

ΝΟΜΟΣΧΕΔΙΟ ΜΕ ΤΙΤΛΟ:
«Ο ΠΕΡΙ ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΗΣ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ ΚΑΙ ΣΥΜΒΑΝΤΩΝ
(ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΤΙΚΟΣ) ΝΟΜΟΣ ΤΟΥ 2026»

Η Βουλή των Αντιπροσώπων ψηφίζει ως ακολούθως:

Συνοπτικός
τίτλος.

94(Ι) του 2012
98(Ι) του 2016
26(Ι) του 2025.

1. Ο παρών Νόμος θα αναφέρεται ως ο περί Διερεύνησης Ναυτικών Ατυχημάτων και Συμβάντων (Τροποποιητικός) Νόμος του 2025 και θα διαβάζεται μαζί με τους περί Διερεύνησης Ναυτικών Ατυχημάτων και Συμβάντων Νόμους του 2012, 2016 και 2024 (που στο εξής θα αναφέρονται ως «ο βασικός νόμος») και ο βασικός νόμος και ο παρών Νόμος θα αναφέρονται μαζί ως οι περί Διερεύνησης Ναυτικών Ατυχημάτων και Συμβάντων Νόμοι του 2012 έως 2026.

Τροποποίηση του
άρθρου 2 του
βασικού νόμου.

2. Το εδάφιο (1) του άρθρου 2 του βασικού νόμου τροποποιείται ως ακολούθως:

(α) με την προσθήκη νέων ορισμών, ως εξής:

«Αρχή διερεύνησης θεμάτων ασφάλειας στη θάλασσα»
έχει την έννοια που της αποδίδει ο Κώδικας.

«επιβατηγό πλοίο ro-ro» έχει την έννοια που του αποδίδει ο περί Εμπορικής Ναυτιλίας (Σύστημα Επιθεωρήσεων για την Ασφαλή Εκτέλεση Τακτικών Γραμμών από Επιβατηγά Πλοία Ro-Ro και Ταχύπλοα Επιβατηγά Σκάφη) Νόμος του 2020.

«θανάσιμος τραυματισμός» σημαίνει τον τραυματισμό προσώπου σε ατύχημα, εξαιτίας του οποίου επέρχεται θάνατος εντός 30 ημερών από την ημερομηνία του ατυχήματος, εάν είναι διαθέσιμη η σχετική πληροφορία.

«Κατευθυντήριες γραμμές του ΔΝΟ για την παροχή συνδρομής στους διερευνητές κατά την εφαρμογή του κώδικα διερεύνησης ατυχημάτων» σημαίνει τις κατευθυντήριες γραμμές στο παράρτημα του ψηφίσματος Α.1075(28) που ενέκρινε η συνέλευση του ΔΝΟ στις 4 Δεκεμβρίου 2013, στην επικαιροποιημένη τους έκδοση.

«κράτος διερεύνησης θεμάτων ασφάλειας στη θάλασσα» έχει την έννοια που του αποδίδει ο Κώδικας.

«κράτος διερεύνησης θεμάτων ασφάλειας στη θάλασσα» έχει την έννοια που του αποδίδει ο Κώδικας.

«μήκος αλιευτικού σκάφους» έχει την έννοια που περιέχεται στο άρθρο 2 του κανονισμού (ΕΕ) 2017/1130 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου¹.

«όργανο S-VDR», σημαίνει το απλουστευμένο όργανο καταγραφής δεδομένων ταξιδιού (Simplified Voyage Data Recorder) όπως ορίζεται στο σημείο 4.1. του παραρτήματος του ψηφίσματος MSC.333(78) της Επιτροπής Ναυτικής Ασφάλειας του ΔΝΟ, της 17ης Μαΐου 2004, στην επικαιροποιημένη του έκδοση, και όπως συμπληρώθηκε από τα σχετικά πρότυπα

¹ 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).».

επιδόσεων του ΔΝΟ που ισχύουν κατά την ημερομηνία εγκατάστασης του S-VDR στο πλοίο, και με την επιφύλαξη του ενωσιακού δικαίου·

«σοβαρός τραυματισμός» έχει την έννοια που του αποδίδει ο Κώδικας.

(β) με την τροποποίηση υφιστάμενων ορισμών, ως εξής:

«διερεύνηση» έχει ταυτόσημη έννοια με τον όρο «διερεύνηση θεμάτων ασφάλειας στη θάλασσα, όπως ο τελευταίος ορίζεται στον Κώδικα.

«κατευθυντήριες γραμμές του ΔΝΟ για τη δίκαιη μεταχείριση των πληρωμάτων σε περίπτωση ναυτικού ατυχήματος» σημαίνει τις κατευθυντήριες γραμμές στο παράρτημα του ψηφίσματος LEG.3(91) της Νομικής Επιτροπής του ΔΝΟ, της 27ης Απριλίου 2006, όπως εγκρίθηκαν από τη διοικητική επιτροπή της Διεθνούς Οργάνωσης Εργασίας κατά τη 296η σύνοδό της, στις 12-16 Ιουνίου 2006, στην επικαιροποιημένη τους έκδοση.

«κυπριακό πλοίο» σημαίνει πλοίο που είναι εγγεγραμμένο -

(α) στο Μητρώο Κυπριακών Πλοίων και φέρει τη σημαία της Δημοκρατίας, δυνάμει των διατάξεων του περί Εμπορικής Ναυτιλίας (Νηολόγηση, Πώληση και Υποθήκευση Πλοίων) Νόμου· ή

(β) στο Μητρώο Μικρών Σκαφών που τηρείται από το Υφυπουργείο Ναυτιλίας δυνάμει των περί Εκτάκτων Εξουσιών (Έλεγχος Μικρών Σκαφών) Κανονισμών.

«Κώδικας» σημαίνει τον κώδικα του ΔΝΟ για τη διερεύνηση των ναυτικών ατυχημάτων και συμβάντων που επισυνάφθηκε στο ψήφισμα A.849(20) της Συνέλευσης του ΔΝΟ, της 27ης Νοεμβρίου 1997, στην επικαιροποιημένη του έκδοσή.

«όργανο VDR», σημαίνει το όργανο καταγραφής δεδομένων ταξιδίου (Voyage Data Recorder), όπως ορίζεται στο σημείο 4.1 του παραρτήματος του ψηφίσματος MSC.333(90) της Επιτροπής Ναυτικής Ασφάλειας του ΔΝΟ, της 22ας Μαΐου 2012, στην επικαιροποιημένη του έκδοση, και όπως συμπληρώθηκε από τα σχετικά πρότυπα επιδόσεων του ΔΝΟ που ισχύουν κατά την ημερομηνία εγκατάστασης του VDR στο πλοίο, και με την επιφύλαξη του ενωσιακού δικαίου.

«σύσταση ασφαλείας» σημαίνει οποιαδήποτε πρόταση, ακόμη και για σκοπούς καταγραφής και ελέγχου, προερχόμενη -

(α) είτε από την αρχή διερεύνησης του κράτους που διενεργεί τη διερεύνησης ασφαλείας ή είναι το κύριο κράτος διερεύνησης ασφαλείας και βασίζεται σε πληροφορίες που προέκυψαν από τη διερεύνηση·

(β) είτε, κατά περίπτωση, από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή, που ενεργεί βάσει συνοπτικής ανάλυσης δεδομένων και βάσει των αποτελεσμάτων των διερευνήσεων ασφαλείας που διενεργήθηκαν.

«ταχύπλοο επιβατηγό σκάφος» έχει την έννοια που του αποδίδει ο περί Εμπορικής Ναυτιλίας (Σύστημα

Επιθεωρήσεων για την Ασφαλή Εκτέλεση Τακτικών Γραμμών από Επιβατηγά Πλοία Ro-Ro και Ταχύπλοα Επιβατηγά Σκάφη) Νόμος του 2020.

«Υπουργός» σημαίνει τον Υπουργό Μεταφορών, Επικοινωνιών και Έργων.

(γ) με την κατάργηση των ακόλουθων ορισμών:

«Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 1286/2011»

«κύριο κράτος διερεύνησης»

«Οδηγία 95/46/ΕΚ»

«οχηματαγωγό ro-ro»

«σοβαρό ατύχημα»

«Σύμβαση SOLAS»

«Τμήμα Εμπορικής Ναυτιλίας»

Τροποποίηση του άρθρου 3 του βασικού νόμου.

3. Η παράγραφος (δ) του εδαφίου (2) του άρθρου 3 του βασικού νόμου καταργείται.

Τροποποίηση του άρθρου 12 του βασικού νόμου.

4. Το άρθρο 12, τροποποιείται με την προσθήκη εδαφίου (6), ως εξής:

«(6) Η Υπηρεσία δύναται να αναπτύσσει, να εφαρμόζει και να διατηρεί σύστημα διαχείρισης της ποιότητας νοουμένου ότι η εφαρμογή ενός τέτοιου συστήματος θα λειτουργεί προς όφελος των διεργασιών της Υπηρεσίας και δεν θα πλήττει την ανεξαρτησία της καθ' οιονδήποτε τρόπο.»

Τροποποίηση
του άρθρου 14
του βασικού
νόμου.

5. Το άρθρο 14, τροποποιείται ως ακολούθως:

(α) με την προσθήκη στο εδάφιο (3), νέας παραγράφου (α), ως εξής:

«(α) δεν έχουν σκοπό τον καθορισμό υπαιτιότητας ή την απόδοση ευθυνών, και επομένως, δεν συνάγεται από τα ευρήματα των διερευνήσεων αυτών κανένα σφάλμα ή υπαιτιότητα.»

(β) με την τροποποίηση της παραγράφου (α) του εδαφίου (3), ως εξής:

«(β) είναι ανεξάρτητες από ποινικές ή άλλες παράλληλες διερευνήσεις που διενεργούνται για να καθορισθεί η υπαιτιότητα ή/ και να αποδοθούν ευθύνες, και ότι οι αρχές διερεύνησης ασφάλειας είναι σε θέση να αναφέρουν τα αποτελέσματα των διερευνήσεων ασφάλειας χωρίς να δέχονται οδηγίες ή παρεμβάσεις από πρόσωπα, οργανώσεις ή μέρη που ενδέχεται να επηρεαστούν από το αποτέλεσμα των εν λόγω διερευνήσεων ασφάλειας· και»

(γ) με την τροποποίηση του εδαφίου (4), ως εξής:

«(4) Η Επιτροπή δεν αποτρέπεται, ούτε παρακωλύεται να υποβάλει πλήρη αναφορά στον Υπουργό όσον αφορά τα αίτια του ναυτικού ατυχήματος ή/ και ναυτικού συμβάντος.»

Τροποποίηση του άρθρου 15 του βασικού νόμου.

6. Το άρθρο 15 τροποποιείται ως ακολούθως:

(α) με τη διαγραφή του εδαφίου (2), και την αντικατάσταση του, ως εξής:

«(2) Στην περίπτωση αλιευτικού σκάφους μήκους μικρότερου των 15 μέτρων, η αρχή διερεύνησης ασφάλειας, χωρίς καθυστέρηση και το αργότερο δύο μήνες μετά την επέλευση του πολύ σοβαρού ναυτικού ατυχήματος που αναφέρεται στο εδάφιο (1) του παρόντος άρθρου, διενεργεί προκαταρκτική αξιολόγηση για να διαπιστώσει αν πρέπει να προβεί σε διερεύνηση ασφάλειας. Σε περίπτωση που η αρχή διερεύνησης ασφάλειας αποφασίσει να μη διενεργήσει διερεύνηση ασφάλειας, οι λόγοι για την απόφαση αυτή καταγράφονται και κοινοποιούνται σύμφωνα με την παράγραφο (β) του εδαφίου (5) του άρθρου 24.»

(β) με την προσθήκη νέου εδαφίου (3), ως εξής:

«(3) Κατά τη λήψη απόφασης σχετικά με τη διεξαγωγή διερεύνησης ασφάλειας σύμφωνα με το εδάφιο (2), η Επιτροπή λαμβάνει υπόψη τα διαθέσιμα αποδεικτικά στοιχεία, καθώς και τη δυνατότητα τα ευρήματα της

διερεύνησης ασφάλειας να οδηγήσουν στην πρόληψη μελλοντικών ατυχημάτων και συμβάντων.»

(γ) με την τροποποίηση του εδαφίου (5), ως εξής:

«(6) Όταν η Δημοκρατία είναι το κράτος διερεύνησης θεμάτων ασφάλειας στη θάλασσα, οι πρακτικές διευθετήσεις για τη διερεύνηση καθορίζονται από την Επιτροπή σε συνεργασία με τους αντίστοιχους οργανισμούς άλλων ουσιαστικώς ενδιαφερόμενων κρατών, κατά τον πλέον ενδεδειγμένο τρόπο για την επίτευξη του σκοπού του παρόντος Νόμου, και με στόχο την πρόληψη μελλοντικών ατυχημάτων και συμβάντων.»

(δ) με την τροποποίηση του εδαφίου (6), ως εξής.

«(7) Κατά τις διερευνήσεις ασφάλειας, η Επιτροπή 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 Ευρωπαϊκή 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 ασφάλειας στο πλαίσιο της μόνιμης συνεργασίας που αναφέρεται στο άρθρο 24.»

(ε) με την προσθήκη νέου εδαφίου (8), ως εξής:

«(8) Όταν αποφασίζεται αν ένα ναυτικό ατύχημα ή συμβάν που επέρχεται όταν ένα πλοίο είναι πλευρισμένο, προσδεδεμένο ή σε προβλήτα, στο οποίο εμπλέκονται εργαζόμενοι στην ξηρά ή στον λιμένα, συνέβη “σε άμεση σύνδεση με τις λειτουργίες του πλοίου” και, συνεπώς, υπόκειται σε διερεύνηση ασφάλειας, δίδεται ιδιαίτερη προσοχή στην εμπλοκή της δομικής κατασκευής του πλοίου, του εξοπλισμού, των διαδικασιών, του πληρώματος και της διαχείρισης του πλοίου και στη συνάφεια αυτών προς την ασκούμενη δραστηριότητα.»

(στ) με την τροποποίηση του εδαφίου (7), ως εξής.

«(9) Η διερεύνηση ασφαλείας αρχίζει χωρίς καθυστέρηση έπειτα από ναυτικό ατύχημα ή/ και ναυτικό συμβάν και, εν πάση περιπτώσει, το αργότερο δύο (2) μήνες από το ναυτικό ατύχημα ή/ και ναυτικό συμβάν.»

(ζ) με την προσθήκη εδαφίου (11), ως εξής:

«(11) Εάν, κατά τη διάρκεια διερεύνησης ασφάλειας, καταστεί γνωστό ή υπάρχουν υπόνοιες ότι έχει διαπραχθεί αδίκημα δυνάμει των άρθρων 3, 3α, 3β ή 3γ της σύμβασης του ΔΝΟ για την καταστολή των παράνομων πράξεων κατά της ασφάλειας της ναυσιπλοΐας, της 10ης Μαρτίου 1988, στην επικαιροποιημένη της έκδοση, η Επιτροπή ενημερώνει αμέσως τις αρχές για την ασφάλεια της Δημοκρατίας, καθώς επίσης και τις αρχές για την ασφάλεια της

θάλασσα άλλων ουσιαστικώς ενδιαφερόμενων κρατών και οποιασδήποτε ενδιαφερόμενης τρίτης χώρας.»

Τροποποίηση του άρθρου 16 του βασικού νόμου.

7. Η παράγραφος (γ) του εδαφίου (4) του άρθρου 16 τροποποιείται ως ακολούθως:

«(γ) το Υφυπουργείο Ναυτιλίας.»

Τροποποίηση του άρθρου 17 του βασικού νόμου.

8. Το άρθρο 17 τροποποιείται ως ακολούθως:

(α) με την τροποποίηση του εδαφίου (1), ως εξής:

«(1) Οι Διερευνητές ή πρόσωπα που εκτελούν τις διερευνήσεις της Επιτροπής ή πρόσωπα που εκτελούν τις διερευνήσεις εκ μέρους οποιουδήποτε οργανισμού διερεύνησης άλλου κράτους στον οποίο έχει ανατεθεί διερεύνηση από την Επιτροπή, και όταν ενδείκνυται σε συνεργασία με τις αρμόδιες για τη δικαστική έρευνα αρχές, έχουν εξουσία πρόσβασης σε κάθε σχετική πληροφορία και τεχνολογικό μέσο για τη διενέργεια της διερεύνησης, καθώς και τις ακόλουθες εξουσίες:»

(β) με την τροποποίηση της παραγράφου (δ), του εδαφίου (1), ως εξής:

«(δ) να έχουν ελεύθερη πρόσβαση, να αντιγράφουν και να χρησιμοποιούν οποιεσδήποτε σχετικές πληροφορίες και καταγεγραμμένα δεδομένα, συμπεριλαμβανομένων των δεδομένων του οργάνου VDR ή του S-VDR που αφορούν το πλοίο, τις εγγραφές υπηρεσιών

εξυπηρέτησης κυκλοφορίας των πλοίων, το ταξίδι, το φορτίο, το πλήρωμα ή/ και οποιοδήποτε άλλο πρόσωπο, αντικείμενο, κατάσταση ή/ και περίσταση.»

Τροποποίηση του άρθρου 18 του βασικού νόμου.

9. Το άρθρο 18 τροποποιείται ως ακολούθως:

(α) με την προσθήκη νέου εδαφίου (3), ως εξής:

«(3) Κατά τη διεξαγωγή της διερεύνησης ασφάλειας, η Επιτροπή συνδράμει, 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 διενεργούν τις διερευνήσεις ασφάλειας παρέχεται, εφόσον κριθεί απαραίτητο, πρόσβαση σε πληροφορίες που βρίσκονται στην κατοχή κυβερνητικών ελεγκτών, αξιωματικών της ακτοφυλακής, υπηρεσιών εξυπηρέτησης κυκλοφορίας πλοίων, πλοηγών και λοιπού ναυτικού προσωπικού.

(β) με την τροποποίηση του εδαφίου (3), ως εξής:

«(4) Ανεξαρτήτως του εδαφίου (1), η Επιτροπή παραμένει υπεύθυνη για τη διερεύνηση αναφορικά με ατυχήματα ή/ και συμβάντα που εμπíπτουν στο πεδίο εφαρμογής του παρόντος Νόμου, καθώς, επίσης, και για το συντονισμό με άλλα ουσιαστικώς ενδιαφερόμενα κράτη μέλη, μέχρις ότου συμφωνηθεί αμοιβαίως το κράτος διερεύνησης θεμάτων ασφάλειας στη θάλασσα.»

(γ) με την τροποποίηση της παραγράφου (α), του εδαφίου (7), ως εξής:

«(α) Όταν ένα ναυτικό ατύχημα ή/ και ναυτικό συμβάν αφορά επιβατηγό γο-γο ή/ και ταχύπλοο επιβατηγό σκάφος, τη διαδικασία διερεύνησης κινεί η Επιτροπή εάν -»

(δ) με την τροποποίηση της παραγράφου (β), του εδαφίου (7), ως εξής:

«(β) Στις περιπτώσεις διερευνήσεων κατά την παράγραφο (α), η Επιτροπή είναι υπεύθυνη για τη διερεύνηση και για το συντονισμό με άλλα ουσιαστικώς ενδιαφερόμενα κράτη μέλη, έως ότου συμφωνηθεί αμοιβαίως το κράτος διερεύνησης θεμάτων ασφάλειας στη θάλασσα.»

Τροποποίηση του άρθρου 19 του βασικού νόμου.

10. Το άρθρο 19 τροποποιείται ως ακολούθως:

(α) Με την τροποποίηση της παραγράφου (α), ως εξής:

«(α) όλες τις καταθέσεις προσώπων που καταγράφηκαν ή παραλήφθηκαν από την Επιτροπή κατά τη διερεύνηση.»

(β) Με την τροποποίηση της παραγράφου (γ), ως εξής:

«(γ) πληροφορίες που συνέλεξε η αρχή διερεύνησης ασφάλειας και οι οποίες είναι ιδιαίτερα ευαίσθητες και

προσωπικού χαρακτήρα, συμπεριλαμβανομένων των πληροφοριών που αφορούν την υγεία προσώπων·»

(γ) με την προσθήκη παραγράφου (δ), ως εξής:

«(δ) υλικό που προέκυψε μεταγενέστερα, κατά τη διάρκεια της διερεύνησης ασφάλειας, όπως σημειώσεις, προσχέδια και γραπτές γνώμες των προσώπων που εκτελούν τις διερευνήσεις και γνώμες που εκφράσθηκαν κατά την ανάλυση πληροφοριών·»

(δ) με την προσθήκη παραγράφου (ε), ως εξής:

«(ε) πληροφορίες και αποδεικτικά στοιχεία που παρασχέθηκαν από τα πρόσωπα που εκτελούν τις διερευνήσεις άλλων κρατών μελών ή τρίτων χωρών σύμφωνα με τα διεθνή πρότυπα και τις συνιστώμενες πρακτικές, κατόπιν αιτήματος της οικείας αρχής διερεύνησης ασφάλειας·»

(ε) με την προσθήκη παραγράφου (στ), ως εξής:

«(στ) σχέδια προσωρινών, συνοπτικών ή τελικών εκθέσεων·»

(στ) με την προσθήκη παραγράφου (ζ), ως εξής:

«(ζ) κάθε επικοινωνία μεταξύ προσώπων εμπλεκόμενων στη λειτουργία του πλοίου·»

(ζ) με την προσθήκη παραγράφου (η), ως εξής:

«(η) γραπτές ή ηλεκτρονικές ηχογραφήσεις και απομαγνητοφωνήσεις ηχογραφήσεων από υπηρεσία εξυπηρέτησης κυκλοφορίας πλοίων, συμπεριλαμβανομένων των εκθέσεων και αποτελεσμάτων αυτών που προορίζονται για εσωτερικούς σκοπούς.»

(η) με την προσθήκη εδαφίου (2), ως εξής:

«(2) Οι καταγραφές των VDR και S-VDR από διερεύνηση ασφάλειας δεν διατίθενται ούτε χρησιμοποιούνται για σκοπούς άλλους από εκείνους της διερεύνησης ασφάλειας ή της ασφάλειας του πλοίου, εκτός εάν οι εν λόγω καταγραφές ανωνυμοποιούνται ή αποκαλύπτονται βάσει ασφαλών διαδικασιών.»

(θ) με την προσθήκη εδαφίου (3), ως εξής:

3) Για τους σκοπούς που απαριθμούνται στην παράγραφο 1, αποκαλύπτονται μόνο τα απολύτως αναγκαία δεδομένα.»

Τροποποίηση του άρθρου 22 του βασικού νόμου.

11. Το εδάφιο (4) του άρθρου 22 τροποποιείται ως ακολούθως:

«(4) Στην περίπτωση πολύ σοβαρού ατυχήματος όπου δεν είναι δυνατό να συνταχθεί η έκθεση εντός δώδεκα (12) μηνών από την ημερομηνία του ατυχήματος, τότε δημοσιεύεται προσωρινή έκθεση εντός της ίδιας προθεσμίας.

Τροποποίηση του άρθρου 23 του βασικού νόμου.

11. Το άρθρο 23 τροποποιείται ως ακολούθως:

(α) Με την τροποποίηση του εδαφίου (1), ως εξής:

«(1) Η Επιτροπή διατυπώνει συστάσεις ασφαλείας τις οποίες κοινοποιεί άμεσα στους παραλήπτες τους. Τέτοιες συστάσεις ασφαλείας λαμβάνονται δεόντως υπόψη από τα πρόσωπα στα οποία απευθύνονται, ιδίως με στόχο την πρόληψη μελλοντικών ατυχημάτων, και, όταν ενδείκνυται, παρακολουθείται η σωστή εφαρμογή τους.»

(β) Με την τροποποίηση του εδαφίου (1Α), ως εξής:

«(1Α) Το Υφυπουργείο Ναυτιλίας, όταν ενδείκνυται περαιτέρω ενέργεια ή έλεγχος συμμόρφωσης με τις συστάσεις ασφαλείας, προβαίνει στις ενέργειες που προνοούνται από την ισχύουσα ναυτιλιακή νομοθεσία.»

(γ) Με την τροποποίηση του εδαφίου (2), ως εξής:

«(2) Κατά περίπτωση, η Επιτροπή υποβάλλει συστάσεις ασφαλείας με βάση ανάλυση συνοπτικών δεδομένων και βάσει του συνόλου των αποτελεσμάτων των διερευνήσεων ασφάλειας που διενεργήθηκαν.»

Τροποποίηση του άρθρου 24 του βασικού νόμου.

13. Το άρθρο 24 τροποποιείται ως ακολούθως:

(α) με την τροποποίηση της παραγράφου (α) του εδαφίου (3), ως εξής:

«(α) να χρησιμοποιεί από κοινού εγκαταστάσεις, διευκολύνσεις και εξοπλισμό για τεχνικές διερευνήσεις σε απομεινάρια ναυαγίων και εξοπλισμό πλοίων και άλλα αντικείμενα που αφορούν τη διερεύνηση, όπου συμπεριλαμβάνεται η εξαγωγή και η αξιολόγηση πληροφοριών από όργανα VDR ή S-VDR, και από άλλες ηλεκτρονικές συσκευές.»

(β) με την τροποποίηση της παραγράφου (η) του εδαφίου (3), ως εξής:

«(η) να προάγεται η συνεργασία με αρχές διερεύνησης θεμάτων ασφάλειας στη θάλασσα από τρίτες χώρες και με τους διεθνείς οργανισμούς διερεύνησης ναυτικών ατυχημάτων σε θέματα που καλύπτονται από τον παρόντα Νόμο.»

(γ) με την προσθήκη στο εδάφιο (3), παραγράφου (ι), ως εξής:

«(ι) Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή, μέσω πλαισίου μόνιμης συνεργασίας που αναπτύσσει μεταξύ των κρατών μελών, δύναται να συνδράμει την Υπηρεσία για την ενίσχυση των ικανοτήτων της όσον αφορά τις διερευνήσεις ασφάλειας, καταρτίζοντας κατευθυντήριες γραμμές και συστάσεις ώστε να εξασφαλίζεται ότι οι διερευνήσεις ασφάλειας διεξάγονται με συνεκτικό τρόπο μεταξύ των αρχών διερεύνησης ασφάλειας των Κρατών Μελών. Στο πλαίσιο αυτό, δύναται να καταρτιστεί και

εφαρμοστεί πρόγραμμα αξιολόγησης από ομότιμους εντός του Πλαισίου Μόνιμης Συνεργασίας.»

(δ) με την προσθήκη στο εδάφιο (3), παραγράφου (ια), ως εξής:

«(ια) Κατόπιν αιτήματος της Επιτροπής, και υπό την προϋπόθεση ότι δεν προκύπτει σύγκρουση συμφερόντων, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή παρέχει επιχειρησιακή υποστήριξη στην Επιτροπή κατά τη διενέργεια των οικείων διερευνήσεων ασφάλειας. 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 της Επιτροπής.»

(ε) με την τροποποίηση της παραγράφου (β)(ii) του εδαφίου (5), ως εξής:

«(ii) παρέχει στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή τα δεδομένα που προκύπτουν από διερεύνηση, σύμφωνα με το σύστημα κανόνων της βάσης δεδομένων EMCIP. Σε περίπτωση αλιευτικών σκαφών μήκους μικρότερου των 15 μέτρων, υποβάλλει 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, υποβάλλει αναφορά στην EMCIP που εκθέτει τους λόγους της μη διενέργειας διερεύνησης.»

(στ) με την προσθήκη στο εδάφιο (5), παραγράφου (β)(iii), ως εξής:

«(iii) το Υπουργικό Συμβούλιο έχει εξουσία να εκδίδει Κανονισμούς αναφορικά με τις εθνικές αρχές οι οποίες είναι αρμόδιες για την υποβολή εκθέσεων σχετικά με τα ναυτικά ατυχήματα και συμβάντα, εκτός των πολύ σοβαρών ατυχημάτων τα οποία είναι αποκλειστική αρμοδιότητα της Επιτροπής, και να ορίσουν τις εν λόγω αρχές.»