



2024/3099

16.12.2024

ΟΔΗΓΙΑ (ΕΕ) 2024/3099 ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

της 27ης Νοεμβρίου 2024

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

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ,

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

Έχοντας υπόψη την πρόταση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής,

Κατόπιν διαβίβασης του σχεδίου νομοθετικής πράξης στα εθνικά κοινοβούλια,

Έχοντας υπόψη τη γνώμη της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής ⁽¹⁾,

Αφού ζήτησαν τη γνώμη της Επιτροπής των Περιφερειών,

Αποφασίζοντας σύμφωνα με τη συνήθη νομοθετική διαδικασία ⁽²⁾,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Η οδηγία 2009/16/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ⁽³⁾ 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 ελεγχθεί 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 («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 (ΙΜΟ), 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.
- (4) Ορισμένες διεθνείς συμβάσεις έχουν επικυρωθεί από τα κράτη μέλη και έχουν αρχίσει να ισχύουν από το 2011. Πρόκειται για τη διεθνή σύμβαση για τον έλεγχο και τη διαχείριση του έρματος και των ιζημάτων που προέρχονται από τα πλοία η οποία συνήφθη στις 13 Φεβρουαρίου 2004 («σύμβαση ΒWΜ») και τη διεθνή σύμβαση του Ναϊρόμπι για την ανέλκυση ναυαγίων που συνήφθη στις 18 Μαΐου 2007 («σύμβαση του Ναϊρόμπι»). Επομένως, οι εν λόγω διεθνείς συμβάσεις 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 της οδηγίας 2009/16/ΕΚ στο σύνολό της. Γι' αυτό, μόλις επιτευχθεί συμφωνημένο επίπεδο επικύρωσης για διεθνή σύμβαση, πράγμα το οποίο ενεργοποιεί την έναρξη ισχύος της, και αφού εγκριθεί από τα υπογράφοντα κράτη του ΜΣ των Παρισίων ως σχετική πράξη, η Επιτροπή θα πρέπει να επικαιροποιεί τον κατάλογο των συμβάσεων που αναφέρει η οδηγία 2009/16/ΕΚ.

⁽¹⁾ ΕΕ C, C/2023/876, 8.12.2023, ELI: <http://data.europa.eu/eli/C/2023/876/oj>.

⁽²⁾ Θέση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 10ης Απριλίου 2024 (δεν έχει ακόμη δημοσιευθεί στην Επίσημη Εφημερίδα) και απόφαση του Συμβουλίου της 18ης Νοεμβρίου 2024.

⁽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).

- (6) Η διεθνής σύμβαση του Χονγκ Κονγκ για την ασφαλή και φιλική προς το περιβάλλον ανακύκλωση πλοίων η οποία συνήφθη στις 15 Μαΐου 2009 («σύμβαση του Χονγκ Κονγκ») θα τεθεί σε ισχύ την 26η Ιουνίου 2025. Η οδηγία 2009/16/ΕΚ θα πρέπει να προβλέπει την εφαρμογή της εν λόγω σύμβασης.
- (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 του 1977 για την ασφάλεια των αλιευτικών σκαφών «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 αυτό.
- (8) Λόγω του μικρού μεγέθους τους, τα περισσότερα αλιευτικά σκάφη στην Ένωση δραστηριοποιούνται σε χωρικά ύδατα και πιθανώς δεν επιθεωρούνται 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 συχνότατα 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, θα πρέπει να θεσπιστεί ένα παράλληλο και διακριτό 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. Γι' αυτό, για όσα κράτη μέλη επιθυμούν να διενεργούν αυτές τις επιθεωρήσεις, θα πρέπει να θεσπιστεί ένα εθελοντικό σύστημα, παράλληλο και διακριτό από το ισχύον καθεστώς ελέγχου από το κράτος λιμένα, ώστε να παρασχεθεί ευελιξία ως προς τον τρόπο με τον οποίο αναπτύσσονται τα πρότυπα για τον έλεγχο από το κράτος λιμένα. Επομένως, ένα τέτοιο σύστημα ελέγχου των αλιευτικών σκαφών μήκους 24 μέτρων και άνω από το κράτος λιμένα μπορεί να αναπτυχθεί οργανικά από τα κράτη μέλη, τα υπογράφοντα κράτη του ΜΣ των Παρισίων και την Επιτροπή χωρίς να ενσωματωθεί στο ισχύον 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, περιλαμβανομένων της υγείας και της ασφάλειας των αλιέων επί του σκάφους. Για τον σκοπό αυτό, θα πρέπει να αναπτυχθεί χωριστή ενότητα στην 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 και να προετοιμάσει την έναρξη ισχύος της, σύμφωνα με την απόφαση 2014/195/ΕΕ του Συμβουλίου (*), προκειμένου να καθοριστούν τα υψηλότερα δυνατά εφαρμόσιμα πρότυπα για την ασφάλεια των μεγαλύτερων αλιευτικών σκαφών.
- (10) Ο μηχανισμός εύλογου μεριδίου παρέχει κατανομή της επιβάρυνσης των επιθεωρήσεων μεταξύ των υπογραφόντων κρατών του ΜΣ των Παρισίων. Σε κάθε υπογράφων κράτος κατανέμεται ορισμένος αριθμός επιθεωρήσεων. Ο αριθμός αυτός αντιπροσωπεύει την υποχρέωσή του για επιθεώρηση ή το «εύλογο μερίδιό» του για επιθεώρηση, που πρέπει να διενεργείται κάθε χρόνο. Η επιλεξιμότητα πλοίου για επιθεώρηση καθορίζεται κυρίως από το χρονικό διάστημα που μεσολαβεί από την τελευταία επιθεώρηση, σε συνδυασμό με την κατηγορία κινδύνου του πλοίου, η οποία καθορίζει τα χρονικά διαστήματα μεταξύ των επιθεωρήσεων, καθώς και την εμβέλεια των επιθεωρήσεων. Τα πλοία προτεραιότητας II μπορούν να επιθεωρούνται, ενώ τα πλοία προτεραιότητας I πρέπει να επιθεωρούνται.
- (11) Θα πρέπει να επιτρέπεται στα κράτη μέλη να μη διενεργούν ορισμένο αριθμό επιθεωρήσεων «προτεραιότητας», χωρίς αυτό να επηρεάζει τη συμμόρφωση με την υποχρέωσή τους για διενέργεια επιθεωρήσεων. Για ορισμένα κράτη μέλη, ο αριθμός των πλοίων προτεραιότητας που πράγματι καταπλέουν στους λιμένες τους κατά τη διάρκεια ενός δεδομένου έτους μπορεί είτε να υπερβαίνει είτε να είναι μικρότερος από την ανατεθείσα υποχρέωση διενέργειας επιθεωρήσεων. Μια εναλλακτική μέθοδος συμμόρφωσης με τον μηχανισμό εύλογου μεριδίου για τα εν λόγω (επιβαρυνόμενα ή υποεπιβαρυνόμενα) κράτη μέλη κρίθηκε ότι ήταν ανελαστική και, επομένως, είναι αναγκαίο να ευθυγραμμιστούν οι σχετικές διατάξεις με εκείνες του 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. Η δυνατότητα αυτή θα πρέπει να αναπροσαρμοστεί, ώστε να μπορούν να την αξιοποιήσουν όλα τα κράτη μέλη. Ορισμένες κατηγορίες πλοίων 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 εν λόγω υποχρέωση ήταν υπερβολικά επαχδής για τους έχοντες την εκμετάλλευση και δεν προσέθετε καμία αξία, καθώς οι πληροφορίες για την εκτιμώμενη ώρα κατάπλου είναι ήδη διαθέσιμες στις εθνικές αρχές με ευκολότερο τρόπο στη βάση δεδομένων THETIS. Με βάση τα ανωτέρω, το ΜΣ των Παρισίων κατάργησε την υποχρέωση αναγγελίας πριν από την άφιξη και, ως εκ τούτου, η οδηγία 2009/16/ΕΚ θα πρέπει να ευθυγραμμιστεί αναλόγως.

(*) Απόφαση 2014/195/ΕΕ 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 Τορρεμολίνος του 1993 σχετικά με τη Διεθνή Σύμβαση του Τορρεμολίνος του 1977 για την ασφάλεια των αλιευτικών σκαφών (ΕΕ L 106 της 9.4.2014, σ. 4).

- (13) Υπό κανονικές συνθήκες, οι επιθεωρήσεις πλοίων προτεραιότητας II δεν είναι υποχρεωτικές, αλλά προαιρετικές. Ωστόσο, τα κράτη μέλη στα οποία δεν καταπλέει επαρκής αριθμός πλοίων επιλέξιμων για επιθεώρηση ώστε να τηρούν την ετήσια υποχρέωσή τους χρειάζεται να διενεργούν επιθεωρήσεις πλοίων προτεραιότητας II, προκειμένου να εκπληρώνεται η ετήσια υποχρέωση των εν λόγω κρατών μελών για διενέργεια επιθεωρήσεων. Δεδομένου ότι, για τα εν λόγω κράτη μέλη, οι επιθεωρήσεις αυτές καθίστανται de facto υποχρεωτικές, ενδέχεται να απαιτείται μεγαλύτερη ευελιξία για τις επιθεωρήσεις πλοίων προτεραιότητας II, ειδικά για τα εν λόγω κράτη μέλη. Ως εκ τούτου, τα εν λόγω κράτη μέλη θα πρέπει να έχουν τη δυνατότητα να αναβάλλουν τις εν λόγω επιθεωρήσεις, υπό την προϋπόθεση ότι δικαιολογούν μια τέτοια αναβολή.
- (14) Εάν μια επιθεώρηση δεν διενεργηθεί λόγω έκτακτων και απρόβλεπτων περιστάσεων που καθιστούν αδύνατη την πραγματοποίηση επιθεώρησης, όπως φυσική καταστροφή, πανδημία, κατάσταση έκτακτης ανάγκης στον τομέα της δημόσιας υγείας ή τρομοκρατική επίθεση, δεν θα πρέπει να λογίζεται ως μη διεξαχθείσα επιθεώρηση. Οι περιστάσεις αυτές θα πρέπει να αιτιολογούνται δεόντως και να κοινοποιούνται στην Επιτροπή.
- (15) Κατά την τελευταία δεκαετία, παρά την αύξηση του αριθμού των σκαφών 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 των περιβαλλοντικών νόμων, όπως σε σχέση με τις εκπομπές θείου ή την ασφαλή και φιλική προς το περιβάλλον ανακύκλωση πλοίων. Ως προς τούτο, η Ένωση, σε ευθυγράμμιση 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 στην προσπάθεια επιθεώρησης στα πλοία με τις χαμηλότερες περιβαλλοντικές επιδόσεις. Κατά συνέπεια, η κατηγορία κινδύνου του πλοίου θα πρέπει να επικαιροποιηθεί, ώστε να αντικατοπτρίζει τα περιβαλλοντικά ζητήματα, προσδίδοντας μεγαλύτερη σημασία στις περιβαλλοντικές επιδόσεις των πλοίων.
- (16) Αφού ο IMO ολοκληρώσει την αναθεώρηση του οικείου δείκτη έντασης άνθρακα (CII), η Επιτροπή θα πρέπει να αξιολογήσει την καταλληλότητα του εν λόγω CII ως περιβαλλοντικής παραμέτρου που χρησιμοποιείται για τον προσδιορισμό της κατηγορίας κινδύνου ενός πλοίου βάσει της οδηγίας 2009/16/EK και να εξετάσει το ενδεχόμενο νομοθετικής πρότασης, ανάλογα με την περίπτωση.
- (17) Στο πλαίσιο του ΜΣ των Παρισίων εγκρίθηκε το 2019 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. Κατά την έκδοση των σχετικών εκτελεστικών πράξεων, θα πρέπει να δίνεται ιδιαίτερη προσοχή στην εν λόγω μεθοδολογία, που καθορίζει την κατηγοριοποίηση των κρατών σημαίας. Η εφαρμογή, στο πλαίσιο της παρούσας οδηγίας, της εν λόγω μεθοδολογίας θα πρέπει να διασφαλίζει αμεροληψία, 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 επίσης και επιθεωρήσεων επιβατηγών οχηματαγωγών πλοίων ro-ro που εκτελούν τακτικά δρομολόγια, όπου μπορεί να ληφθεί υπόψη η δραστηριοποίηση του σκάφους.
- (19) Λόγω της εμβλειάς 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 μη αναμενόμενων ή βαρύνουσας σημασίας παραγόντων, οι λόγοι θα πρέπει να καταγράφονται δεόντως.
- (20) Η ψηφιοποίηση αποτελεί ουσιαστική πτυχή της τεχνολογικής προόδου στον τομέα της συλλογής και της διαβίβασης δεδομένων με σκοπό τη συμβολή στη μείωση του κόστους και την 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 δικαίο της Ένωσης είτε από τον IMO, ως απόδειξη της στενής διασύνδεσης μεταξύ πτυχών 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 επιτρέπει 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, το κράτος λιμένα οφείλει να μην παρεμβαίνει στις αρμοδιότητες του κράτους σημαίας, όπως ορίζονται στην οδηγία 2013/54/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ⁽⁵⁾.

- (22) Οι διοικήσεις των κρατών μελών σημαίας υποχρεούνται, σε ευθυγράμμιση με την οδηγία 2009/21/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ⁽⁶⁾, 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 διοικήσεις ελέγχου από το κράτος λιμένα θα πρέπει να παρέχει στα κράτη μέλη τη δυνατότητα να πιστοποιούν ότι η οργάνωση των εν λόγω διοικήσεων, καθώς και οι πολιτικές, οι διαδικασίες, οι πόροι και η τεκμηρίωσή τους, είναι κατάλληλα για την επίτευξη των στόχων της παρούσας οδηγίας. Για να εξασφαλιστεί ότι τα κράτη μέλη διαθέτουν επαρκή χρόνο για να εφαρμόσουν την απαίτηση αυτή, η πιστοποίηση του εν λόγω συστήματος διαχείρισης ποιότητας θα πρέπει να ευθυγραμμιστεί με το σύνθηδες διάστημα ελέγχου για το σύστημα που υπάρχει ήδη δυνάμει της οδηγίας 2009/21/ΕΚ.
- (23) Προκειμένου να επικαιροποιηθεί η εφαρμογή της οδηγίας 2009/16/ΕΚ, ώστε να μπορούν τα κράτη μέλη να εκπληρώνουν τις υποχρεώσεις τους δυνάμει του διεθνούς δικαίου σύμφωνα με την εν λόγω οδηγία, θα πρέπει να ανατεθεί στην Επιτροπή η εξουσία έκδοσης πράξεων σύμφωνα με το άρθρο 290 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης όσον αφορά την επικαιροποίηση του καταλόγου των συμβάσεων που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της οδηγίας 2009/16/ΕΚ και την τροποποίηση του καταλόγου των διαδικασιών και των κατευθυντήριων γραμμών σχετικά με τον έλεγχο από το κράτος λιμένα που υιοθετήθηκε στο πλαίσιο του ΜΣ των Παρισίων. Είναι ιδιαίτερα σημαντικό να διεξαχθεί 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 έργου ⁽⁷⁾. 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.
- (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, 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 Συμβουλίου ⁽⁸⁾.
- (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 για πρώτη φορά το αργότερο πέντε έτη μετά 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. Οι επόμενες αξιολογήσεις θα πρέπει να πραγματοποιούνται ανά πενταετία.
- (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) Προκειμένου να μην υποβληθούν σε δυσανάλογη διοικητική επιβάρυνση τα περικλειστα κράτη μέλη, ένας κανόνας de minimis θα πρέπει να επιτρέπει στα κράτη μέλη αυτά να αποκλίνουν από την υποχρέωση μεταφοράς στο εθνικό δίκαιο και εφαρμογής της παρούσας οδηγίας, εφόσον πληρούν ορισμένα κριτήρια.
- (28) Επομένως, η οδηγία 2009/16/ΕΚ θα πρέπει να τροποποιηθεί αναλόγως,

⁽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).

⁽⁶⁾ Οδηγία 2009/21/ΕΚ 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).

⁽⁷⁾ ΕΕ L 123 της 12.5.2016, σ. 1.

⁽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).

ΕΞΕΔΩΣΑΝ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΟΔΗΓΙΑ:

Άρθρο 1

Τροποποιήσεις της οδηγίας 2009/16/ΕΚ

Η οδηγία 2009/16/ΕΚ τροποποιείται ως εξής:

1) Στο άρθρο 2, το πρώτο εδάφιο τροποποιείται ως εξής:

α) το σημείο 1 τροποποιείται ως εξής:

i) το στοιχείο δ) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«δ) διεθνής σύμβαση για πρότυπα εκπαίδευσης, έκδοσης πιστοποιητικών και τήρησης φυλακών ναυτικών του 1978 (“σύμβαση STCW”).»

ii) προστίθενται τα ακόλουθα στοιχεία:

«ιβ) διεθνής σύμβαση για τον έλεγχο και τη διαχείριση του έρματος και των ιζημάτων που προέρχονται από τα πλοία του 2004 (“σύμβαση BWM”).»

ιγ) διεθνής σύμβαση του Ναϊρόμπι για την ανέλκυση ναυαγίων του 2007 (“σύμβαση του Ναϊρόμπι”).»

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

β) το σημείο 3 διαγράφεται·

γ) παρεμβάλλεται το ακόλουθο σημείο:

«8α. “Επιθεώρηση”: επαλήθευση της κατάστασης του πλοίου, του εξοπλισμού του και του πληρώματός του, η οποία βασίζεται στις ισχύουσες συμβάσεις και διενεργείται από επιθεωρητή. Η επιθεώρηση δεν συνιστά έλεγχο πιστοποίησης για την έκδοση, τη θέωση ή την ανανέωση υποχρεωτικών πιστοποιητικών και η επακόλουθη έκθεση επιθεώρησης που υποβάλλεται στον πλοίαρχο δεν αποτελεί πιστοποιητικό.»

δ) 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 βάσει του άρθρου 13 παράγραφος 1.

12. “Λεπτομερέστερη επιθεώρηση”: επιθεώρηση που περιλαμβάνει τα στοιχεία της αρχικής επιθεώρησης, κατά την οποία ολόκληρο το πλοίο και ο εξοπλισμός και το πλήρωμά του ή, ανάλογα με την περίπτωση, μέρος αυτών 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 τουλάχιστον τα σημεία που απαριθμούνται στο παράρτημα VII και τα στοιχεία της αρχικής επιθεώρησης. Η εκτεταμένη επιθεώρηση μπορεί να περιλαμβάνει λεπτομερέστερη επιθεώρηση σε περίπτωση που υπάρχουν σαφείς ενδείξεις σύμφωνα με το άρθρο 13 παράγραφος 3.»

ε) το σημείο 20 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«20. “Υποχρεωτικό 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 συμβαλλόμενο μέρος σύμβασης, τα κράτη μέλη φροντίζουν ώστε η μεταχείριση του εν λόγω πλοίου και του πληρώματός του να μην είναι ευνοϊκότερη από εκείνη πλοίου που φέρει τη σημαία κράτους το οποίο είναι συμβαλλόμενο μέρος της εν λόγω σύμβασης. Τέτοια πλοία υπόκεινται σε λεπτομερέστερη επιθεώρηση σύμφωνα με τις διαδικασίες στο πλαίσιο του ΜΣ των Παρισίων. Ωστόσο, πλοίο που φέρει τη σημαία κράτους το οποίο δεν είναι συμβαλλόμενο μέρος της σύμβασης CLC 92, της σύμβασης BUNKERS

του 2001 ή της σύμβασης του Ναϊρόμπι δεν υπόκειται αυτομάτως σε λεπτομερέστερη επιθεώρηση, εάν το εν λόγω πλοίο φέρει το σχετικό πιστοποιητικό που έχει εκδοθεί από κράτος που είναι συμβαλλόμενο μέρος των εν λόγω συμβάσεων και ο επιθεωρητής που διενεργεί την επιθεώρηση αποφασίζει ότι είναι περιττή μια λεπτομερέστερη επιθεώρηση. Η εν λόγω απόφαση 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 του 2012 για την εφαρμογή των διατάξεων του πρωτοκόλλου του 1993 σχετικά με τη Διεθνή Σύμβαση Torremolinos του 1977 για την ασφάλεια των αλιευτικών σκαφών.»

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 τα υπογράφοντα κράτη του ΜΣ των Παρισίων, δύναται να εκδίδει κατευθυντήριες γραμμές που θεσπίζουν τις λεπτομερείς ρυθμίσεις ενός τέτοιου παράλληλου και διακριτού ειδικού καθεστώτος ελέγχου από το κράτος λιμένα για τα εν λόγω αλιευτικά σκάφη.»

3) Στο άρθρο 5 προστίθεται η ακόλουθη παράγραφος:

«2α. Οι επιθεωρήσεις πλοίων που διενεργούνται από κράτος μέλος και υπερβαίνουν κατά ποσοστό 20 % ή μεγαλύτερο την υποχρέωση για ετήσια επιθεώρηση του εν λόγω κράτους μέλους δεν λαμβάνονται υπόψη κατά τον υπολογισμό των υποχρεώσεων για ετήσια επιθεώρηση των μερών του ΜΣ των Παρισίων.»

4) Το άρθρο 6 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Άρθρο 6

Λεπτομερείς ρυθμίσεις για τη συμμόρφωση με την υποχρέωση διενέργειας επιθεωρήσεων

1. Το κράτος μέλος που δεν διενεργεί τις επιθεωρήσεις που απαιτούνται σύμφωνα με το άρθρο 5 παράγραφος 2 στοιχείο α) θεωρείται παρ' όλα αυτά ότι πληροί την εν λόγω απαίτηση, εφόσον οι μη διεξαχθείσες επιθεωρήσεις δεν υπερβαίνουν το 10 % του συνολικού αριθμού πλοίων προτεραιότητας I που καταπλέουν στους λιμένες και στα αγκυροβόλια του, ανεξάρτητα από την κατηγορία κινδύνου τους.

2. Ανεξάρτητα από το ποσοστό των αναφερόμενων στην παράγραφο 1 επιθεωρήσεων που δεν διεξήχθησαν, τα κράτη μέλη δίνουν προτεραιότητα στην επιθεώρηση πλοίων τα οποία, σύμφωνα με τις πληροφορίες που περιέχονται στη βάση δεδομένων των επιθεωρήσεων, καταπλέουν μη τακτικά σε λιμένες της Ένωσης.

3. Ανεξάρτητα από το ποσοστό των αναφερόμενων στην παράγραφο 1 επιθεωρήσεων που δεν διεξήχθησαν, όσον αφορά πλοία προτεραιότητας I τα οποία καταπλέουν σε αγκυροβόλια, τα κράτη μέλη δίνουν 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

Λεπτομερείς ρυθμίσεις για ισορροπημένη υποχρέωση διενέργειας επιθεωρήσεων σε ολόκληρη την Ένωση

1. Το κράτος μέλος στο οποίο ο συνολικός αριθμός πλοίων προτεραιότητας I που καταπλέουν στους λιμένες του υπερβαίνει το μερίδιό του σε επιθεωρήσεις που αναφέρεται στο άρθρο 5 παράγραφος 2 στοιχείο β) θεωρείται ότι εκπληρώνει την υποχρέωσή του για ετήσια επιθεώρηση, εφόσον ο αριθμός των επιθεωρήσεων που διενεργεί το εν λόγω κράτος μέλος αντιστοιχεί τουλάχιστον στο μερίδιό του σε επιθεωρήσεις όπως αναφέρεται στο άρθρο 5 παράγραφος 2 στοιχείο β) και εφόσον το εν λόγω κράτος μέλος δεν αφήνει χωρίς επιθεώρηση ποσοστό άνω του 40 % του συνολικού αριθμού πλοίων προτεραιότητας I που καταπλέουν σε λιμένες και αγκυροβόλια 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 παρ' όλα αυτά την υποχρέωσή του για ετήσια επιθεώρηση, εάν διενεργεί επιθεωρήσεις στα δύο τρίτα των πλοίων προτεραιότητας I και προτεραιότητας II επί του συνολικού αριθμού των πλοίων προτεραιότητας I και προτεραιότητας II που καταπλέουν στους λιμένες και στα αγκυροβόλια 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 επιθεώρηση θα μπορούσε να διενεργηθεί κατά οποιονδήποτε μεταγενέστερο κατάπλου του πλοίου στο ίδιο κράτος μέλος εντός 15 ημερών από τον πραγματικό χρόνο απόπλου, με την προϋπόθεση ότι το πλοίο δεν θα καταπλεύσει ενδιάμεσα σε οποιονδήποτε άλλο λιμένα εντός της Ένωσης ή της περιοχής του ΜΣ των Παρισίων, εκτός από τυχόν λιμένες του κράτους σημαίας του πλοίου·
- β) εάν η επιθεώρηση θα μπορούσε να διενεργηθεί σε άλλο 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 go-go ή των ταχύπλων επιβατηγών σκαφών που εκτελούν τακτικά δρομολόγια, θα μπορούσε να διενεργηθεί στον ίδιο λιμένα κατάπλου εντός 15 ημερών από τον πραγματικό χρόνο απόπλου.

Όταν ένα κράτος μέλος αποφασίζει να αναβάλει επιθεώρηση δυνάμει του πρώτου εδαφίου, η εν λόγω αναβληθείσα επιθεώρηση δεν προσμετράται για τη συμμόρφωση του εν λόγω κράτους μέλους με την οικεία υποχρέωση ετήσιας επιθεώρησης που αναφέρεται στα άρθρα 6 και 7, εάν η αναβληθείσα επιθεώρηση καταχωρίζεται ως τέτοια 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 συντρέπει οποιαδήποτε από τις ακόλουθες εξαιρετικές περιστάσεις:

- α) η αρμόδια αρχή θεωρεί ότι η επιθεώρηση θα έθετε σε κίνδυνο την ασφάλεια των επιθεωρητών, του πλοίου ή του πληρώματός του ή τον λιμένα ή το θαλάσσιο περιβάλλον·
- β) ο κατάπλους του πλοίου σε λιμένα πραγματοποιείται αποκλειστικά κατά τη διάρκεια της νύκτας· ή
- γ) η διάρκεια του κατάπλου του πλοίου είναι πολύ σύντομη και δεν επιτρέπει να διεξαχθεί ικανοποιητικά η επιθεώρηση.

Όταν συντρέχουν οι περιστάσεις του στοιχείου β), τα κράτη μέλη λαμβάνουν τα αναγκαία μέτρα ώστε να εξασφαλιστεί ότι τα πλοία τα οποία καταπλέουν τακτικά κατά τη διάρκεια της νύκτας επιθεωρούνται καταλλήλως.

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 I εντός 15 ημερών από τον πραγματικό χρόνο απόπλου·
- β) το πλοίο καταπλέει σε λιμένα αποκλειστικά κατά τη διάρκεια της νύκτας ή η διάρκεια του κατάπλου είναι πολύ σύντομη και δεν επιτρέπει να διεξαχθεί ικανοποιητικά η επιθεώρηση, ο δε λόγος μη διεξαγωγής της επιθεώρησης καταχωρίζεται στη βάση δεδομένων των επιθεωρήσεων· ή
- γ) η αρμόδια αρχή θεωρεί ότι η επιθεώρηση θα έθετε σε κίνδυνο την ασφάλεια των επιθεωρητών, του πλοίου ή 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.»

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 εμπλεκόμενους αναγνωρισμένους οργανισμούς και στις επιδόσεις της εταιρείας σύμφωνα με το παράρτημα I μέρος I σημείο 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 σημείο 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 και CLC 92, τη σύμβαση BUNKERS του 2001, τη σύμβαση του Ναϊρόμπι και τη σύμβαση του Χονγκ Κονγκ σύμφωνα με το παράρτημα I μέρος I σημείο 3 και το παράρτημα II.

3. Η Επιτροπή εκδίδει εκτελεστικές πράξεις στις οποίες προβλέπεται η μεθοδολογία υπολογισμού των γενικών παραμέτρων κινδύνου, ιδίως όσον αφορά τα κριτήρια του κράτους σημαίας και τα κριτήρια επιδόσεων εταιρειών που θεσπίστηκαν στο πλαίσιο του 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 αναφέρεται στο άρθρο 31 παράγραφος 2.»

9) Το άρθρο 13 τροποποιείται ως εξής:

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

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

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 σημεία 3Α και 3Β:

α) πλοία που υπάγονται στην κατηγορία υψηλού κινδύνου·

β) επιβατηγά πλοία, φορτηγά πλοία χύδην φορτίου, πετρελαιοφόρα, πλοία μεταφοράς αερίου, δεξαμενόπλοια επιβλαβών υγρών ουσιών (ΕΥΟ) ή πλοία μεταφοράς χημικών προϊόντων, ηλικίας άνω των 12 ετών·

γ) πλοία που υπάγονται στην κατηγορία υψηλού κινδύνου ή επιβατηγά πλοία, φορτηγά πλοία χύδην φορτίου, πετρελαιοφόρα, πλοία μεταφοράς αερίου, δεξαμενόπλοια ΕΥΟ ή πλοία μεταφοράς χημικών προϊόντων, ηλικίας άνω των 12 ετών, σε περίπτωση παραγόντων βαρύνουσας σημασίας ή μη αναμενόμενων παραγόντων·

δ) πλοία που υπόκεινται σε 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 επιθεωρητές 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 εκδίδει εκτελεστικές πράξεις με τις οποίες θεσπίζονται λεπτομερείς ρυθμίσεις, ούτως ώστε να εξασφαλίζονται ομοιόμορφες συνθήκες εφαρμογής του παραρτήματος VII. Οι σχετικές εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης που αναφέρεται 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 στο παράρτημα XVII 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 αγκυροβόλια 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 υπογράφοντος κράτους του 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 υπογράφοντος κράτους του 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 εν λόγω διαταγής και εφόσον πληρούνται οι προϋποθέσεις που απαριθμούνται στο παράρτημα VIII σημεία 3 έως 6.

Εάν το πλοίο υπόκειται σε δεύτερη διαταγή απαγόρευσης πρόσβασης, η εν λόγω διαταγή απαγόρευσης πρόσβασης αίρεται μόνο μετά την πάροδο 12 μηνών.

3. Κάθε μεταγενέστερη κράτηση σε λιμένα ή αγκυροβόλιο κράτους μέλους ή υπογράφοντος κράτους του ΜΣ των Παρισίων έχει ως αποτέλεσμα την απαγόρευση πρόσβασης του πλοίου σε όλους τους λιμένες ή τα αγκυροβόλια εντός της Ένωσης. Η τρίτη αυτή διαταγή απαγόρευσης πρόσβασης μπορεί να αρθεί μετά την πάροδο 24 μηνών από την ημερομηνία έκδοσης της εν λόγω διαταγής 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·

β) τα υποχρεωτικά πιστοποιητικά και τα πιστοποιητικά κλάσης του πλοίου έχουν εκδοθεί από οργανισμό ή οργανισμούς αναγνωρισμένους βάσει του κανονισμού (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 σημείο 1· και

δ) πληρούνται οι προϋποθέσεις που απαριθμούνται στο παράρτημα VIII σημεία 3 έως 6.

Σε κάθε πλοίο που δεν πληροί τα κριτήρια που απαριθμούνται στο πρώτο εδάφιο, μετά την πάροδο 24 μηνών από την ημερομηνία έκδοσης της διαταγής απαγόρευσης πρόσβασης, απαγορεύεται μονίμως η πρόσβαση σε λιμένες ή αγκυροβόλια εντός της Ένωσης.

4. Κάθε μεταγενέστερη κράτηση πλοίου που φέρει σημαία κράτους που εμφανίζεται στον κατάλογο μεσαίων ή χαμηλών επιδόσεων, μετά την τρίτη διαταγή απαγόρευσης πρόσβασης, σε λιμένα ή αγκυροβόλιο εντός της Ένωσης, έχει ως αποτέλεσμα τη μόνιμη απαγόρευση πρόσβασης του πλοίου σε οποιονδήποτε λιμένα ή 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, στο οποίο έχει απαγορευθεί η πρόσβαση τρεις ή περισσότερες φορές και στο οποίο επιβάλλεται κράτηση σε λιμένα ή αγκυροβόλιο της Ένωσης κατά την πρώτη του επιθεώρηση στην Ένωση μετά την εν λόγω τρίτη ή τυχόν επακόλουθη απαγόρευση πρόσβασης:

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

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

4β. Οι περίοδοι απαγόρευσης πρόσβασης για πολλαπλές κρατήσεις παρατείνονται κατά 12 μήνες στις περιπτώσεις όπου 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 επιθεώρησης σύμφωνα με το παράρτημα ΙΧ. Αντίγραφο της έκθεσης επιθεώρησης παραδίδεται στον πλοίαρχο του πλοίου.».

14) Στο άρθρο 19 παράγραφος 4, το πρώτο εδάφιο αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«4. Εάν η επιθεώρηση αποκαλύψει ότι το πλοίο δεν είναι εξοπλισμένο με λειτουργικό σύστημα καταγραφής δεδομένων πλου, και η χρησιμοποίηση τέτοιου συστήματος καταγραφής επιβάλλεται σύμφωνα με την οδηγία 2002/59/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (*), η αρμόδια αρχή διασφαλίζει την απαγόρευση απόπλου του πλοίου.

(*) Οδηγία 2002/59/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 27ης Ιουνίου 2002, για τη δημιουργία κοινοτικού συστήματος παρακολούθησης της κυκλοφορίας των πλοίων και ενημέρωσης και την κατάργηση της οδηγίας 93/75/ΕΟΚ του Συμβουλίου (ΕΕ L 208 της 5.8.2002, σ. 10).».

15) Στο άρθρο 20, η παράγραφος 1 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«1. Ο πλοιοκτήτης ή ο έχων την εκμετάλλευση πλοίου ή ο εκπρόσωπος του ενός ή του άλλου 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.».

16) Το άρθρο 21 τροποποιείται ως εξής:

α) η παράγραφος 4 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«4. Τα κράτη μέλη λαμβάνουν μέτρα για να διασφαλίσουν ότι η πρόσβαση σε όλους τους λιμένες και τα αγκυροβόλια εντός της Ένωσης απαγορεύεται στα πλοία που αναφέρονται στην παράγραφο 1 του παρόντος άρθρου και στα πλοία στα οποία έχει επιβληθεί κράτηση και αναφέρονται στο άρθρο 19 παράγραφος 2 και:

α) τα οποία αποπλέουν χωρίς να πληρούνται οι προϋποθέσεις που καθορίζει η αρμόδια αρχή οποιουδήποτε κράτους μέλους στον λιμένα επιθεώρησης ή

β) στα οποία επιτρέπεται να αποπλέουν υπό την προϋπόθεση ότι συμμορφώνονται με τις εφαρμοστέες απαιτήσεις των συμβάσεων μεταβαίνοντας στη συνέχεια στην επισκευαστική μονάδα που ορίζεται δυνάμει της παραγράφου 1 του παρόντος άρθρου, αλλά εντέλει δεν το πράττουν.

Η διαταγή απαγόρευσης πρόσβασης αρχίζει να ισχύει από την ημερομηνία έκδοσής της. Η διαταγή απαγόρευσης πρόσβασης αίρεται μόνο μετά την πάροδο 12 μηνών από την ημερομηνία έκδοσης της εν λόγω διαταγής και εφόσον πληρούνται οι προϋποθέσεις που απαριθμούνται στο παράρτημα VIII σημεία 3 έως 6.».

β) οι παράγραφοι 5 και 6 αντικαθίστανται από το ακόλουθο κείμενο:

«5. Στις περιπτώσεις της παραγράφου 4 πρώτο εδάφιο στοιχείο α), η αρμόδια αρχή του κράτους μέλους όπου διαπιστώθηκε ότι το πλοίο παρουσιάζει ελλείψεις ενημερώνει αμέσως τις αρμόδιες αρχές όλων των άλλων κρατών μελών.

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 όπου διαπιστώθηκε ότι το πλοίο παρουσιάζει ελλείψεις αν το πλοίο έχει καταπλεύσει. Όταν η αρμόδια αρχή του κράτους μέλους όπου διαπιστώθηκε ότι το πλοίο παρουσιάζει ελλείψεις αντιληφθεί ότι το πλοίο δεν έχει καταπλεύσει στην εν λόγω επισκευαστική μονάδα, ειδοποιεί αμέσως τις αρμόδιες αρχές όλων των άλλων κρατών μελών.

Στις περιπτώσεις που αναφέρονται στην παράγραφο 4 πρώτο εδάφιο στοιχείο β), εάν η επισκευαστική μονάδα που ορίζεται δυνάμει της παραγράφου 1 δεν βρίσκεται σε κράτος μέλος και η αρμόδια αρχή του κράτους μέλους όπου διαπιστώθηκε ότι το πλοίο παρουσιάζει ελλείψεις αντιληφθεί ότι το πλοίο δεν έχει καταπλεύσει στη συγκεκριμένη επισκευαστική μονάδα, ειδοποιεί αμέσως τις αρμόδιες αρχές όλων των άλλων κρατών μελών.

Προτού αρνηθεί την πρόσβαση στο πλοίο, το κράτος μέλος μπορεί να διαβουλευτεί με τη διοίκηση του κράτους σημαίας του συγκεκριμένου πλοίου.

6. Κατά παρέκκλιση από την παράγραφο 4, η πρόσβαση σε πλοίο που αναφέρεται στην εν λόγω παράγραφο μπορεί να επιτραπεί σε συγκεκριμένο λιμένα ή αγκυροβόλιο από την οικεία αρχή του συγκεκριμένου κράτους λιμένα σε περίπτωση ανωτέρας βίας ή για επιτακτικούς λόγους ασφαλείας, για να μειωθεί ή να ελαχιστοποιηθεί ο κίνδυνος ρύπανσης ή για να αποκατασταθούν ελλείψεις σύμφωνα με την παράγραφο 1, υπό την προϋπόθεση ότι ο πλοιοκτήτης, ο έχων την εκμετάλλευση ή ο πλοίαρχος του πλοίου έχει θέσει σε εφαρμογή κατάλληλα μέτρα για την ασφαλή είσοδο του συγκεκριμένου πλοίου στον εν λόγω λιμένα ή αγκυροβόλιο κατά τρόπο ικανοποιητικό για την αρμόδια αρχή του εν λόγω κράτους μέλους.».

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

«7. Σε συνεργασία με τα κράτη μέλη και τα υπογράφοντα κράτη του ΜΣ των Παρισίων και βάσει της εξειδίκευσης 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 εκπαίδευσης για να στηρίξει την κατάρτιση και την αξιολόγηση των δεξιοτήτων των επιθεωρητών που πραγματοποιούν τον έλεγχο του κράτους λιμένα από τα κράτη μέλη, συμπληρωματικά στην πολιτική εκπαίδευσης του ΜΣ των Παρισίων, με σκοπό την εναρμόνιση των πρακτικών ελέγχου από το κράτος λιμένα.

Σε συνεργασία με τα κράτη μέλη και τα υπογράφοντα κράτη του ΜΣ των Παρισίων, η Επιτροπή σε συνεχή βάση προσδιορίζει και ανταποκρίνεται σε νέες ανάγκες κατάρτισης, συμβάλλοντας στην τροποποίηση των προγραμμάτων σπουδών, της διδασκείας 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 και νέες τεχνολογίες, καθώς και παρέχοντας συμβολή σε σχέση με τις πρόσθετες υποχρεώσεις που απορρέουν από τα σχετικά όργανα.».

18) 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 εμπλέκονται στον κατάπλου και απόπλου των πλοίων 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 του παράκτιου κράτους, 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 κράτους λιμένα.».

19) 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 ή στα αγκυροβόλιά τους, μαζί με τον κωδικό αναγνώρισης του οικείου λιμένα ή αγκυροβολίου, 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/ΕΚ. Εφόσον τα κράτη μέλη διαβιβάσουν τις πληροφορίες αυτές στη βάση δεδομένων των επιθεωρήσεων διά του SafeSeaNet, απαλλάσσονται από την παροχή δεδομένων κατά το παράρτημα XIV σημείο 1.2 και το παράρτημα XIV σημείο 2 στοιχεία α) και β) της παρούσας οδηγίας.

3. Τα κράτη μέλη μεριμνούν ώστε οι πληροφορίες σχετικά με τις επιθεωρήσεις που διεξάγονται σύμφωνα με την παρούσα οδηγία να καταχωρίζονται 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 καταχωρίζονται 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.».

20) 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 υποχρεωτικά πιστοποιητικά. Οι σχετικές εκτελεστικές πράξεις εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία εξέτασης που αναφέρεται στο άρθρο 31 παράγραφος 2.».

21) 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 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/ΕΚ 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 που γνωστοποιήθηκαν 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).».

22) Το άρθρο 30 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Άρθρο 30

Παρακολούθηση συμμόρφωσης και επιδόσεων των κρατών μελών

Για να διασφαλίσει την αποτελεσματική εφαρμογή της παρούσας οδηγίας και για να παρακολουθεί τη συνολική λειτουργία του ενωσιακού καθεστώτος ελέγχου από το κράτος λιμένα σύμφωνα με τον κανονισμό (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 το οποίο καλύπτει 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 έως τις 6 Ιουλίου 2032.».

23) Το άρθρο 30α αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Άρθρο 30α

Κατ' εξουσιοδότηση πράξεις

Η Επιτροπή 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, αφότου οι συμβάσεις αυτές υιοθετηθούν ως σχετική πράξη στο πλαίσιο του ΜΣ των Παρισίων, και για την τροποποίηση του παραρτήματος VI, ώστε να προστεθεί ή να επικαιροποιηθεί

ο κατάλογος των διαδικασιών, κατευθυντήριων γραμμών, οδηγιών και εγκυκλίων, σχετικά με τον έλεγχο των πλοίων από το κράτος λιμένα, που υιοθετήθηκαν στο πλαίσιο του ΜΣ των Παρισίων και παρατίθενται στο εν λόγω παράρτημα.».

24) Παρεμβάλλεται το ακόλουθο άρθρο:

«Άρθρο 31α

Τροποποιήσεις των συμβάσεων

Οι τροποποιήσεις των συμβάσεων εφαρμόζονται με την επιφύλαξη της διαδικασίας ελέγχου συμβατότητας που ορίζεται στο άρθρο 5 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2099/2002.».

25) Το άρθρο 33 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Άρθρο 33

Εκτελεστικές πράξεις

Κατά την έκδοση των εκτελεστικών πράξεων στις οποίες αναφέρονται το άρθρο 10 παράγραφος 3, το άρθρο 14 παράγραφος 4, το άρθρο 15 παράγραφος 4, το άρθρο 18α παράγραφος 7, το άρθρο 23 παράγραφος 5, το άρθρο 24α παράγραφος 1 και το άρθρο 27 δεύτερο εδάφιο, σύμφωνα με τις διαδικασίες που αναφέρονται στο άρθρο 31 παράγραφος 2, η Επιτροπή μεριμνά ιδιαίτερος ώστε οι πράξεις αυτές να λαμβάνουν υπόψη τους την εξειδίκευση και την πείρα που έχουν αποκτηθεί στο πλαίσιο του συστήματος επιθεωρήσεων στην Ένωση και να αξιοποιούν την τεχνογνωσία της οργάνωσης του ΜΣ των Παρισίων.».

26) Το άρθρο 35 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Άρθρο 35

Επανεξέταση της εφαρμογής

Η Επιτροπή, έως τις 6 Ιουλίου 2032 και στη συνέχεια ανά πενταετία, υποβάλλει έκθεση στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο σχετικά με την εφαρμογή της παρούσας οδηγίας και τη συμμόρφωση με αυτήν. Με βάση την έκθεση αυτήν, η Επιτροπή αποφασίζει αν είναι αναγκαίο να υποβάλει νομοθετική πρόταση για την τροποποίηση της παρούσας οδηγίας ή πρόσθετες νομοθετικές πράξεις στον τομέα αυτόν.

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

27) Το παράρτημα I αντικαθίσταται από το κείμενο του παραρτήματος I της παρούσας οδηγίας.

28) Το παράρτημα II αντικαθίσταται από το κείμενο του παραρτήματος II της παρούσας οδηγίας.

29) Το παράρτημα III διαγράφεται.

30) Το παράρτημα IV αντικαθίσταται από το κείμενο του παραρτήματος III της παρούσας οδηγίας.

31) Το παράρτημα VI αντικαθίσταται από το κείμενο του παραρτήματος IV της παρούσας οδηγίας.

32) Το παράρτημα VIII αντικαθίσταται από το κείμενο του παραρτήματος V της παρούσας οδηγίας.

33) 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 τις 6 Ιουλίου 2027, τις αναγκαίες νομοθετικές, κανονιστικές και διοικητικές διατάξεις για τη συμμόρφωση με την παρούσα οδηγία. Ενημερώνουν αμέσως την Επιτροπή σχετικά.

Τα μέτρα αυτά, 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 καθορίζεται από τα κράτη μέλη.

2. Τα κράτη μέλη ανακοινώνουν στην Επιτροπή το κείμενο των ουσιαστών μέτρων εθνικού δικαίου τα οποία θεσπίζουν στον τομέα που διέπεται από την παρούσα οδηγία.

3. Κατά παρέκκλιση από την παράγραφο 1, δικαιούνται να αποκλίνουν από την υποχρέωση μεταφοράς στο εθνικό δίκαιο και εφαρμογής της παρούσας οδηγίας κράτη μέλη που δεν έχουν θαλάσσιους λιμένες και μπορούν να αποδείξουν 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.

Στρασβούργο, 27 Νοεμβρίου 2024.

Για το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο

Η Πρόεδρος

R. METSOLA

Για το Συμβούλιο

Ο Πρόεδρος

ΒΟΚΑ J.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ I

«ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ I

ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΤΟΥ ΕΝΩΣΙΑΚΟΥ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗΣ ΑΠΟ ΤΟ ΚΡΑΤΟΣ ΛΙΜΕΝΑ

(που αναφέρονται στο άρθρο 5)

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

I. 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 πλοία, τα φορτηγά πλοία χύδην φορτίου, τα πετρελαιοφόρα, τα πλοία μεταφοράς αερίου, τα δεξαμενόπλοια ΕΥΟ ή τα πλοία μεταφοράς χημικών προϊόντων θεωρούνται ότι παρουσιάζουν υψηλότερο κίνδυνο.

β) Ηλικία του πλοίου

Τα πλοία άνω των 12 ετών θεωρούνται ότι παρουσιάζουν υψηλότερο 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 παρουσιάζουν υψηλότερο 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 παρουσιάζουν χαμηλότερο 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 (ΔΟΕ) που απαριθμούνται στο άρθρο 2 σημείο 1 θεωρούνται ότι παρουσιάζουν χαμηλότερο 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 παρουσιάζουν υψηλότερο 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 παρουσιάζουν χαμηλότερο 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 παρουσιάζουν υψηλότερο κίνδυνο.

ii) Τα πλοία εταιρείας με υψηλές επιδόσεις, όπως προσδιορίζονται με βάση τα ποσοστά ελλείψεων και κράτησης των πλοίων εντός της Ένωσης και της περιοχής του ΜΣ των Παρισίων, θεωρούνται ότι παρουσιάζουν χαμηλότερο κίνδυνο.

2. Ιστορικές παράμετροι

i) Τα πλοία στα οποία έχει επιβληθεί κράτηση περισσότερες από μία φορές θεωρούνται ότι παρουσιάζουν υψηλότερο 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 παρουσιάζουν χαμηλότερο κίνδυνο.
- iii) Τα πλοία στα οποία δεν έχει επιβληθεί κράτηση εντός της περιόδου που αναφέρεται στο παράρτημα II θεωρούνται ότι παρουσιάζουν χαμηλότερο κίνδυνο.

Οι παράμετροι κινδύνου συνδυάζονται, μέσω στάθμισης που αντανάκλα τη σχετική επίδραση κάθε παραμέτρου στον συνολικό κίνδυνο του πλοίου, για τον καθορισμό των ακόλουθων κατηγοριών κινδύνου του πλοίου:

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

Κατά τον προσδιορισμό των εν λόγω κατηγοριών κινδύνου, δίνεται 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 επιθεώρηση ή τις επιθεωρήσεις που διενεργήθηκαν εντός της περιόδου που αναφέρεται στο παράρτημα II, παρουσίασαν περισσότερες ελλείψεις από τον αριθμό των ελλείψεων που σχετίζονται με τις συμβάσεις MARPOL 73/78, AFS 2001, BWM και CLC 92, τη σύμβαση BUNKERS του 2001, τη σύμβαση του Ναϊρόμπι και τη σύμβαση του Χονγκ Κονγκ, ο οποίος αναφέρεται στο παράρτημα II, θεωρούνται ότι παρουσιάζουν υψηλότερο 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 επιθεωρηθεί 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 το χρονικό διάστημα που παρήλθε από την τελευταία περιοδική επιθεώρησή τους. Ωστόσο, η ανάγκη μιας τέτοιας 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 περιοδική επιθεώρησή τους:

- Πλοία τα οποία έχουν απολέσει την κλάση τους ή αυτή έχει ανακληθεί για λόγους ασφαλείας μετά την τελευταία επιθεώρηση εντός της Ένωσης ή της περιοχής 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 IMO ή οι πρακτικές και οι διαδικασίες ασφαλούς ναυσιπλοΐας·
- στα οποία είχε επιβληθεί προηγουμένως απαγόρευση πρόσβασης (πρώτη επιθεώρηση μετά την άρση της διαταγής απαγόρευσης πρόσβασης)· ή
- τα οποία ενεπλάκησαν σε σοβαρό περιστατικό, ιδίως σοβαρή πυρκαγιά επί του πλοίου, βλάβη μηχανής 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 περιοδική επιθεώρησή τους. Η απόφαση διενέργειας 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 εντός της Ένωσης ή της περιοχής 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 αναφορές αυτές μπορεί να περιλαμβάνονται πληροφορίες από υπηρεσίες εξυπηρέτησης 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 3 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·

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

β) Αρχική ή λεπτομερέστερη επιθεώρηση, ανάλογα με την περίπτωση, διενεργείται επί:

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

γ) Εφόσον πρόκειται για προέχοντα 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, φορτηγού πλοίου χύδην φορτίου, πετρελαιοφόρου, πλοίου μεταφοράς αερίου, δεξαμενόπλοιου EYΟ ή πλοίου μεταφοράς χημικών προϊόντων, ηλικίας άνω των 12 ετών·
- διενεργείται λεπτομερέστερη επιθεώρηση επί οποιουδήποτε άλλου πλοίου πλην επιβατηγού πλοίου, φορτηγού πλοίου χύδην φορτίου, πετρελαιοφόρου, πλοίου μεταφοράς αερίου, δεξαμενόπλοιου EYΟ ή πλοίου μεταφοράς χημικών προϊόντων, ηλικίας άνω των 12 ετών·
- διενεργείται εκτεταμένη επιθεώρηση επί οποιουδήποτε πλοίου κατά την πρώτη επιθεώρηση μετά την άρση διαταγής απαγόρευσης πρόσβασης.

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

α) Εκτεταμένη επιθεώρηση διενεργείται επί:

- οποιουδήποτε πλοίου ανήκει σε κατηγορία υψηλού κινδύνου και δεν έχει επιθεωρηθεί κατά τους τελευταίους πέντε μήνες·
- οποιουδήποτε επιβατηγού πλοίου, φορτηγού πλοίου χύδην φορτίου, πετρελαιοφόρου, πλοίου μεταφοράς αερίου, δεξαμενόπλοιου EYΟ ή πλοίου μεταφοράς χημικών προϊόντων, ηλικίας άνω των 12 ετών, που ανήκει σε κατηγορία τυπικού κινδύνου και δεν έχει επιθεωρηθεί κατά τους τελευταίους 10 μήνες· ή
- οποιουδήποτε επιβατηγού πλοίου, φορτηγού πλοίου χύδην φορτίου, πετρελαιοφόρου, πλοίου μεταφοράς αερίου, δεξαμενόπλοιου EYΟ ή πλοίου μεταφοράς χημικών προϊόντων, 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:

- οποιουδήποτε πλοίου πλην επιβατηγού πλοίου, φορτηγού πλοίου χύδην φορτίου, πετρελαιοφόρου, πλοίου μεταφοράς αερίου, δεξαμενόπλοιου EYΟ ή πλοίου μεταφοράς χημικών προϊόντων, ηλικίας άνω των 12 ετών, που ανήκει σε κατηγορία τυπικού κινδύνου και δεν έχει επιθεωρηθεί κατά τους τελευταίους 10 μήνες· ή
- οποιουδήποτε πλοίου πλην επιβατηγού πλοίου, φορτηγού πλοίου χύδην φορτίου, πετρελαιοφόρου, πλοίου μεταφοράς αερίου, δεξαμενόπλοιου EYΟ ή πλοίου μεταφοράς χημικών προϊόντων, ηλικίας άνω των 12 ετών, που ανήκει σε κατηγορία χαμηλού κινδύνου και δεν έχει επιθεωρηθεί κατά τους τελευταίους 24 μήνες.

γ) Εφόσον πρόκειται για μη αναμενόμενο 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, φορτηγού πλοίου χύδην φορτίου, πετρελαιοφόρου, πλοίου μεταφοράς αερίου, δεξαμενόπλοιου EYΟ ή πλοίου μεταφοράς χημικών προϊόντων, ηλικίας άνω των 12 ετών·
- διενεργείται λεπτομερέστερη επιθεώρηση επί οποιουδήποτε άλλου πλοίου πλην επιβατηγού πλοίου, φορτηγού πλοίου χύδην φορτίου, πετρελαιοφόρου, πλοίου μεταφοράς αερίου, δεξαμενόπλοιου EYΟ ή πλοίου μεταφοράς χημικών προϊόντων, ηλικίας άνω των 12 ετών·».

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ II

«ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ II

ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΤΩΝ ΚΑΤΗΓΟΡΙΩΝ ΚΙΝΔΥΝΟΥ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

(που αναφέρονται στο άρθρο 10 παράγραφος 2)

				Κατηγορία			
				Πλοίο υψηλού κινδύνου (ΠΥΚ)		Πλοίο τυπικού κινδύνου (ΠΤΚ)	Πλοίο χαμηλού κινδύνου (ΠΧΚ)
Γενικές παράμετροι				Κριτήρια	Βαθμοί	Κριτήρια	Κριτήρια
1	Τύπος του πλοίου			Επιβατηγό πλοίο, φορτηγό πλοίο χύδην φορτίου, πετρελαιοφόρο, πλοίο μεταφοράς αερίου, δεξαμενόπλοιο ΕΥΟ ή πλοίο μεταφοράς χημικών προϊόντων	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	Σημαία	Χαμηλές επιδόσεις			2		Υψηλές επιδόσεις
3β		Όλες οι πράξεις των ΙΜΟ/ΔΟΕ που απαριθμούνται στο άρθρο 2 επικυρώθηκαν		—	—		Ναι
4α	Αναγνωρισμένος οργανισμός	Επιδόσεις	Y	—	—		Υψηλές
			M	—	—		—
			X	Χαμηλές	1		—
			ΠΧ	Πολύ χαμηλές			—
4β		Αναγνωρισμένος από ΕΕ		—	—		Ναι
5	Εταιρεία	Επιδόσεις	Y	—	—		Υψηλές
			M	—	—		—
			X	Χαμηλές	2		—
			ΠΧ	Πολύ χαμηλές			—

			Κατηγορία			
			Πλοίο υψηλού κινδύνου (ΠΥΚ)		Πλοίο τυπικού κινδύνου (ΠΤΚ)	Πλοίο χαμηλού κινδύνου (ΠΧΚ)
Γενικές παράμετροι			Κριτήρια	Βαθμοί	Κριτήρια	Κριτήρια
Ιστορικές παράμετροι						
6	Αριθμός καταχώρισης ελλείψεων σε κάθε επιθεώρηση εντός των προηγούμενων 36 μηνών	Ελλείψεις	> 6 σε μία από τις επιθεωρήσεις	1		≤ 5 σε κάθε επιμέρους επιθεώρηση (και μία τουλάχιστον επιθεώρηση κατά τους προηγούμενους 36 μήνες)
7	Αριθμός των κρατήσεων πλοίων εντός των προηγούμενων 36 μηνών	Κρατήσεις πλοίων	≥ 2 Κρατήσεις πλοίων	1		Όχι κράτηση πλοίου
Περιβαλλοντικές παράμετροι						
8	Αριθμός ελλείψεων σχετιζόμενων με τις συμβάσεις MARPOL 73/78, AFS 2001, BWM και CLC 92, τη σύμβαση BUNKERS του 2001, 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 III

«ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ IV

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΩΝ ΚΑΙ ΕΠΤΡΑΦΩΝ

(που αναφέρονται στο άρθρο 13 παράγραφος 1)

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

1. Διεθνές Πιστοποιητικό Χωρητικότητας·
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 πλοίου (SOLAS 1974, κανονισμός I/12)·
6. Πιστοποιητικό ασφάλειας ραδιοεπικοινωνιών φορτηγού πλοίου (SOLAS 1974, κανονισμός I/12)·
7. Πιστοποιητικό ασφάλειας φορτηγού πλοίου (SOLAS 1974, κανονισμός I/12)·
8. Πιστοποιητικό Απαλλαγής (SOLAS 1974, κανονισμός I/12)·
9. Έγγραφο ελάχιστης ασφαλούς στελέχωσης (SOLAS 1974, κανονισμός V/14.2)·
10. Διεθνές πιστοποιητικό γραμμής φόρτωσης (LL 66, άρθρο 16.1)·
11. Διεθνές πιστοποιητικό απαλλαγής γραμμής φόρτωσης (LL 66, άρθρο 16.2)·
12. Διεθνές πιστοποιητικό πρόληψης της ρύπανσης από πετρέλαιο (MARPOL, παράρτημα I, 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 του αέρα (IAPPC) (MARPOL, παράρτημα VI, κανονισμός 6.1)·
16. Διεθνές πιστοποιητικό ενεργειακής αποδοτικότητας (MARPOL, παράρτημα VI, κανονισμός 6)·
17. Διεθνές πιστοποιητικό διαχείρισης του έρματος (IBWMC) (σύμβαση BWM, άρθρο 9.1 στοιχείο α) και κανονισμός E-2)·
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 (σύμβαση STCW, άρθρο VI, κανονισμός I/2, και κώδικας STCW, τμήμα A-I/2)·
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 (SOLAS 1974, κανονισμός IX/4.2, κώδικας ISM, παράγραφοι 13 και 14)·
23. Πιστοποιητικό ασφαλούς διαχείρισης ή προσωρινό πιστοποιητικό ασφαλούς διαχείρισης 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 (κώδικας IGC, κανονισμός 1.5.4, ή κώδικας GC, κανονισμός 1.6)·

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 (κώδικας IBC, κανονισμός 1.45.4, και κώδικας BCH, κανονισμός 1.6.3)·
26. Πιστοποιητικό καταλληλότητας INF (Διεθνής κώδικας για την ασφαλή μεταφορά, σε δοχεία, επί πλοίων, ακτινοβολημένων πυρηνικών καυσίμων, πλουτωνίου και εντόνως ραδιενεργών αποβλήτων) (SOLAS 1974, κανονισμός VII/16, και κώδικας INF, κανονισμός 1.3)·
27. Πιστοποιητικό ασφάλισης ή άλλης οικονομικής εξασφάλισης σχετικά με την αστική ευθύνη για ζημία από ρύπανση από πετρέλαιο (CLC 92, άρθρο VII.2)·
28. Πιστοποιητικό ασφάλισης ή άλλης οικονομικής εξασφάλισης σχετικά με την αστική ευθύνη για ζημία από ρύπανση πετρελαίου κίνησης (σύμβαση BUNKERS του 2001, άρθρο 7.2)·
29. Πιστοποιητικό ασφάλισης ή άλλης χρηματικής εγγύησης για την κάλυψη ευθύνης για την ανέλκυση ναυαγίων (σύμβαση του Ναϊρόμπι, άρθρο 12)·
30. Πιστοποιητικό ασφαλείας 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 (MARPOL 73/78, παράρτημα I, κανονισμοί 20 και 21· απόφαση MEPC.94(46), όπως τροποποιήθηκε με τις αποφάσεις MEPC.99(48), MEPC.112(50), MEPC.131(53), MEPC.155(55) και MEPC.236(65))·
34. Αρχείο διαρκούς 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 73/78, παράρτημα II, κανονισμός 15)·
37. Βιβλίο απορριμμάτων, μέρη I και II (MARPOL 73/78, παράρτημα V, κανονισμός 10.3)·
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 ναυτικών μηχανών πετρελαίου (diesel) (MARPOL 73/78, παράρτημα VI, κανονισμός 13.5.3)·
40. Ημερολόγιο πλοίου λειτουργίας εναλλαγής καυσίμου πετρελαίου πλοίου (MARPOL 73/78, παράρτημα VI, κανονισμός 14.6)·
41. Βιβλίο καταγραφής ουσιών που καταστρέφουν το όζον (MARPOL 73/78, παράρτημα VI, κανονισμός 12.6)·
42. Βιβλίο έρματος (BWRB) (BWMC, άρθρο 9.1 στοιχείο β) και κανονισμός B-2)·
43. Πιστοποιητικό Απαλλαγής για μόνιμα συστήματα πυρόσβεσης πυρκαγιάς με αέριο για γενικό φορτίο 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, την καταγραφή 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 (κώδικας STCW, τμήμα A-VIII/1.5 και 1.7, σύμβαση αριθ. 180 της ΔΟΕ, άρθρα 5.7 και 8.1, και MLC του 2006, πρότυπα A.2.3.10 και A.2.3.12)·

- 50. Πιστοποιητικό ναυτικής εργασίας·
- 51. Δήλωση συμμόρφωσης με τις συνθήκες ναυτικής εργασίας, μέρη I και II·
- 52. Αποδεικτικά στοιχεία για μη στελεχωμένα μηχανοστάσια (UMS) (SOLAS 1974, κανονισμός II-I/46.3)·
- 53. Απαιτούμενα πιστοποιητικά βάσει της οδηγίας 2009/20/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (*)·
- 54. Απαιτούμενο πιστοποιητικό βάσει του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 392/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (**).·
- 55. Πιστοποιητικό καταλόγου επικίνδυνων υλικών ή δήλωση συμμόρφωσης σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 1257/2013 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (***)·
- 56. Έγγραφο συμμόρφωσης που εκδίδεται δυνάμει του κανονισμού (ΕΕ) 2015/757 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (****).

(*) Οδηγία 2009/20/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 23ης Απριλίου 2009, σχετικά με την ασφάλιση των πλοιοκτητών για ναυτικές απαιτήσεις (ΕΕ L 131 της 28.5.2009, σ. 128).

(**) Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 392/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 23ης Απριλίου 2009, σχετικά με την ευθύνη των μεταφορέων που εκτελούν θαλάσσιες μεταφορές επιβατών, σε περίπτωση ατυχήματος (ΕΕ L 131 της 28.5.2009, σ. 24).

(***) Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 1257/2013 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 20ής Νοεμβρίου 2013, για την ανακύκλωση πλοίων και την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1013/2006 και της οδηγίας 2009/16/EK (ΕΕ L 330 της 10.12.2013, σ. 1).

(****) Κανονισμός (ΕΕ) 2015/757 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 29ης Απριλίου 2015, για την παρακολούθηση, την υποβολή εκθέσεων και την επαλήθευση των εκπομπών αερίων θερμοκηπίου από θαλάσσιες μεταφορές, και για την τροποποίηση της οδηγίας 2009/16/EK (ΕΕ L 123 της 19.5.2015, σ. 55).».

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ IV

«ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ VI

ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΕΣ ΕΛΕΓΧΟΥ ΠΛΟΙΩΝ

(που αναφέρονται στο άρθρο 15 παράγραφος 1)

Όλες οι τεχνικές οδηγίες και εγκύκλιοι που έχουν εκδοθεί στο πλαίσιο του ΜΣ των Παρισίων, στην επικαιροποιημένη έκδοσή τους:

Τεχνικές οδηγίες επιτροπής ελέγχου από το κράτος λιμένα (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 φορτηγών πλοίων χύδην φορτίου/πετρελαιοφόρων δεξαμενόπλοιων
- PSCC43-2010-06 Δεξαμενισμός
- PSCC53-2020-11 Δυνατότητα ενός μεμονωμένου 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 της σύμβασης MARPOL — OWS
- PSCC43-2010-39 Παράρτημα II της σύμβασης MARPOL — Αποστράγγιση

- PSCC47-2014-08 Παράρτημα III της σύμβασης MARPOL — IMDG
- PSCC55-2022-07 Παράρτημα IV της σύμβασης MARPOL — Λύματα
- PSCC52-2019-07 Παράρτημα V της σύμβασης MARPOL — Απορρίμματα
- PSCC56-2023-07 Παράρτημα VI της σύμβασης MARPOL — Ρύπανση του αέρα
- PSCC43-2010-38 Πλύση με πετρέλαιο
- PSCC44-2011-20 Διερεύνηση 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

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

Πιστοποίηση ναυτικών και στελέχωσης

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

Σύμβαση για τη διαχείριση του έρματος

- PSCC51-2018-09 Σύμβαση για τη διαχείριση του έρματος

Συμβάσεις της ΔΟΕ

- PSCC52-2019-10 Σύμβαση Ναυτικής Εργασίας του 2006
- PSCC53-2020-14 Ώρες 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 το πλοίο κρατήθηκε για τρίτη φορά 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 τη 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 του πλοίου 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 ελεγκτή δεόντως εξουσιοδοτημένο από τη διοίκηση του κράτους σημαίας, που να βεβαιώνει ότι το πλοίο συμμορφώνεται πλήρως με τις 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 στην κλάση του οποίου είναι ενταγμένο το πλοίο, ύστερα από επίσκεψη επί του πλοίου από ελεγκτή του νηογνώμονα που να βεβαιώνει ότι το πλοίο συμμορφώνεται με τα 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 επιλέξιμο για εκτεταμένη επιθεώρηση κατά τον επόμενο κατάπλου του σε λιμένα/αγκυροβόλιο της περιοχής του ΜΣ των Παρισίων.
- 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 πρέπει να διατίθενται στη βάση δεδομένων των επιθεωρήσεων και δημοσιεύονται σύμφωνα με το άρθρο 26 και το παράρτημα 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 άλλων υπογραφόντων κρατών 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, μεσαίων επιδόσεων 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.».