ηλικίας άνω των 12 ετών,*

- *πλοία που υπάγονται στην κατηγορία υψηλού κινδύνου ή επιβατηγά πλοία, πετρελαιοφόρα, δεξαμενόπλοια που μεταφέρουν αέριο, ΕΥΟ ή χημικά προϊόντα ή φορτηγά χύδην φορτίου, ηλικίας άνω των 12 ετών, σε περίπτωση προεξεχόντων ή απρόβλεπτων 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.»*

β) η παράγραφος 3 διαγράφεται·

γ) η παράγραφος 4 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«4. Εκτεταμένη επιθεώρηση διεξάγεται, **στο μέτρο του δυνατού**, από **τουλάχιστον** δύο αξιωματικούς ελέγχου του κράτους λιμένα. **Εάν αυτό δεν είναι εφικτό, οι λόγοι καταχωρίζονται δεόντως στη βάση δεδομένων των επιθεωρήσεων.** Η εμβέλεια της εκτεταμένης επιθεώρησης, περιλαμβανομένων 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 που προβλέπεται στο άρθρο 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) παρεμβάλλεται η ακόλουθη παράγραφος:

«4α. *Ο έχων την εκμετάλλευση ή ο πλοίαρχος του πλοίου φροντίζει να περιληφθεί 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) οι παράγραφοι 1 έως 4 αντικαθίστανται από το ακόλουθο κείμενο:

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

- α) φέρει σημαία κράτους που *περιλαμβάνεται 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
- β) φέρει σημαία κράτους που *περιλαμβάνεται στον* κατάλογο υψηλών ή μεσαίων 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 προηγούμενων 24 μηνών σε λιμένα ή αγκυροβόλιο κράτους μέλους ή κράτους που έχει υπογράψει το ΜΣ των Παρισίων. █

Το πρώτο εδάφιο της παρούσας παραγράφου δεν εφαρμόζεται στις περιπτώσεις που αναφέρονται στο άρθρο 21 παράγραφος 6.

Η απαγόρευση πρόσβασης εφαρμόζεται αμέσως μόλις το πλοίο αναχωρήσει από τον λιμένα ή το αγκυροβόλιο όπου του επιβλήθηκε για τρίτη φορά κράτηση και όπου εκδόθηκε διαταγή απαγόρευσης πρόσβασης.

2. ***Η διαταγή απαγόρευσης πρόσβασης αίρεται μόνο μετά την πάροδο τριών μηνών από την ημερομηνία έκδοσης της διαταγής και εφόσον πληρούνται οι προϋποθέσεις που απαριθμούνται στις παραγράφους 3 έως 6 του παραρτήματος VIII.***

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 μεσαίων επιδόσεων που αναφέρονται στην παράγραφο 1·*
 - β) 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 Συμβουλίου**

- γ) η εταιρεία διαχείρισης του πλοίου έχει υψηλές επιδόσεις σύμφωνα με το παράρτημα I μέρος I.1· και
- δ) 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, απαγορεύεται μονίμως η πρόσβαση σε λιμένες και αγκυροβόλια εντός της Ένωσης.

4. Κάθε μεταγενέστερη κράτηση πλοίου που φέρει σημαία κράτους **που εμφανίζεται στον** κατάλογο μεσαίων 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 οποιονδήποτε λιμένα και αγκυροβόλιο εντός της Ένωσης.

* 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).»·

- β) παρεμβάλλονται οι ακόλουθες **παράγραφοι**:

«4α. ■ Σε πλοίο το οποίο φέρει σημαία κράτους **που εμφανίζεται στον** κατάλογο υψηλών επιδόσεων **και στο οποίο** επιβάλλεται κράτηση σε λιμένα ή αγκυροβόλιο **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.»

13) Στο άρθρο 17, το πρώτο εδάφιο αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

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

- 14) 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 κράτησης πλοίου ή απαγόρευσης πρόσβασης που επιβάλλεται από αρμόδια αρχή. Η προσφυγή δεν αναστέλλει την κράτηση πλοίου ή την απαγόρευση πρόσβασης.».
- 15) 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 να πληρούνται οι προϋποθέσεις που καθορίζει η αρμόδια αρχή οποιουδήποτε κράτους μέλους στον λιμένα επιθεώρησης· ή

β) έχοντας αρνηθεί να συμμορφωθούν προς τις εφαρμοστέες απαιτήσεις των συμβάσεων, μη μεταβαίνοντας **στην** οριζόμενη επισκευαστική μονάδα.

Η διαταγή απαγόρευσης πρόσβασης αρχίζει να ισχύει από την ημερομηνία έκδοσής της. **Η διαταγή απαγόρευσης πρόσβασης αίρεται μετά την πάροδο 12 μηνών και εφόσον πληρούνται οι προϋποθέσεις που απαριθμούνται στις παραγράφους 3 έως 6 του παραρτήματος VIII.»·**

β) στην παράγραφο 5, το δεύτερο εδάφιο αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Στις περιπτώσεις της παραγράφου 4 πρώτο εδάφιο στοιχείο β), η αρμόδια αρχή του κράτους μέλους στο οποίο βρίσκεται η επισκευαστική μονάδα ενημερώνει την αρχή του κράτους μέλους που επέβαλε στο πλοίο την κράτηση 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 πρώτο εδάφιο 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:

«6. Κατά παρέκκλιση από την παράγραφο 4, μπορεί να επιτραπεί η πρόσβαση σε συγκεκριμένο λιμένα ή αγκυροβόλιο από την οικεία αρχή του συγκεκριμένου 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 ελλείψεις σύμφωνα με την παράγραφο 1, αρκεί ο πλοιοκτήτης, ο έχων την εκμετάλλευση ή ο πλοίαρχος του συγκεκριμένου πλοίου να έχει εφαρμόσει κατάλληλα μέτρα για τον ασφαλή κατάπλου, τα οποία να ικανοποιούν την αρμόδια αρχή του κράτους μέλους.»

16) Στο άρθρο 22, η παράγραφος 7 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«7. Σε συνεργασία με τα κράτη μέλη και **το ΜΣ των Παρισίων 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** ■ αναπτύσσει πρόγραμμα επαγγελματικής ■ κατάρτισης **για να στηρίζει την κατάρτιση και την αξιολόγηση των δεξιοτήτων των επιθεωρητών που πραγματοποιούν τον έλεγχο του κράτους λιμένα από τα κράτη μέλη, συμπληρωματικά στην πολιτική κατάρτισης του ΜΣ των Παρισίων, με σκοπό την εναρμόνιση των πρακτικών ελέγχου** ■ από το κράτος λιμένα. ■

Σε συνεργασία με τα κράτη μέλη **και το ΜΣ των Παρισίων**, η Επιτροπή προσδιορίζει και προβλέπει σε συνεχή βάση νέες ανάγκες κατάρτισης **ως συμβολή** για την τροποποίηση των προγραμμάτων σπουδών, της διδακτέας ύλης και του περιεχομένου του προγράμματος κατάρτισης των επιθεωρητών, ιδίως όσον αφορά νέες **προκλήσεις για την ασφάλεια στη θάλασσα που σχετίζονται με** περιβαλλοντικά, κοινωνικά και εργασιακά ζητήματα, νέες **τεχνολογίες και σε σχέση με τις πρόσθετες υποχρεώσεις που απορρέουν από τα σχετικά μέσα.**».

17) Στο άρθρο 23, οι παράγραφοι 1 και 2 αντικαθίστανται από το ακόλουθο κείμενο:

- «1. Τα κράτη μέλη λαμβάνουν τα ενδεδειγμένα μέτρα για να εξασφαλίσουν ότι οι πλοηγοί τους, οι οποίοι προσορμίζουν και αποπροσορμίζουν πλοία ή οι οποίοι αναλαμβάνουν να οδηγήσουν πλοία που προορίζονται να καταπλεύσουν σε λιμένα ή που διέρχονται από ένα κράτος μέλος, ενημερώνουν αμέσως την αρμόδια αρχή του κράτους λιμένα ή το παράκτιο κράτος, ανάλογα με την περίπτωση, κάθε φορά που πληροφορούνται, κατά την άσκηση των συνήθων καθηκόντων τους, ότι υπάρχουν καταφανείς ανωμαλίες οι οποίες ενδεχομένως μειώνουν την **ασφάλεια, περιλαμβανομένης** της ασφαλούς πλοήγησης του πλοίου ■ ή την ασφάλεια των ναυτικών που βρίσκονται επί του πλοίου ή ενδέχεται να συνιστούν απειλή βλάβης του θαλάσσιου περιβάλλοντος.
2. Εάν λιμενικές αρχές ή οργανισμοί πληροφορηθούν, κατά την άσκηση των συνήθων καθηκόντων τους, ότι ένα πλοίο εντός του λιμένα τους παρουσιάζει καταφανείς ανωμαλίες οι οποίες ενδεχομένως μειώνουν την **ασφάλεια, περιλαμβανομένης της ασφαλούς πλοήγησης** του πλοίου ■ ή **την ασφάλεια** των ναυτικών που βρίσκονται επί του πλοίου **ή ενδέχεται να συνιστούν** απειλή βλάβης του θαλάσσιου περιβάλλοντος, ενημερώνουν αμέσως την αρμόδια αρχή του οικείου κράτους λιμένα.».

18) Στο άρθρο 24, οι παράγραφοι 2 και 3 αντικαθίστανται 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 τους, 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 πληροφορίες αυτές 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.

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

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

19) Παρεμβάλλεται το ακόλουθο άρθρο ■ :

«Άρθρο 24α

Ηλεκτρονικά πιστοποιητικά

Η Επιτροπή, σε στενή συνεργασία με τα κράτη μέλη, εκδίδει εκτελεστικές πράξεις με τις οποίες καθορίζονται οι λειτουργικές και τεχνικές προδιαγραφές για ένα εργαλείο επικύρωσης ■ για τα ηλεκτρονικά **προβλεπόμενα από τον νόμο** πιστοποιητικά ■ . Οι σχετικές εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης που προβλέπεται στο άρθρο 31 παράγραφος 2.» ■

20) Το άρθρο 25 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Άρθρο 25

Ανταλλαγή πληροφοριών και συνεργασία

Κάθε κράτος μέλος φροντίζει ώστε οι λιμενικές αρχές ή οργανισμοί και οι άλλες σχετικές αρχές ή φορείς να 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 Συμβουλίου*, καθώς και, κατά περίπτωση, του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 725/2004·

- β) πληροφορίες σχετικά με πλοία που απέπλευσαν χωρίς να συμμορφώνονται με το άρθρο 7 της οδηγίας (ΕΕ) 2019/883·
- 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.

* 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).».

21) 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 πρώτο εδάφιο 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 καταρτίζει, εφαρμόζει ■ και διατηρεί σύστημα διαχείρισης ποιότητας για τα επιχειρησιακά μέρη των σχετικών με το κράτος λιμένα δραστηριοτήτων των διοικήσεών τους, *που εμπλέκονται άμεσα σε επιθεωρήσεις. Το εν λόγω σύστημα διαχείρισης της ποιότητας πιστοποιείται σύμφωνα με τα ισχύοντα διεθνή πρότυπα ποιότητας εντός ... [πέντε έτη από την ημερομηνία μεταφοράς στο εθνικό δίκαιο που αναφέρεται στο άρθρο 2 της παρούσας τροποποιητικής οδηγίας].».*

22) ■ 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 σημείο 1) όσον αφορά τον κατάλογο των εκεί οριζόμενων Συμβάσεων, αφού οι Συμβάσεις αυτές 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, *κατευθυντήριων γραμμών, οδηγιών και εγκυκλίων* σχετικά με τον έλεγχο των πλοίων από το κράτος λιμένα που υιοθετήθηκαν από το ΜΣ των Παρισίων και παρατίθενται στο εν λόγω παράρτημα.».



23) *Παρεμβάλλεται το ακόλουθο άρθρο:*

«Άρθρο 31α

Τροποποιήσεις των Συμβάσεων

Οι τροποποιήσεις των Συμβάσεων που παρατίθενται στο άρθρο 2 σημείο 1) της παρούσας οδηγίας εφαρμόζονται με την επιφύλαξη της διαδικασίας ελέγχου συμβατότητας που ορίζεται στο άρθρο 5 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2099/2002.».

24) 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, **το άρθρο 24α παράγραφος 1** 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.».*

25) Το άρθρο 35 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Άρθρο 35

Επανεξέταση της εφαρμογής

Η Επιτροπή, έως την/τις ... [πέντε έτη από την ημερομηνία **μεταφοράς** της παρούσας τροποποιητικής οδηγίας στο εθνικό δίκαιο] υποβάλλει έκθεση στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο σχετικά με την εφαρμογή της παρούσας οδηγίας και τη συμμόρφωση με αυτήν. Με βάση την έκθεση αυτή, η Επιτροπή αποφασίζει αν είναι αναγκαίο να υποβάλει νομοθετική πρόταση για την τροποποίηση της παρούσας οδηγίας ή πρόσθετες νομοθετικές πράξεις στον τομέα αυτόν. **Η επόμενη αξιολόγηση πραγματοποιείται πέντε έτη μετά την πρώτη.**

Αφού ο IMO ολοκληρώσει την αναθεώρηση του οικείου δείκτη έντασης άνθρακα (CII), η Επιτροπή αξιολογεί την καταλληλότητά του ως περιβαλλοντικής παραμέτρου που χρησιμοποιείται για τον προσδιορισμό της κατηγορίας κινδύνου πλοίου βάσει της παρούσας οδηγίας και εξετάζει το ενδεχόμενο υποβολής νομοθετικής πρότασης, ανάλογα με την περίπτωση.».

- 26) Το παράρτημα I τροποποιείται σύμφωνα με το παράρτημα I της παρούσας οδηγίας.
- 27) Το παράρτημα II αντικαθίσταται από το κείμενο του παραρτήματος II της παρούσας οδηγίας.
- 28) Το παράρτημα III απαλείφεται.
- 29) Το παράρτημα IV αντικαθίσταται από το κείμενο του παραρτήματος III της παρούσας οδηγίας.
- 30) Το παράρτημα V αντικαθίσταται από το κείμενο του παραρτήματος IV της παρούσας οδηγίας.
- 31) Το παράρτημα VIII αντικαθίσταται από το κείμενο του παραρτήματος V της παρούσας οδηγίας.
- 32) ***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 ... [30 μήνες 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 διατάξεις αυτές, όταν θεσπίζονται από τα κράτη μέλη, περιέχουν παραπομπή στην παρούσα οδηγία ή συνοδεύονται από σχετική 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 στο εθνικό δίκαιο 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.

....

Για το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο

Η Πρόεδρος

Για το Συμβούλιο

Ο/Η Πρόεδρος

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι

«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 δεξαμενόπλοια που μεταφέρουν χημικά προϊόντα, φυσικό αέριο, **EYO** ή φορτίο 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 όλες τις υποχρεωτικές πράξεις του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (ΙΜΟ) και της Διεθνούς Οργάνωσης Εργασίας (ΙΛΟ) 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 τον κανονισμό (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 ΙΙ, παρουσίασαν **περισσότερες** ελλείψεις από τον αριθμό των ελλείψεων που σχετίζονται με τις συμβάσεις MARPOL 73/78, AFS 2001, BWM, CLC 92, τη διεθνή σύμβαση του 2001 για την αστική ευθύνη για ζημία ρύπανσης από πετρέλαιο κίνησης, **τη σύμβαση του** Ναϊρόμπι **και τη σύμβαση του** Χονγκ Κονγκ, ο οποίος αναφέρεται στο παράρτημα ΙΙ, 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 12 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 36 μήνες. Τα πλοία χαμηλού κινδύνου καθίστανται επιλέξιμα για επιθεώρηση από τον εικοστό τέταρτο μήνα.*

2. Πρόσθετες επιθεωρήσεις

Τα πλοία για τα οποία ισχύουν οι παρακάτω προεξέχοντες ή μη αναμενόμενοι παράγοντες υποβάλλονται σε επιθεώρηση ανεξάρτητα από τον χρόνο 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 αποτέλεσαν αντικείμενο έκθεσης ή κοινοποίησης από άλλο κράτος μέλος.**
- Πλοία των οποίων η ταυτότητα δεν είναι δυνατόν να προσδιοριστεί στη 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,**

- 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,
- 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. Στις εκθέσεις αυτές 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.*
- *Πλοία τα οποία αποτέλεσαν αντικείμενο αναφοράς ή καταγγελίας, περιλαμβανομένης 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, περιουσίες 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 σχεδίου αυτού από επιθεωρητή.*

3. Σύστημα επιλογής

3Α. Τα πλοία προτεραιότητας I επιθεωρούνται ως εξής:

α) Εκτεταμένη επιθεώρηση διενεργείται επί:

- οποιοδήποτε πλοίου ανήκει σε κατηγορία υψηλού κινδύνου και δεν έχει επιθεωρηθεί κατά τους τελευταίους έξι μήνες,
- οποιοδήποτε επιβατηγού πλοίου, πετρελαιοφόρου, δεξαμενόπλοιου που μεταφέρει φυσικό αέριο, ΕΧΥ ή χημικά προϊόντα ή φορτίο 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:

- οποιοδήποτε πλοίου πλην επιβατηγών, πετρελαιοφόρων, δεξαμενόπλοιων που μεταφέρουν φυσικό αέριο, ΕΧΥ ή χημικά προϊόντα ή φορτίο 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, δεξαμενόπλοιου που μεταφέρει φυσικό αέριο, EXY ή χημικά προϊόντα ή φορτίο χύδην, ηλικίας άνω των 12 ετών.*
- *Διενεργείται λεπτομερέστερη επιθεώρηση επί οποιουδήποτε άλλου πλοίου πλην επιβατηγού πλοίου, πετρελαιοφόρου, δεξαμενόπλοιου που μεταφέρει φυσικό αέριο, EXY ή χημικά προϊόντα ή φορτίο χύδην, ηλικίας άνω των 12 ετών.*
- *Διενεργείται εκτεταμένη επιθεώρηση επί οποιουδήποτε πλοίου κατά την πρώτη επιθεώρηση μετά την άρση εντολής απαγόρευσης πρόσβασης.*

3B. *Εφόσον η αρμόδια αρχή αποφασίσει να επιθεωρήσει πλοίο προτεραιότητας II, 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, δεξαμενόπλοιου που μεταφέρει φυσικό αέριο, ΕΧΥ ή χημικά προϊόντα ή φορτίο χύδην ηλικίας άνω των 12 ετών που ανήκει σε κατηγορία τυπικού κινδύνου και δεν έχει επιθεωρηθεί κατά τους τελευταίους 10 μήνες, ή*
- οποιοδήποτε επιβατηγού πλοίου, πετρελαιοφόρου, δεξαμενόπλοιου που μεταφέρει φυσικό αέριο, ΕΧΥ ή χημικά προϊόντα ή φορτίο χύδην ηλικίας άνω των 12 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, δεξαμενόπλοιου που μεταφέρει φυσικό αέριο, EXY ή χημικά προϊόντα ή φορτίο χύδην, ηλικίας άνω των 12 ετών που ανήκει σε κατηγορία τυπικού κινδύνου και δεν έχει επιθεωρηθεί κατά τους τελευταίους 10 μήνες, ή*
- *οποιοδήποτε πλοίου πλην επιβατηγού πλοίου, πετρελαιοφόρου, δεξαμενόπλοιου που μεταφέρει φυσικό αέριο, EXY ή χημικά προϊόντα ή φορτίο χύδην ηλικίας άνω των 12 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 οποιουδήποτε πλοίου ανήκει σε κατηγορία υψηλού κινδύνου και επί οποιουδήποτε επιβατηγού πλοίου, πετρελαιοφόρου, δεξαμενόπλοιου που μεταφέρει φυσικό αέριο, EXY ή χημικά προϊόντα ή φορτίο χύδην, ηλικίας άνω των 12 ετών,*
- *διενεργείται λεπτομερέστερη επιθεώρηση επί οποιουδήποτε άλλου πλοίου πλην επιβατηγού πλοίου, πετρελαιοφόρου, δεξαμενόπλοιου που μεταφέρει φυσικό αέριο, EXY ή χημικά προϊόντα ή φορτίο χύδην, ηλικίας άνω των 12 ετών.»*

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙ

«ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΤΩΝ ΚΑΤΗΓΟΡΙΩΝ ΚΙΝΔΥΝΟΥ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

(που αναφέρονται στο άρθρο 10 παράγραφος 2)

Γενικές παράμετροι		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 των IMO/ ILO που απαριθμούνται στο άρθρο 2 επικυρώθηκαν	-		-	Ναι	
4α	Αναγνωρισμένος οργανισμός	Επιδόσεις	Υ		-	Υψηλές	
			M		-	-	-
			X		Χαμηλές	1	-
			ΠΧ	Πολύ χαμηλές	-		
4β		Αναγνωρισμένος από ΕΕ	-	-	Ναι		

5	Εταιρεία	Επιδόσεις	Υ	-	-	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						
█						
9	Αριθμός ελλείψεων σχετιζόμενων με τις συμβάσεις MARPOL 73/78, AFS 2001, BWM, CLC 92, τη διεθνή σύμβαση του 2001 για την αστική ευθύνη για ζημία ρύπανσης από πετρέλαιο κίνησης, τη σύμβαση του Ναϊρόμπι και τη σύμβαση του Χονγκ Κονγκ που καταχωρίστηκαν σε κάθε επιθεώρηση εντός των προηγούμενων 36 μηνών	Ελλείψεις	> 2 σε μία από τις επιθεωρήσεις	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».

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙΙ

«ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 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 I της σύμβασης MARPOL, κανονισμός 7.1)·
13. διεθνές πιστοποιητικό πρόληψης της ρύπανσης για τη μεταφορά επιβλαβών υγρών ουσιών χύδην (NLS) (MARPOL, παράρτημα II, κανονισμός 9.1)·
14. διεθνές πιστοποιητικό για την πρόληψη της ρύπανσης από λύματα (ISPPC) (MARPOL, παράρτημα IV, 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 διεθνούς σύμβασης του 2001 για την αστική ευθύνη για ζημία ρύπανσης από πετρέλαιο κίνησης)·
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 73/78, 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 73/78, παράρτημα I, κανονισμοί 17 και 36)·
36. βιβλίο καταγραφής φορτίου (MARPOL, παράρτημα II, κανονισμός 15)·
37. βιβλίο απορριμμάτων, μέρη I και II (MARPOL 73/78, παράρτημα V, κανονισμός 10.3)· (MARPOL 73/78, παράρτημα V, κανονισμός 10)·

38. σχέδιο διαχείρισης απορριμμάτων [MARPOL 73/78, 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 73/78, παράρτημα VI, κανονισμός 13.5.3)·
40. ημερολόγιο πλοίου για την εναλλαγή μαζούτ (παράρτημα VI της σύμβασης MARPOL 73/78, κανονισμός 14.6)·
41. βιβλίο καταγραφής ουσιών που καταστρέφουν τη στιβάδα του όζοντος (MARPOL 73/78, 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 73/78, 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 73/78, 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 μεταφορέων 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/ΕΚ.».

I

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ IV

«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

Διεθνής σύμβαση για την αστική ευθύνη για ζημία ρύπανσης από πετρέλαιο κίνησης

I

- *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 Ωρες εργασίας ή ανάπαυσης και καταλληλότητα προς εκτέλεση καθηκόντων».

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ V

«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)

- 1) 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.
- 2) 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.

- 3) 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.***
- 4) 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.
- 5) 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.

- 6) 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.
- 7) 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.
- 8) 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.
- 9) 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 VI

«ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ XII

ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΕΣ ΤΗΣ ΒΑΣΗΣ ΔΕΔΟΜΕΝΩΝ ΤΩΝ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΕΩΝ

(που αναφέρονται στο 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.»*

Or. en