

20.3.2024

A9-0422/36

Τροπολογία 36

Karima Delli

εξ ονόματος της Επιτροπής Μεταφορών και Τουρισμού

Έκθεση

A9-0422/2023

Caroline Nagtegaal

Τροποποίηση της οδηγίας 2009/18/ΕΚ για τον καθορισμό των θεμελιωδών αρχών που διέπουν τη διερεύνηση των ατυχημάτων στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών (COM(2023)0270 – C9-0189/2023 – 2023/0164(COD))

Πρόταση οδηγίας

—

ΤΡΟΠΟΛΟΓΙΕΣ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ*

επί της πρότασης της Επιτροπής

ΟΔΗΓΙΑ (ΕΕ) 2024/...

ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

της ...

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

Επιτροπής

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ
ΕΝΩΣΗΣ,

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

Έχοντας υπόψη την πρόταση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής,

Κατόπιν διαβίβασης του σχεδίου νομοθετικής πράξης στα εθνικά κοινοβούλια,

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

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, C/2023/875, 8.12.2023, ELI: <http://data.europa.eu/eli/C/2023/875/oj>.

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

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Η οδηγία 2009/18/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου³ θεσπίζει τις θεμελιώδεις αρχές που διέπουν τη διερεύνηση των ατυχημάτων στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών και προβλέπει ένα σύστημα για τη διερεύνηση θεμάτων ναυτικής ασφάλειας (εφεξής «διερεύνηση ασφάλειας»). Τα ναυτικά ατυχήματα που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της εν λόγω οδηγίας διερευνώνται από ανεξάρτητους οργανισμούς διερεύνησης που έχουν συσταθεί στα κράτη μέλη για τη βελτίωση της ασφάλειας στη θάλασσα, καθώς και για την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος, **προκειμένου να αντληθούν διδάγματα από το παρελθόν με σκοπό την πρόληψη μελλοντικών ατυχημάτων και συμβάντων.**
- (2) Από την έναρξη ισχύος της οδηγίας 2009/18/ΕΚ, έχουν σημειωθεί αλλαγές στο διεθνές κανονιστικό περιβάλλον και τεχνολογικές εξελίξεις. Θα πρέπει να ληφθούν υπόψη οι εν λόγω αλλαγές και εξελίξεις, καθώς και η πείρα που αποκτήθηκε από την εφαρμογή της οδηγίας αυτής.

³ Οδηγία 2009/18/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 23ης Απριλίου 2009, για τον καθορισμό των θεμελιωδών αρχών που διέπουν τη διερεύνηση των ατυχημάτων στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών και για την τροποποίηση της οδηγίας 1999/35/ΕΚ του Συμβουλίου και της οδηγίας 2002/59/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (ΕΕ L 131 της 28.5.2009, σ. 114).

- (3) *Στο πλαίσιο αυτό, η Ένωση, σύμφωνα με τις διεθνείς δεσμεύσεις της για την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος, θα πρέπει να συνεχίσει να λαμβάνει ηγετικές πρωτοβουλίες σε έναν τομέα που ρυθμίζεται τόσο σε ευρωπαϊκό όσο και σε διεθνές επίπεδο.*
- (4) Η οδηγία 2009/18/ΕΚ αναφέρεται σε ορισμένα νομικά κείμενα που έχουν εγκριθεί από τον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό (ΙΜΟ), τα οποία έχουν καταργηθεί, τροποποιηθεί ή αναθεωρηθεί μετά την έναρξη ισχύος της. **Η εν λόγω οδηγία παραπέμπει, για παράδειγμα,** στον κώδικα του ΙΜΟ για τη διερεύνηση των ναυτικών ατυχημάτων και συμβάντων, ο οποίος εγκρίθηκε με το ψήφισμα Α.849(20) του ΙΜΟ στις 27 Νοεμβρίου 1997 και καταργήθηκε με τον κώδικα διεθνών προτύπων και συνιστώμενων πρακτικών για τη διερεύνηση ασφάλειας σε ναυτικό ατύχημα ή ναυτικό συμβάν, ο οποίος εγκρίθηκε με το ψήφισμα ΜSC.255(84) του ΙΜΟ στις 16 Μαΐου 2008 (εφεξής «κώδικας του ΙΜΟ για τη διερεύνηση ατυχημάτων»), και από τις κατευθυντήριες γραμμές για την παροχή συνδρομής στους διερευνητές κατά την εφαρμογή του κώδικα διερεύνησης ατυχημάτων, οι οποίες εγκρίθηκαν με το ψήφισμα Α.1075(28) του ΙΜΟ στις 4 Δεκεμβρίου 2013 (εφεξής «κατευθυντήριες γραμμές του ΙΜΟ για την παροχή συνδρομής στους διερευνητές κατά την εφαρμογή του κώδικα διερεύνησης ατυχημάτων»).

- (5) Ο κώδικας του IMO για τη διερεύνηση ατυχημάτων εισάγει νέους ορισμούς, όπως ο ορισμός της «αρχής διερεύνησης θεμάτων ναυτικής ασφάλειας», ενώ άλλες έννοιες απαλείφονται, όπως το «σοβαρό ατύχημα». Οι αλλαγές αυτές θα πρέπει να ενσωματωθούν στην οδηγία 2009/18/EK.
- (6) Η οδηγία 2009/18/EK παραπέμπει επίσης στην εγκύκλιο του IMO «*MSC-MEPC.Circ.3 – Εκθέσεις σχετικά με τα ναυτικά ατυχήματα και συμβάντα – Αναθεωρημένες εναρμονισμένες διαδικασίες υποβολής εκθέσεων*», της 18ης Δεκεμβρίου 2008, η οποία αντικαταστάθηκε από την εγκύκλιο του IMO «*MSC-MEPC. 3/circ.4/rev.1*», της 18ης Νοεμβρίου 2014.
- (7) Οι κατευθυντήριες γραμμές του IMO για την παροχή συνδρομής στους διερευνητές κατά την εφαρμογή του κώδικα διερεύνησης ατυχημάτων παρέχουν πρακτικές συμβουλές για τη συστηματική διερεύνηση ναυτικών ατυχημάτων και συμβάντων και καθιστούν δυνατή την ανάπτυξη αποτελεσματικής ανάλυσης και προληπτικής δράσης. *Αυτές οι κατευθυντήριες γραμμές αντικαθιστούν την κοινή μεθοδολογία που προβλέπεται στον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 1286/2011 της Επιτροπής⁴. Κατά συνέπεια, θα πρέπει να συμπεριληφθούν στην οδηγία 2009/18/EK, και ο κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 1286/2011 θα πρέπει να καταργηθεί.*

⁴ *Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 1286/2011 της Επιτροπής, της 9ης Δεκεμβρίου 2011, για την καθιέρωση κοινής μεθοδολογίας διερεύνησης ναυτικών ατυχημάτων και συμβάντων που αναπτύχθηκε σύμφωνα με το άρθρο 5 παράγραφος 4 της οδηγίας 2009/18/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (ΕΕ L 328 της 10.12.2011, σ. 36).*

- (8) Τα αλιευτικά σκάφη μήκους μικρότερου των 15 μέτρων εξαιρούνται επί του παρόντος από το πεδίο εφαρμογής της οδηγίας 2009/18/EK. Ως εκ τούτου, η διενέργεια διερευνήσεων ασφαλείας για ναυτικά ατυχήματα στα οποία εμπλέκονται τέτοιου είδους αλιευτικά σκάφη **δεν είναι ούτε συστηματική ούτε εναρμονισμένη**. Τα σκάφη αυτά είναι πιο επιρρεπή στο να ανατραπούν και η πτώση μελών του πληρώματος στη θάλασσα αποτελεί σχετικά σύνηθες φαινόμενο. Ως εκ τούτου, είναι αναγκαίο να προστατευτούν τα εν λόγω αλιευτικά σκάφη, το πλήρωμά τους και το περιβάλλον με τη θέσπιση προκαταρκτικής αξιολόγησης των πολύ σοβαρών ναυτικών ατυχημάτων στα οποία εμπλέκονται αλιευτικά σκάφη μήκους μικρότερου των 15 μέτρων, προκειμένου να διαπιστωθεί αν οι αρχές θα πρέπει να ξεκινήσουν διερεύνηση ασφάλειας, **λαμβάνοντας υπόψη, μεταξύ άλλων, τα διαθέσιμα αποδεικτικά στοιχεία, καθώς και τη δυνατότητα τα ευρήματα της διερεύνησης ασφάλειας να οδηγήσουν στην πρόληψη μελλοντικών ναυτικών ατυχημάτων και συμβάντων. Το μέτρο αυτό αναμένεται να έχει ιδιαίτερα θετικό αντίκτυπο ως προς τον αριθμό των ζωών που σώζονται στη θάλασσα και τους τραυματισμούς που αποφεύγονται, προστατεύοντας ιδίως τη ζωή και την υγεία των ευρωπαϊκών αλιέων.**
- (9) **Η οδηγία 2009/18/EK δεν εμποδίζει τα κράτη μέλη να θεσπίζουν εθνικούς κανόνες για τη διερεύνηση ναυτικών ατυχημάτων ή συμβάντων που αφορούν οποιονδήποτε τύπο πλοίου που μεταφέρει έως 12 επιβάτες ή δραστηριοποιείται σε άλλους εμπορικούς σκοπούς.**

- (10) Ορισμένοι ορισμοί που παρέχονται στην οδηγία 2009/18/EK δεν είναι σαφείς. Ο ορισμός του μήκους ενός αλιευτικού σκάφους θα πρέπει να καθορίζεται ιδίως όταν γίνεται διάκριση ως προς την προσέγγιση και τις υποχρεώσεις των αρχών διερεύνησης θεμάτων ναυτικής ασφάλειας (εφεξής «αρχές διερεύνησης») με βάση το μήκος του αλιευτικού σκάφους.
- (11) Ο κώδικας του IMO για τη διερεύνηση ατυχημάτων αναφέρεται σε ένα συμβάν ή σε μια αλληλουχία συμβάντων που έχουν επέλθει «σε άμεση σχέση με τη λειτουργία του πλοίου». Η έννοια αυτή αποτελεί αντικείμενο σημαντικών αποκλίσεων και θα πρέπει να αποσαφηνιστεί. Η απόκλιση αυτή επηρεάζει τις ενέργειες των αρχών διερεύνησης, ιδίως όσον αφορά τα ατυχήματα σε λιμένες, τις δυνατότητες διεξαγωγής κοινών διερευνήσεων ασφαλείας και τη συλλογή δεδομένων σχετικά με τα ατυχήματα και τη διερεύνηση.
- (12) Ο κώδικας του IMO για τη διερεύνηση ατυχημάτων *ορίζει* ότι, σε περίπτωση πολύ σοβαρού ναυτικού ατυχήματος, *διενεργείται διερεύνηση ναυτικής ασφάλειας*. Ωστόσο, δεν υπάρχουν οδηγίες σχετικά με το χρονικό διάστημα που πρέπει να μεσολαβεί μεταξύ του θανάτου και του ατυχήματος, ώστε το ατύχημα να *θεωρηθεί* πολύ σοβαρό ναυτικό ατύχημα *για το οποίο απαιτείται διερεύνηση*. Συνεπώς, η οδηγία 2009/18/EK θα πρέπει να παράσχει την εν λόγω καθοδήγηση.

- (13) *Οι αρχές διερεύνησης θα πρέπει να καταβάλλουν κάθε δυνατή προσπάθεια ώστε οι ενδιαφερόμενοι, συμπεριλαμβανομένων των θυμάτων και των οικογενειών τους, να έχουν πρόσβαση στις αναφορές ατυχήματος και στις συστάσεις των αρχών προτού αυτές τις δημοσιοποιήσουν.*
- (14) *Δεδομένης της σημασίας που έχει η εξέταση του ανθρώπινου παράγοντα κατά τις έρευνες ασφάλειας, θα πρέπει να λαμβάνονται δεόντως υπόψη, στο πλαίσιο των διερευνήσεων ασφάλειας, οι συνθήκες εργασίας και διαβίωσης επί του πλοίου καθώς και η τυχόν επίπτωσή τους στο υπό διερεύνηση ναυτικό ατύχημα ή συμβάν.*
- (15) Το διαθέσιμο προσωπικό και οι επιχειρησιακοί πόροι των αρχών διερεύνησης των κρατών μελών ποικίλλουν σημαντικά, με επακόλουθο την αναποτελεσματική και ασυνεπή υποβολή εκθέσεων και διερεύνηση των ναυτικών ατυχημάτων. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή, με τη συνδρομή του Ευρωπαϊκού Οργανισμού για την Ασφάλεια στη Θάλασσα (EMSA), θα πρέπει να παρέχει άκρως εξειδικευμένη αναλυτική υποστήριξη *για μεμονωμένες διερευνήσεις ασφάλειας* (μη τεχνικές δεξιότητες), καθώς και αναλυτικά εργαλεία και εξοπλισμό (υλικό). *Επιπλέον, η συνεργασία και η αμοιβαία συνδρομή μεταξύ των κρατών μελών στις διερευνήσεις ασφάλειας θα πρέπει να συνεχίσουν να ενθαρρύνονται και να υποστηρίζονται, ιδίως ενόψει των νέων προκλήσεων για την ασφάλεια στη θάλασσα που σχετίζονται με περιβαλλοντικά, κοινωνικά, υγειονομικά και εργασιακά θέματα.*

- (16) Επομένως, ο EMSA θα πρέπει να διοργανώσει **τακτικά** προγράμματα κατάρτισης σχετικά με συγκεκριμένες τεχνικές και νέες εξελίξεις και τεχνολογίες που **θα μπορούσαν** να είναι σημαντικές για τις διερευνήσεις ασφαλείας στο μέλλον. Τα εν λόγω προγράμματα κατάρτισης θα πρέπει να επικεντρώνονται, μεταξύ άλλων, στα ανανεώσιμα καύσιμα και στα καύσιμα χαμηλών ανθρακούχων εκπομπών —τα οποία **αποδεικνύονται** ιδιαίτερα σημαντικά **υπό το πρίσμα** της δέσμης προσαρμογής στον στόχο του 55 %—, στην αυτοματοποίηση, καθώς και στους κανόνες σχετικά με τη γενική προστασία δεδομένων που ορίζονται στον κανονισμό (ΕΕ) 2016/679 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου⁵. **Αυτό θα βελτιώσει την ασφάλεια επί του πλοίου, καθώς και την υγεία και την ασφάλεια των ναυτικών και των αλιέων που εργάζονται σε αυτά τα πλοία ή σκάφη.**
- (17) **Η ανεξαρτησία των διερευνήσεων ασφαλείας θα πρέπει να διασφαλίζεται σε κάθε περίπτωση, και όλοι οι εμπλεκόμενοι στις διερευνήσεις αυτές, συμπεριλαμβανομένων των εταιρειών, φορέων ή οργανισμών, είτε δημόσιου είτε ιδιωτικού τομέα, θα πρέπει να είναι απαλλαγμένοι από οποιαδήποτε σύγκρουση συμφερόντων.**
- (18) **Τα κράτη μέλη θα πρέπει να συνεργαστούν για να εξασφαλίσουν ότι οι διερευνήσεις ασφαλείας διεξάγονται με συνεκτικό τρόπο, και να συνδράμουν τις αρχές διερεύνησης για τη βελτίωση και την ενίσχυση των ικανοτήτων τους όσον αφορά τις διερευνήσεις ασφαλείας. ▮**

⁵ Κανονισμός (ΕΕ) 2016/679 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 27ης Απριλίου 2016, για την προστασία των φυσικών προσώπων έναντι της επεξεργασίας των δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα και για την ελεύθερη κυκλοφορία των δεδομένων αυτών και την κατάργηση της οδηγίας 95/46/ΕΚ (Γενικός Κανονισμός για την Προστασία Δεδομένων) (ΕΕ L 119 της 4.5.2016, σ. 1).

(19) *Για την προσαρμογή της οδηγίας 2009/18/ΕΚ στις εξελίξεις του διεθνούς ναυτικού δικαίου όσον αφορά τη διερεύνηση ατυχημάτων στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών, και για τη διευκόλυνση της συλλογής, ανταλλαγής και υποβολής πληροφοριών, θα πρέπει να ανατεθεί στην Επιτροπή η εξουσία έκδοσης πράξεων σύμφωνα με το άρθρο 290 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την τροποποίηση των παραρτημάτων της παρούσας οδηγίας. 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 έργου⁶. Ειδικότερα, στις διαβουλεύσεις αυτές θα πρέπει να συμμετέχουν τα μέλη του πλαισίου μόνιμης συνεργασίας, το οποίο θεσπίστηκε με την οδηγία 2009/18/ΕΚ. 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.*

⁶ *EE L 123 της 12.5.2016, σ. 1.*

- (20) Λαμβανομένου υπόψη του πλήρους κύκλου επισκέψεων ■ που πραγματοποιεί ο EMSA στα κράτη μέλη για την παρακολούθηση της εφαρμογής της παρούσας οδηγίας, η Επιτροπή θα πρέπει να αξιολογήσει την εφαρμογή της παρούσας οδηγίας το αργότερο **πέντε έτη από** την ημερομηνία **μεταφοράς της παρούσας τροποποιητικής οδηγίας** και να υποβάλει σχετική έκθεση στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο. Τα κράτη μέλη θα πρέπει να συνεργάζονται με την Επιτροπή για τη συλλογή όλων των απαραίτητων πληροφοριών για την αξιολόγηση αυτή.
- (21) *Δεδομένου ότι οι στόχοι της παρούσας οδηγίας, δηλαδή η θέσπιση κανόνων για τη διερεύνηση των ατυχημάτων στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών με σκοπό τη βελτίωση της ασφάλειας στη θάλασσα και την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος, δεν μπορούν να επιτευχθούν ικανοποιητικά από τα κράτη μέλη, μπορούν όμως, λόγω της κλίμακας και των αποτελεσμάτων της δράσης, να επιτευχθούν καλύτερα σε επίπεδο Ένωσης, η Ένωση δύναται να λάβει μέτρα σύμφωνα με την αρχή της επικουρικότητας του άρθρου 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.*
- (22) Συνεπώς, η οδηγία 2009/18/EK θα πρέπει να τροποποιηθεί αναλόγως,

ΕΞΕΔΩΣΑΝ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΟΔΗΓΙΑ:

Άρθρο 1

Τροποποιήσεις της οδηγίας 2009/18/EK

Η οδηγία 2009/18/EK τροποποιείται ως εξής:

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

«2. *Δεδομένου ότι σκοπός της διερεύνησης θεμάτων ναυτικής ασφάλειας (εφεξής “διερεύνηση ασφαλείας”) σύμφωνα με την παρούσα οδηγία δεν είναι ο καθορισμός υπαιτιότητας ή η απόδοση ευθυνών, δεν συνάγεται από τα ευρήματα των διερευνήσεων αυτών κανένα σφάλμα ή υπαιτιότητα. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι οι αρχές διερεύνησης θεμάτων ναυτικής ασφάλειας (εφεξής “αρχές διερεύνησης”) δεν αποτρέπονται ούτε παρακωλύονται να υποβάλλουν πλήρη αναφορά όσον αφορά τα αίτια του ναυτικού ατυχήματος ή του συμβάντος* ■ .»
- 2) Στο άρθρο 2 παράγραφος 2, το στοιχείο δ) διαγράφεται·

3) Το άρθρο 3 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Άρθρο 3

Ορισμοί

Για τους σκοπούς της παρούσας οδηγίας, ισχύουν οι ακόλουθοι ορισμοί:

- 1) “κώδικας του ΙΜΟ για τη διερεύνηση ατυχημάτων”: ο κώδικας διεθνών προτύπων και συνιστώμενων πρακτικών για τη διερεύνηση ασφάλειας σε ναυτικό ατύχημα ή ναυτικό συμβάν, ο οποίος επισυνάπτεται **στο παράρτημα** του ψηφίσματος MSC.255(84) της Επιτροπής Ναυτικής Ασφάλειας του ΙΜΟ, της 16ης Μαΐου 2008, στην επικαιροποιημένη του έκδοση·
- 2) “κατευθυντήριες γραμμές του ΙΜΟ για την παροχή συνδρομής στους διερευνητές κατά την εφαρμογή του κώδικα διερεύνησης ατυχημάτων”: οι κατευθυντήριες γραμμές **που επισυνάπτονται** στο παράρτημα του ψηφίσματος A.1075(28) που ενέκρινε η συνέλευση του ΙΜΟ στις 4 Δεκεμβρίου 2013, **στην επικαιροποιημένη τους έκδοση**·

- 3) για τους ακόλουθους όρους ισχύουν οι ορισμοί που περιέχονται στον κώδικα του IMO για τη διερεύνηση ατυχημάτων:
- α) “ναυτικό ατύχημα”·
 - β) “πολύ σοβαρό ναυτικό ατύχημα”·
 - γ) “ναυτικό συμβάν”·
 - δ) “διερεύνηση θεμάτων ναυτικής ασφάλειας”·
 - ε) “αρχή διερεύνησης θεμάτων ναυτικής ασφάλειας”·
 - στ) “κράτος διερεύνησης θεμάτων ναυτικής ασφάλειας”·
 - ζ) “ουσιαστικώς ενδιαφερόμενο κράτος”·
 - η) “σοβαρός τραυματισμός”·
- 4) “κατευθυντήριες γραμμές του IMO για τη δίκαιη μεταχείριση των πληρωμάτων σε περίπτωση ναυτικού ατυχήματος”: οι κατευθυντήριες γραμμές **στο παράρτημα** του ψηφίσματος LEG.3(91) της Νομικής Επιτροπής του IMO, της 27ης Απριλίου 2006, όπως εγκρίθηκαν από τη διοικητική επιτροπή της Διεθνούς Οργάνωσης Εργασίας κατά τη 296η σύνοδό της, στις 12 έως 16 Ιουνίου 2006, **στην επικαιροποιημένη τους έκδοση**·

- 5) “επιβατηγό πλοίο go-go”: επιβατηγό πλοίο go-go που νοείται σύμφωνα με τους ορισμούς που περιέχονται στο άρθρο 2 σημείο 1) της οδηγίας (ΕΕ) 2017/2110* του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου·
- 6) “ταχύπλοο επιβατηγό σκάφος”: ταχύπλοο επιβατηγό σκάφος που νοείται σύμφωνα με τους ορισμούς που περιέχονται στο άρθρο 2 σημείο 2) της οδηγίας (ΕΕ) 2017/2110·
- 7) “**όργανο καταγραφής δεδομένων ταξιδιού**” (στο εξής ‘VDR’): το όργανο καταγραφής δεδομένων ταξιδιού που νοείται σύμφωνα με τον ορισμό που περιέχεται στο ψήφισμα MSC.333(90) της Επιτροπής Ναυτικής Ασφάλειας του ΙΜΟ, στην επικαιροποιημένη του έκδοση, **και όπως συμπληρώθηκε από τα σχετικά πρότυπα επιδόσεων του ΙΜΟ που ισχύουν κατά την ημερομηνία εγκατάστασης του VDR στο πλοίο, και με την επιφύλαξη του ενωσιακού δικαίου**·
- 8) “**απλουστευμένο όργανο καταγραφής δεδομένων ταξιδιού**” (στο εξής ‘S-VDR’): το απλουστευμένο όργανο καταγραφής δεδομένων ταξιδιού που νοείται σύμφωνα με τον ορισμό που περιέχεται σημείο 4.1. του παραρτήματος του ψηφίσματος MSC.333(78) της Επιτροπής Ναυτικής Ασφάλειας του ΙΜΟ, της 17ης Μαΐου 2004, στην επικαιροποιημένη του έκδοση, **και όπως συμπληρώθηκε από τα σχετικά πρότυπα επιδόσεων του ΙΜΟ που ισχύουν κατά την ημερομηνία εγκατάστασης του S-VDR στο πλοίο, και με την επιφύλαξη του ενωσιακού δικαίου**·

- 9) “σύσταση ασφαλείας”: οποιαδήποτε πρόταση, ακόμα και για σκοπούς καταγραφής και ελέγχου, προερχόμενη:
- α) είτε από την αρχή διερεύνησης του κράτους που διενεργεί τη διερεύνηση ασφαλείας ή είναι το κύριο κράτος της διερεύνησης ασφαλείας και βασίζεται σε πληροφορίες που προέκυψαν από τη διερεύνηση· είτε
 - β) κατά περίπτωση, από την Επιτροπή, που ενεργεί βάσει συνοπτικής ανάλυσης δεδομένων και βάσει των αποτελεσμάτων των διερευνήσεων ασφαλείας που διενεργήθηκαν·
- 10) “μήκος αλιευτικού σκάφους”: το μήκος αλιευτικού σκάφους νοείται σύμφωνα με τον ορισμό που περιέχεται στο άρθρο 2 του κανονισμού (ΕΕ) 2017/1130** του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου·
- 11) “θανάσιμος τραυματισμός”: τραυματισμός προσώπου σε ατύχημα, εξαιτίας του οποίου επέρχεται θάνατος εντός 30 ημερών από την ημερομηνία του ατυχήματος, *εάν είναι διαθέσιμη η σχετική πληροφορία.*

-
- * Οδηγία (ΕΕ) 2017/2110 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 15ης Νοεμβρίου 2017, σχετικά με σύστημα επιθεωρήσεων για την ασφαλή εκτέλεση των τακτικών δρομολογίων με επιβατηγά πλοία go-go και ταχύπλοα επιβατηγά σκάφη και για την τροποποίηση της οδηγίας 2009/16/ΕΚ και την κατάργηση της οδηγίας 1999/35/ΕΚ του Συμβουλίου (ΕΕ L 315 της 30.11.2017, σ. 61).
- ** Κανονισμός (ΕΕ) 2017/1130 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 14ης Ιουνίου 2017, που ορίζει τα χαρακτηριστικά των αλιευτικών σκαφών (ΕΕ L 169 της 30.6.2017, σ. 1).»

4) Το άρθρο 4 τροποποιείται ως εξής:

- α) στην παράγραφο 1, το στοιχείο α) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:
- «α) είναι ανεξάρτητες από ποινικές ή άλλες παράλληλες διερευνήσεις ασφάλειας που διενεργούνται για να καθοριστεί η υπαιτιότητα ή να αποδοθούν ευθύνες, και ότι οι αρχές διερεύνησης είναι σε θέση να αναφέρουν τα αποτελέσματα της διερεύνησης ασφάλειας χωρίς να δέχονται οδηγίες ή παρεμβάσεις από πρόσωπα, οργανώσεις ή μέρη που ενδέχεται να επηρεαστούν από το αποτέλεσμα αυτής.»

- β) στην παράγραφο 2, το στοιχείο β) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:
- «β) τον συντονισμό των δραστηριοτήτων των οικείων αρχών διερεύνησης στον βαθμό που αυτό είναι αναγκαίο για την επίτευξη του στόχου της παρούσας οδηγίας.»

5) Τα άρθρα 5 και 6 αντικαθίστανται από το ακόλουθο κείμενο:

«Άρθρο 5

Υποχρέωση διερεύνησης

1. Κάθε κράτος μέλος εξασφαλίζει ότι η αρχή διερεύνησης που αναφέρεται στο άρθρο 8 αναλαμβάνει τη διερεύνηση ασφάλειας έπειτα από *κάθε* πολύ σοβαρό ναυτικό ατύχημα:
 - α) στο οποίο εμπλέκεται πλοίο που φέρει τη σημαία του, ανεξαρτήτως από τον τόπο όπου συνέβη το ατύχημα·
 - β) το οποίο συμβαίνει στην αιγιαλίτιδα ζώνη του ή στα εσωτερικά του ύδατα, όπως αυτά ορίζονται στην UNCLOS, ανεξαρτήτως από τη σημαία του πλοίου ή των πλοίων που εμπλέκονται στο ατύχημα· ή
 - γ) για το οποίο είναι ουσιαστικώς ενδιαφερόμενο το κράτος μέλος, ανεξαρτήτως του τόπου του ατυχήματος και της σημαίας του πλοίου ή των πλοίων που εμπλέκονται.

2. Στην περίπτωση αλιευτικού σκάφους μήκους μικρότερου των 15 μέτρων, η αρχή διερεύνησης, **χωρίς καθυστέρηση και το αργότερο δύο μήνες μετά την επέλευση του πολύ σοβαρού ναυτικού ατυχήματος που αναφέρεται στην παράγραφο 1 του παρόντος άρθρου**, διενεργεί προκαταρκτική αξιολόγηση του πολύ σοβαρού ναυτικού ατυχήματος για να διαπιστώσει αν πρέπει να προβεί σε διερεύνηση ασφάλειας. Σε περίπτωση που η αρχή διερεύνησης αποφασίσει να μη διενεργήσει διερεύνηση ασφάλειας, οι λόγοι για την απόφαση αυτή καταγράφονται και κοινοποιούνται σύμφωνα με το άρθρο 17 παράγραφος 3 **χωρίς καθυστέρηση και το αργότερο δύο μήνες μετά το πολύ σοβαρό ναυτικό ατύχημα**.
3. Κατά τη λήψη απόφασης σχετικά με τη διεξαγωγή διερεύνησης ασφαλείας σύμφωνα με την παράγραφο 2, η αρχή διερεύνησης λαμβάνει υπόψη τα διαθέσιμα αποδεικτικά στοιχεία, καθώς και τη δυνατότητα τα ευρήματα της διερεύνησης ασφαλείας να οδηγήσουν στην πρόληψη μελλοντικών ατυχημάτων και συμβάντων.
4. Σε περίπτωση ναυτικού ατυχήματος ή συμβάντος που δεν καλύπτεται από τις παραγράφους 1, 2 ή 3, η αρχή διερεύνησης αποφασίζει εάν θα προβεί σε διερεύνηση ασφάλειας.

5. Το πεδίο εφαρμογής και οι πρακτικές διευθετήσεις για τη διερεύνηση ασφάλειας καθορίζονται από την αρχή διερεύνησης του κύριου κράτους μέλους διερεύνησης σε συνεργασία με τις αντίστοιχες αρχές άλλων ουσιαστικώς ενδιαφερόμενων κρατών, **κατά τρόπο που η αρχή διερεύνησης του κύριου κράτους μέλους διερεύνησης κρίνει ότι είναι ο πλέον ενδεδειγμένος** για την επίτευξη του σκοπού της παρούσας οδηγίας, και με στόχο την πρόληψη μελλοντικών ναυτικών ατυχημάτων και συμβάντων.
6. Κατά τις διερευνήσεις ασφάλειας, η αρχή διερεύνησης τηρεί τις κατευθυντήριες γραμμές του IMO για την παροχή συνδρομής στους διερευνητές κατά την εφαρμογή του κώδικα διερεύνησης ατυχημάτων. Οι διερευνητές μπορούν να αποκλίνουν από αυτές τις κατευθυντήριες γραμμές όταν, κατά την επαγγελματική τους κρίση, αυτό δικαιολογείται ως αναγκαίο για την επίτευξη των στόχων της **διερεύνησης ασφάλειας**. Η Επιτροπή δύναται να **εκδίδει συστάσεις για την εφαρμογή αυτών των κατευθυντήριων γραμμών**, λαμβάνοντας υπόψη τυχόν σχετικά διδάγματα που αντλούνται από διερευνήσεις ασφάλειας **και κατόπιν διαβούλευσης με τις αρχές διερεύνησης στο πλαίσιο της μόνιμης συνεργασίας** που ορίζεται στο άρθρο 10.

7. Όταν αποφασίζεται αν ένα ναυτικό ατύχημα ή συμβάν που επέρχεται κατά την πλευρίση, πρόσδεση ή ελλιμενισμό πλοίου, στο οποίο εμπλέκονται εργαζόμενοι στην ξηρά ή στον λιμένα, συνέβη “σε άμεση σχέση με τη λειτουργία του πλοίου” και, συνεπώς, υπόκειται σε διερεύνηση ασφάλειας, **τα κράτη μέλη, σύμφωνα με την εθνική τους νομοθεσία, δίνουν** ιδιαίτερη προσοχή στον αντίκτυπο της δομικής κατασκευής του πλοίου, του εξοπλισμού, των διαδικασιών, του πληρώματος και της διαχείρισης του πλοίου **και στη συνάφεια αυτών προς** την ασκούμενη δραστηριότητα.
8. Η διερεύνηση ασφάλειας αρχίζει αμέσως μετά το ναυτικό ατύχημα ή συμβάν και, σε κάθε περίπτωση, το αργότερο δύο μήνες μετά την επέλευσή του.
9. **Σύμφωνα με το εθνικό δίκαιο**, εάν, κατά τη διάρκεια διερεύνησης ασφαλείας, καταστεί γνωστό ή υπάρχουν υπόνοιες ότι έχει διαπραχθεί αδίκημα δυνάμει των άρθρων 3, 3α, 3β ή 3γ της σύμβασης του IMO για την καταστολή των παράνομων πράξεων κατά της ασφάλειας της ναυσιπλοΐας, της 10ης Μαρτίου 1988, **στην επικαιροποιημένη της έκδοση**, η αρχή διερεύνησης ενημερώνει αμέσως τις αρχές για την ασφάλεια στη θάλασσα του κράτους μέλους ή των κρατών μελών και οποιασδήποτε ενδιαφερόμενης τρίτης χώρας.

Άρθρο 6

Υποχρέωση γνωστοποίησης

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

6) Το άρθρο 7 τροποποιείται ως εξής:

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

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

β) προστίθεται η ακόλουθη παράγραφος:

«1α. Κατά τη διεξαγωγή της διερεύνησης ασφάλειας, τα ουσιαστικώς ενδιαφερόμενα κράτη **μέλη συνδράμουν**, στον βαθμό που αυτό είναι εφικτό, το/τα κράτος/-η μέλος/-η που διενεργεί/-ούν τη διερεύνηση ασφάλειας, παρέχοντας πρόσβαση σε σχετικές πληροφορίες για τη διερεύνηση ασφάλειας. Στο πρόσωπο ή τα πρόσωπα που εκτελούν τις διερευνήσεις ασφάλειας **παρέχεται, εφόσον κριθεί απαραίτητο, πρόσβαση σε πληροφορίες που βρίσκονται στην κατοχή** κυβερνητικών επιθεωρητών, αξιωματικών της ακτοφυλακής, φορέων παροχής υπηρεσιών κυκλοφορίας πλοίων, πλοηγών και λοιπού ναυτικού προσωπικού του ουσιαστικώς ενδιαφερόμενου κράτους, **σύμφωνα με το εθνικό του δίκαιο.**»

γ) η παράγραφος 4 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«4. Όταν ένα ναυτικό ατύχημα ή συμβάν αφορά επιβατηγό πλοίο ro-ro ή ταχύπλοο επιβατηγό σκάφος, τη διαδικασία διερεύνησης ασφάλειας κινεί το κράτος μέλος στα χωρικά ή εσωτερικά ύδατα του οποίου, όπως ορίζονται με την UNCLOS, συμβαίνει το ατύχημα ή το συμβάν. Σε περίπτωση ναυτικού ατυχήματος ή συμβάντος σε άλλα ύδατα, η διαδικασία διερεύνησης ασφάλειας κινείται από το τελευταίο κράτος μέλος το οποίο επισκέφθηκε το επιβατηγό πλοίο ro-ro ή το ταχύπλοο επιβατηγό σκάφος. Το κράτος μέλος που κίνησε τη διαδικασία διερεύνησης παραμένει υπεύθυνο για τη διερεύνηση ασφαλείας και για τον συντονισμό με άλλα ουσιαστικώς ενδιαφερόμενα κράτη μέλη, έως ότου συμφωνηθεί αμοιβαίως ποιο από τα εν λόγω κράτη μέλη θα είναι το κύριο κράτος μέλος διερεύνησης.»

7) Τα άρθρα 8 και 9 αντικαθίστανται από το ακόλουθο κείμενο:

«Άρθρο 8

Αρχές διερεύνησης θεμάτων ναυτικής ασφάλειας

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

Δεν αποκλείεται ούτε ο διορισμός, σε προσωρινή βάση, κατάλληλων προσώπων με τις απαραίτητες εξειδικευμένες δεξιότητες για να συμμετάσχουν σε διερεύνηση ασφάλειας ούτε η χρήση συμβούλων για την παροχή εμπειρογνομosύνης σχετικά με οποιαδήποτε πτυχή της διερεύνησης ασφάλειας.

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

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

2. Η αρχή διερεύνησης *ασφαλείας* εξασφαλίζει ότι κάθε πρόσωπο που εκτελεί διερευνήσεις διαθέτει επαγγελματικές γνώσεις και πρακτική πείρα για θέματα που αφορούν τα συνήθη καθήκοντα διερεύνησης. Επιπλέον, η αρχή διερεύνησης *ασφαλείας* εξασφαλίζει την ταχεία πρόσβαση στην κατάλληλη εμπειρογνωσία, όταν χρειάζεται.
3. Οι δραστηριότητες που ανατίθενται στην αρχή διερεύνησης *ασφαλείας* επιτρέπεται να επεκτείνονται στη συγκέντρωση και ανάλυση δεδομένων που αφορούν την ασφάλεια στη θάλασσα, ιδιαιτέρως για προληπτικούς λόγους, καθόσον οι δραστηριότητες αυτές δεν επηρεάζουν την αμεροληψία ή δεν συνεπάγονται ευθύνη σε θέματα κανονιστικά, διοικητικά ή τυποποίησης.

4. Τα κράτη μέλη διασφαλίζουν, στο πλαίσιο των αντίστοιχων νομικών συστημάτων τους, ότι στα πρόσωπα που εκτελούν τις διερευνήσεις είτε των οικείων αρχών διερεύνησης **ασφαλείας** ή οποιασδήποτε άλλης αρχής διερεύνησης **ασφαλείας** στην οποία έχει ανατεθεί διερεύνηση ασφάλειας, και όταν ενδείκνυται σε συνεργασία με τις αρμόδιες για τη δικαστική έρευνα αρχές, διατίθεται κάθε σχετική πληροφορία **και τεχνολογικό μέσο** για τη διενέργεια της διερεύνησης ασφάλειας και επομένως τους επιτρέπεται:
- α) να έχουν πρόσβαση σε οποιαδήποτε σχετική περιοχή ή τόπο ατυχήματος, καθώς και σε οποιοδήποτε πλοίο, ναυάγιο ή κατασκευή, συμπεριλαμβανομένων φορτίων, εξοπλισμού ή συντριμμιών·
 - β) να εξασφαλίζουν την άμεση καταγραφή αποδεικτικών στοιχείων και την ελεγχόμενη αναζήτηση και απομάκρυνση υπολειμμάτων ναυαγίου, συντριμμιών ή άλλων κατασκευαστικών στοιχείων ή ουσιών προκειμένου να εξεταστούν ή να αναλυθούν·
 - γ) να απαιτούν την εξέταση ή την ανάλυση των στοιχείων που αναφέρονται στο στοιχείο β), και να έχουν ελεύθερη πρόσβαση στα αποτελέσματα αυτής της εξέτασης ή ανάλυσης·
 - δ) να έχουν ελεύθερη πρόσβαση, να **είναι σε θέση να** αντιγράφουν και να χρησιμοποιούν οποιοδήποτε σχετικές πληροφορίες και καταγεγραμμένα δεδομένα, συμπεριλαμβανομένων των δεδομένων του VDR **ή του S-VDR**, που αφορούν το πλοίο, τις εγγραφές υπηρεσιών κυκλοφορίας του πλοίου, το ταξίδι, το φορτίο, το πλήρωμα ή οποιοδήποτε άλλο πρόσωπο, αντικείμενο, κατάσταση ή περίσταση·

- ε) να έχουν ελεύθερη πρόσβαση στα αποτελέσματα εξετάσεων που διενεργήθηκαν στις σορούς των θυμάτων, ή δοκιμών που διενεργήθηκαν σε δείγματα τα οποία λήφθηκαν από τις σορούς των θυμάτων·
 - στ) να ζητούν και να έχουν ελεύθερη πρόσβαση στα αποτελέσματα εξετάσεων που διενεργήθηκαν σε ανθρώπους που εμπλέκονται στη λειτουργία του πλοίου ή οποιουδήποτε άλλου εμπλεκόμενου προσώπου, ή στα αποτελέσματα δοκιμών που διενεργήθηκαν σε δείγματα τα οποία λήφθηκαν από αυτούς·
 - ζ) να θέτουν ερωτήσεις σε μάρτυρες χωρίς να παρίσταται οποιοδήποτε πρόσωπο του οποίου τα συμφέροντα θα μπορούσε να θεωρηθούν **επιζήμια για** τη διενέργεια της διερεύνησης ασφαλείας·
 - η) να λαμβάνουν φακέλους επιθεωρήσεων και σχετικές πληροφορίες που διαθέτει το κράτος σημαίας, οι πλοιοκτήτες, οι νηογνώμονες ή οποιοδήποτε άλλο σχετικό μέρος, εφόσον τα μέρη αυτά ή οι αντιπρόσωποί τους είναι εγκατεστημένοι στο κράτος μέλος·
 - θ) να ζητούν τη συνδρομή των αρμόδιων αρχών των οικείων κρατών, συμπεριλαμβανομένων των επιθεωρητών του κράτους σημαίας και του κράτους λιμένα, των αξιωματικών της ακτοφυλακής, της υπηρεσίας εξυπηρέτησης κυκλοφορίας πλοίων, των ομάδων έρευνας και διάσωσης, των πλοηγών και του λοιπού λιμενικού προσωπικού ή ναυτικών.
5. Η αρχή διερεύνησης **ασφαλείας** είναι σε θέση να κινητοποιείται αμέσως μόλις της κοινοποιείται ατύχημα και να έχει στη διάθεσή της επαρκείς πόρους για να ανταποκρίνεται με ανεξαρτησία στα καθήκοντά της. Στα πρόσωπα που εκτελούν διενεργήσεις **ασφαλείας** δίνεται καθεστώς που τους παρέχει τις αναγκαίες εγγυήσεις ανεξαρτησίας.

6. Η αρχή διερεύνησης *ασφαλείας* επιτρέπεται να συνδυάζει τα καθήκοντα που προβλέπονται στην παρούσα οδηγία με τη διερεύνηση περιστατικών διαφορετικών από ναυτικά ατυχήματα ή συμβάντα, υπό τον όρο ότι από τις διερευνήσεις αυτές δεν διακυβεύεται η ανεξαρτησία της.
7. **■** Κάθε κράτος μέλος *μπορεί να* αναπτύσσει, να εφαρμόζει και να διατηρεί σύστημα διαχείρισης της ποιότητας για την οικεία αρχή διερεύνησης *ασφάλειας*.
8. *Το πλαίσιο μόνιμης συνεργασίας που αναφέρεται στο άρθρο 10 συνδράμει τις αρχές διερεύνησης για την ενίσχυση των ικανοτήτων τους όσον αφορά τις διερευνήσεις ασφάλειας, καταρτίζοντας κατευθυντήριες γραμμές και συστάσεις ώστε να εξασφαλίζεται ότι οι διερευνήσεις ασφάλειας διεξάγονται με συνεκτικό τρόπο, και, στο πλαίσιο αυτό, καταρτίζει και εφαρμόζει πρόγραμμα αξιολόγησης από ομοτίμους.*

Άρθρο 9

Εμπιστευτικότητα

- 1. Με την επιφύλαξη του κανονισμού (ΕΕ) 2016/679, τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν, στο πλαίσιο των νομικών τους συστημάτων, ότι οι ακόλουθες πληροφορίες παρέχονται αποκλειστικώς και μόνο για τους σκοπούς της διερεύνησης ασφάλειας, εκτός εάν η αρμόδια αρχή του οικείου κράτους μέλους αποφασίσει ότι υπέρτατο δημόσιο συμφέρον δικαιολογεί την δημοσιοποίηση των εν λόγω πληροφοριών, μεταξύ άλλων όταν η εν λόγω αρμόδια αρχή συμπεραίνει ότι τα οφέλη της δημοσιοποίησης υπερτερούν των δυσμενών εγχώριων και διεθνών επιπτώσεων που ενδέχεται να έχει η δημοσιοποίηση αυτή στη συγκεκριμένη ή σε οποιαδήποτε μελλοντική διερεύνηση ασφάλειας:*
 - α) όλες οι καταθέσεις προσώπων που ελήφθησαν από την αρχή διερεύνησης ασφαλείας κατά τη διάρκεια της διερεύνησης ασφαλείας·*
 - β) στοιχεία που αποκαλύπτουν την ταυτότητα των προσώπων που κατέθεσαν στο πλαίσιο της διερεύνησης ασφαλείας·*

- γ) πληροφορίες που συνέλεξε η αρχή διερεύνησης ασφαλείας και οι οποίες είναι ιδιαίτερα ευαίσθητες και προσωπικού χαρακτήρα, συμπεριλαμβανομένων των πληροφοριών που αφορούν την υγεία προσώπων·
- δ) υλικό που προέκυψε μεταγενέστερα, κατά τη διάρκεια της διερεύνησης ασφάλειας, όπως σημειώσεις, προσχέδια, γραπτές γνώμες των προσώπων που εκτελούν τις διερευνήσεις ασφάλειας και γνώμες που εκφράστηκαν κατά την ανάλυση πληροφοριών·
- ε) πληροφορίες και αποδεικτικά στοιχεία που παρασχέθηκαν από τα πρόσωπα που εκτελούν τις διερευνήσεις ασφαλείας άλλων κρατών μελών ή τρίτων χωρών σύμφωνα με τα διεθνή πρότυπα και τις συνιστώμενες πρακτικές, κατόπιν αιτήματος της οικείας αρχής διερεύνησης ασφαλείας·
- στ) σχέδια προσωρινών, συνοπτικών ή τελικών εκθέσεων·
- ζ) κάθε επικοινωνία μεταξύ προσώπων εμπλεκόμενων στη λειτουργία του πλοίου·
- η) γραπτές ή ηλεκτρονικές ηχογραφήσεις και μεταγραφές ηχογραφήσεων από υπηρεσία εξυπηρέτησης κυκλοφορίας πλοίων, συμπεριλαμβανομένων των εκθέσεων και αποτελεσμάτων της που προορίζονται για εσωτερικούς σκοπούς.

2. *Οι καταγραφές των VDR και S-VDR από διερεύνηση ασφαλείας δεν διατίθενται ούτε χρησιμοποιούνται για σκοπούς άλλους από εκείνους της διερεύνησης ασφαλείας ή της ασφάλειας του πλοίου, εκτός εάν τα αρχεία αυτά ανωνυμοποιούνται ή δημοσιοποιούνται βάσει ασφαλών διαδικασιών.*
3. *Για τους σκοπούς που απαριθμούνται στην παράγραφο 1, δημοσιοποιούνται μόνο τα απολύτως αναγκαία δεδομένα.*
4. *Τα κράτη μέλη μπορούν να αποφασίσουν να περιορίσουν τις περιπτώσεις κατά τις οποίες μπορεί να ληφθεί τέτοια απόφαση δημοσιοποίησης, τηρουμένου του δικαίου της Ένωσης.»*

8) Το άρθρο 10 τροποποιείται ως εξής:

α) η παράγραφος 1 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«1. Τα κράτη μέλη δημιουργούν, σε στενή συνεργασία με την Επιτροπή, πλαίσιο μόνιμης συνεργασίας το οποίο παρέχει τη δυνατότητα στις οικείες αρχές διερεύνησης *ασφαλείας* να συνεργάζονται μεταξύ τους στον βαθμό που είναι αναγκαίο για την επίτευξη των στόχων της παρούσας οδηγίας.»

- β) η παράγραφος 3 τροποποιείται ως εξής:
- i) το πρώτο εδάφιο και το στοιχείο α) αντικαθίστανται από το ακόλουθο κείμενο:
- «3. Στο πλαίσιο της μόνιμης συνεργασίας, οι αρχές διερεύνησης **ασφαλείας** των κρατών μελών συμφωνούν, συγκεκριμένα, για τους βέλτιστους τρόπους συνεργασίας ούτως ώστε:
- α) να μπορούν οι αρχές διερεύνησης **ασφαλείας** να χρησιμοποιούν από κοινού εγκαταστάσεις, υλικό και εξοπλισμό για τεχνικές διερευνήσεις σε απομεινάρια ναυαγίων και εξοπλισμό πλοίων και σε άλλα αντικείμενα που αφορούν τις διερευνήσεις ασφάλειας, συμπεριλαμβανομένης της εξαγωγής και αξιολόγησης πληροφοριών από VDR ή S-VDR και από άλλες ηλεκτρονικές συσκευές»·
- ii) τα στοιχεία η) και θ) αντικαθίστανται από το ακόλουθο κείμενο:
- «η) να προάγουν τη συνεργασία με αρχές διερεύνησης **ασφαλείας** από τρίτες χώρες και με τους διεθνείς οργανισμούς διερεύνησης ναυτικών ατυχημάτων σε θέματα που καλύπτονται από την παρούσα οδηγία·
- θ) να παρέχουν στις αρχές διερεύνησης **ασφαλείας** που διενεργούν διερευνήσεις ασφάλειας κάθε σχετική πληροφορία.»·

9) Στο άρθρο 12, η παράγραφος 3 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«3. Η συνεργασία κράτους μέλους σε διερεύνηση ασφάλειας διεξαγόμενη από ουσιαστικώς ενδιαφερόμενη τρίτη χώρα δεν θίγει τη συμμόρφωση του με τις απαιτήσεις για τις διερευνήσεις ασφάλειας και τις σχετικές απαιτήσεις υποβολής εκθέσεων σύμφωνα με την παρούσα οδηγία. Εάν μια ουσιαστικώς ενδιαφερόμενη τρίτη χώρα διεξάγει, ως κύριο κράτος, διερεύνηση ασφάλειας στην οποία εμπλέκονται ένα ή περισσότερα κράτη μέλη, τότε αυτά τα κράτη μέλη μπορούν να αποφασίσουν ότι δεν θα διεξαγάγουν παράλληλη διερεύνηση ασφάλειας, υπό τον όρο ότι η εν λόγω διερεύνηση διενεργείται από την τρίτη χώρα σύμφωνα με τον κώδικα του ΙΜΟ για τη διερεύνηση ατυχημάτων. Στις περιπτώσεις αυτές, το άρθρο 14 δεν εφαρμόζεται στις αρχές διερεύνησης ασφαλείας των κρατών μελών.»

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

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

11) Το άρθρο 14 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Άρθρο 14

Εκθέσεις ατυχημάτων

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

Η αρχή διερεύνησης ασφαλείας μπορεί να αποφασίσει να δημοσιεύσει συνοπτική μόνο έκθεση διερεύνησης ασφαλείας, εφόσον:

- α) η διερεύνηση ασφαλείας δεν αφορά πολύ σοβαρό ναυτικό ατύχημα· ή***
- β) τα ευρήματα της διερεύνησης ασφαλείας που αφορούν ναυτικό ατύχημα ή συμβάν δεν δύνανται να χρησιμεύσουν στην πρόληψη μελλοντικών ναυτικών ατυχημάτων ή συμβάντων.***

2. Οι αρχές διερεύνησης *ασφαλείας* καταβάλλουν κάθε δυνατή προσπάθεια ώστε οι εκθέσεις *ατυχημάτων* που αναφέρονται στην παράγραφο 1, περιλαμβανομένων των συμπερασμάτων τους και τυχόν συστάσεων, να είναι διαθέσιμες στο κοινό, και ειδικά στον ναυτιλιακό τομέα, εντός 12 μηνών από την ημερομηνία του ναυτικού ατυχήματος ή συμβάντος. Εάν, *σε περίπτωση πολύ σοβαρού ναυτικού ατυχήματος*, δεν είναι δυνατόν να συνταχθεί μέσα σε αυτό το χρονικό διάστημα η τελική έκθεση *ατυχήματος*, δημοσιεύεται προσωρινή έκθεση ατυχήματος εντός 12 μηνών από την ημερομηνία του ναυτικού ατυχήματος ή συμβάντος.
3. Η αρχή διερεύνησης *ασφαλείας* του κύριου κράτους μέλους διερεύνησης αποστέλλει στην Επιτροπή αντίγραφο της τελικής ή προσωρινής έκθεσης. Η αρχή διερεύνησης *ασφάλειας* λαμβάνει υπόψη τυχόν τεχνικές παρατηρήσεις της Επιτροπής επί των τελικών εκθέσεων, υπό την προϋπόθεση ότι οι παρατηρήσεις αυτές δεν επηρεάζουν την ουσία των πορισμάτων, προκειμένου να βελτιωθεί η ποιότητα της έκθεσης *ατυχήματος* κατά τον πλέον ενδεδειγμένο τρόπο για την επίτευξη του σκοπού της παρούσας οδηγίας.

4. *Ανατίθεται στην Επιτροπή η εξουσία να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 20 για την τροποποίηση των κατωτέρω μερών του παραρτήματος I της παρούσας οδηγίας: «2. Τεκμηριωμένες πληροφορίες», «3. Περιγραφή» και «4. Ανάλυση».*

12) Στο άρθρο 15, οι παράγραφοι 1 και 2 αντικαθίστανται από το ακόλουθο κείμενο:

- «1. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι οι συστάσεις ασφαλείας που διατυπώνουν οι αρχές διερεύνησης **ασφαλείας** λαμβάνονται δεόντως υπόψη από τους παραλήπτες των συστάσεων, **ιδίως με στόχο την πρόληψη μελλοντικών ατυχημάτων**, και, όταν ενδείκνυται, τους δίνεται η κατάλληλη συνέχεια σύμφωνα με την ενωσιακή και τη διεθνή νομοθεσία.
2. Κατά περίπτωση, η αρχή διερεύνησης **ασφαλείας** ή η Επιτροπή διατυπώνει συστάσεις ασφαλείας βάσει ανάλυσης συνοπτικών δεδομένων και βάσει του συνόλου των αποτελεσμάτων των διερευνήσεων ασφάλειας που διενεργήθηκαν.»

- 13) Στο άρθρο 16, το πρώτο εδάφιο αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:
- «Με την επιφύλαξη του δικαιώματος της αρχής διερεύνησης *ασφαλείας* να προβαίνει σε έγκαιρη προειδοποίηση, εφόσον κρίνει, σε οποιοδήποτε στάδιο της διερεύνησης ασφαλείας, ότι χρειάζεται επείγουσα δράση σε ενωσιακό επίπεδο για την πρόληψη του κινδύνου νέου ατυχήματος, η αρχή διερεύνησης ασφαλείας ενημερώνει αμελλητί την Επιτροπή σχετικά με την ανάγκη έγκαιρης προειδοποίησης.»
- 14) Το άρθρο 17 τροποποιείται ως εξής:
- α) προστίθεται η ακόλουθη παράγραφος **■**:
- «2α. Τα κράτη μέλη κοινοποιούν στην *EMCIP* όλα τα ναυτικά ατυχήματα και συμβάντα σύμφωνα με τον μορφότυπο του παραρτήματος II *και, όταν διενεργείται διερεύνηση ασφαλείας, παρέχουν δεδομένα που προκύπτουν από διερευνήσεις ασφαλείας σύμφωνα με το σύστημα κανόνων της βάσης δεδομένων EMCIP*. Σε περίπτωση αλιευτικών σκαφών μήκους μικρότερου των 15 μέτρων, απαιτείται η υποβολή αναφοράς μόνο για τα πολύ σοβαρά ναυτικά ατυχήματα. *Εάν δεν διερευνώνται πολύ σοβαρά ναυτικά ατυχήματα στα οποία εμπλέκονται αλιευτικά σκάφη μήκους μικρότερου των 15 μέτρων, υποβάλλεται αναφορά στην EMCIP που εκθέτει τους λόγους της μη διενέργειας διερεύνησης.*»

β) η παράγραφος 3 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

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

γ) *προστίθεται η ακόλουθη παράγραφος:*

«5. *Ανατίθεται στην Επιτροπή η εξουσία να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 20 για την τροποποίηση του παραρτήματος II της παρούσας οδηγίας, με σκοπό την επικαιροποίηση του καταλόγου δεδομένων ναυτικών ατυχημάτων ή συμβάντων προς κοινοποίηση, ώστε να ληφθούν υπόψη οι αλλαγές του IMO στον κώδικα του IMO για τη διερεύνηση ατυχημάτων.*»·

15) Προστίθεται το ακόλουθο άρθρο ■:

«Άρθρο 17α

Κατάρτιση και επιχειρησιακή υποστήριξη

1. Η Επιτροπή, **με τη συνδρομή του EMSA και σε συνεργασία με τα κράτη μέλη**, διευκολύνει την ανάπτυξη ικανοτήτων καθώς και την ανταλλαγή γνώσεων εντός και μεταξύ των αρχών διερεύνησης **ασφαλείας** μέσω της παροχής **τακτικής** κατάρτισης σχετικά με τις νέες νομικές και τεχνολογικές εξελίξεις, τις ειδικές τεχνικές, τα εργαλεία και τις τεχνολογίες που σχετίζονται με τα πλοία, τον εξοπλισμό και τη λειτουργία τους, **ανάλογα με τις ανάγκες των αρχών διερεύνησης ασφαλείας των κρατών μελών**.
2. Κατόπιν αιτήματος των αρχών διερεύνησης **ασφαλείας** και υπό την προϋπόθεση ότι δεν προκύπτει σύγκρουση συμφερόντων, η Επιτροπή παρέχει επιχειρησιακή υποστήριξη στα κράτη μέλη κατά τη διενέργεια των οικείων διερευνήσεων ασφαλείας. Η υποστήριξη αυτή **μπορεί να** περιλαμβάνει την παροχή εξειδικευμένων εργαλείων ανάλυσης ή εξοπλισμού, καθώς και **ειδικής εμπειρογνωσίας, υπό την προϋπόθεση ότι η παροχή υποστήριξης δεν θέτει σε κίνδυνο την ανεξαρτησία των οικείων αρχών διερεύνησης ασφαλείας.**»

16) Τα άρθρα 19 και 20 αντικαθίστανται από το ακόλουθο κείμενο:

«Άρθρο 19

Διαδικασία επιτροπής

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

* Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 2099/2002 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 5ης Νοεμβρίου 2002, για την επιτροπή ασφάλειας στη ναυτιλία και πρόληψης της ρύπανσης από τα πλοία (COSS) και για την τροποποίηση των κανονισμών για την ασφάλεια στη ναυτιλία και την πρόληψη της ρύπανσης από τα πλοία (ΕΕ L 324 της 29.11.2002, σ. 1).

** 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).

Άρθρο 20

Άσκηση της εξουσιοδότησης

- 1. Ανατίθεται στην Επιτροπή η εξουσία να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις υπό τους όρους του παρόντος άρθρου.*
- 2. Η προβλεπόμενη στο άρθρο 14 παράγραφος 4 και στο άρθρο 17 παράγραφος 5 εξουσία έκδοσης κατ' εξουσιοδότηση πράξεων ανατίθεται στην Επιτροπή για αόριστο χρονικό διάστημα από την... [ημερομηνία έναρξης ισχύος της παρούσας τροποποιητικής οδηγίας].*
- 3. Η εξουσιοδότηση που προβλέπεται στο άρθρο 14 παράγραφος 4 και στο άρθρο 17 παράγραφος 5 μπορεί να ανακληθεί ανά πάσα στιγμή από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ή το Συμβούλιο. Η απόφαση ανάκλησης περατώνει την εξουσιοδότηση που προσδιορίζεται στην εν λόγω απόφαση. Αρχίζει να ισχύει την επομένη της δημοσίευσης της απόφασης στην Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης ή σε μεταγενέστερη ημερομηνία που ορίζεται σε αυτή. Δεν θίγει το κύρος των κατ' εξουσιοδότηση πράξεων που ισχύουν ήδη.*
- 4. Πριν από την έκδοση μιας κατ' εξουσιοδότηση πράξης, η Επιτροπή διεξάγει διαβουλεύσεις με εμπειρογνώμονες που ορίζουν τα κράτη μέλη σύμφωνα με τις αρχές της διοργανικής συμφωνίας της 13ης Απριλίου 2016 για τη βελτίωση του νομοθετικού έργου*.*

5. *Μόλις εκδώσει μια κατ' εξουσιοδότηση πράξη, η Επιτροπή την κοινοποιεί ταυτόχρονα στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο.*
6. *Η κατ' εξουσιοδότηση πράξη που εκδίδεται δυνάμει του άρθρου 14 παράγραφος 4 και του άρθρου 17 παράγραφος 5 τίθεται σε ισχύ εφόσον δεν έχει διατυπωθεί αντίρρηση από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ή το Συμβούλιο εντός δύο μηνών από την ημέρα που η πράξη κοινοποιείται στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο ή αν, πριν λήξει αυτή η περίοδος, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο ενημερώσουν αμφότερα την Επιτροπή ότι δεν θα προβάλουν αντιρρήσεις. Η προθεσμία αυτή παρατείνεται κατά δύο μήνες κατόπιν πρωτοβουλίας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου ή του Συμβουλίου.*

* *EE L 123 της 12.5.2016, σ. 1.»*

17) *Προστίθεται το ακόλουθο άρθρο:*

«Άρθρο 20α

Τροποποιήσεις του κώδικα του ΙΜΟ για τη διερεύνηση ατυχημάτων

Εφαρμόζονται οι τροποποιήσεις του κώδικα του ΙΜΟ για τη διερεύνηση ατυχημάτων, με την επιφύλαξη της διαδικασίας ελέγχου συμβατότητας που προβλέπεται στο άρθρο 5 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2099/2002.»

18) Το άρθρο 23 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Άρθρο 23

Επανεξέταση της εφαρμογής

Η Επιτροπή, έως την/τις ... [90 μήνες 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 αυτή, *και, εφόσον απαιτείται, προτείνει περαιτέρω μέτρα υπό το πρίσμα των συστάσεων που διατυπώνονται σε αυτή, μεταξύ άλλων εξετάζοντας τη δυνατότητα να συμπεριληφθεί στο πεδίο εφαρμογής της παρούσας οδηγίας η υποχρεωτική διερεύνηση ασφαλείας για αλιευτικά σκάφη μήκους μικρότερου των 15 μέτρων, και ο αντίκτυπό της στον φόρτο εργασίας των αρχών διερεύνησης ασφαλείας.*»·

19) Προστίθεται το ακόλουθο άρθρο:

«Άρθρο 24α

Κατάργηση

Ο κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 1286/2011 της Επιτροπής καταργείται *με ισχύ από την/τις ... [30 μήνες από την ημερομηνία έναρξης ισχύος της παρούσας τροποποιητικής οδηγίας].*»·

20) Το παράρτημα I τροποποιείται ως εξής:

α) το τμήμα 2.1. αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«2.1. Στοιχεία πλοίου

Σημαία/Νηολόγιο

Ταυτότητα

Κύρια χαρακτηριστικά

Ιδιοκτήτης και διαχειριστής

Κατασκευαστικές λεπτομέρειες

Ελάχιστη επαρκής επάνδρωση

Επιτρεπόμενο φορτίο

Όσον αφορά τα αλιευτικά σκάφη, ο τύπος αλιείας που διεξάγεται κατά τον χρόνο του ατυχήματος»·

β) το τμήμα 2.3. αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«2.3. Πληροφορίες σχετικές με το ναυτικό ατύχημα ή συμβάν

Τύπος ναυτικού ατυχήματος ή περιστατικού

Ημερομηνία και ώρα

Στίγμα και τόπος ναυτικού ατυχήματος ή περιστατικού

Εξωτερικές και εσωτερικές συνθήκες περιβάλλοντος

Εκμετάλλευση σκάφους και τμήμα ταξιδιού

Θέσεις επί του σκάφους

*Για ναυτικά ατυχήματα ή συμβάντα στα οποία εμπλέκονται
εργαζόμενοι στην ξηρά ή στον λιμένα, το μεταφερόμενο φορτίο*

Δεδομένα για τον ανθρώπινο παράγοντα

Επιπτώσεις (για ανθρώπους, πλοίο, φορτίο, περιβάλλον, λοιπές)»·

- 21) Στο παράρτημα II, το σημείο 30 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:
- «30. Ζημίες φορτίου, συμπεριλαμβανομένων των εμπορευματοκιβωτίων που χάνονται στη θάλασσα».

Άρθρο 2

Μεταφορά στο εθνικό δίκαιο

1. Τα κράτη μέλη **θέτουν σε ισχύ** τις αναγκαίες νομοθετικές, κανονιστικές και διοικητικές διατάξεις για να συμμορφωθούν προς την παρούσα οδηγία έως την/τις ... [30 μήνες από την ημερομηνία έναρξης ισχύος της παρούσας οδηγίας].
Όταν τα κράτη μέλη θεσπίζουν τις εν λόγω διατάξεις, αυτές περιέχουν παραπομπή στην παρούσα οδηγία ή συνοδεύονται από παρόμοια παραπομπή κατά την επίσημη δημοσίευσή τους. Ο τρόπος πραγματοποίησης αυτής της παραπομπής καθορίζεται από τα κράτη μέλη.
2. Τα κράτη μέλη ανακοινώνουν στην Επιτροπή το κείμενο των ουσιωδών διατάξεων εθνικού δικαίου τις οποίες θεσπίζουν στον τομέα που διέπει η παρούσα οδηγία.

Άρθρο 3
Έναρξη ισχύος

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

Άρθρο 4
Αποδέκτες

Η παρούσα οδηγία απευθύνεται στα κράτη μέλη.

[τόπος], [ημερομηνία]

Για το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο
Η Πρόεδρος

Για το Συμβούλιο
Ο Πρόεδρος

Or. en