ΟΔΗΓΙΑ (ΕΕ) 2017/2110 ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

της 15ης Νοεμβρίου 2017

σχετικά με σύστημα επιθεωρήσεων για την ασφαλή εκτέλεση των τακτικών δρομολογίων με επιβατηγά πλοία ro-ro και ταχύπλοα επιβατηγά σκάφη και για την τροποποίηση της οδηγίας 2009/16/ΕΚ και την κατάργηση της οδηγίας 1999/35/ΕΚ του Συμβουλίου

(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 νομοθεσία της Ένωσης σχετικά με σύστημα υποχρεωτικών ελέγχων για την ασφαλή εκτέλεση τακτικών δρομολογίων με επιβατηγά πλοία ro-ro και ταχύπλοα επιβατηγά σκάφη χρονολογείται από το 1999. Είναι πλέον απαραίτητο να επικαιροποιηθεί η εν λόγω νομοθεσία, προκειμένου ληφθούν υπόψη η πρόοδος που έχει σημειωθεί όσον αφορά την εφαρμογή του καθεστώτος ελέγχου από το κράτος λιμένα που θεσπίστηκε με την οδηγία 2009/16/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ([3]), καθώς και η πείρα που έχει αποκτηθεί στα πλαίσια του μνημονίου συνεννόησης των Παρισίων για τον έλεγχο των πλοίων από το κράτος λιμένα, το οποίο υπεγράφη στο Παρίσι στις 26 Ιανουαρίου 1982.

(2) Ο έλεγχος στο πλαίσιο του προγράμματος βελτίωσης της καταλληλότητας και της αποδοτικότητας του κανονιστικού πλαισίου (Regulatory Fitness and Performance Programme - πρόγραμμα REFIT) έδειξε ότι το νομικό πλαίσιο της Ένωσης για την ασφάλεια των επιβατηγών πλοίων είχε ως αποτέλεσμα τη διασφάλιση κοινού επιπέδου ασφάλειας για τα επιβατηγά πλοία εντός της Ένωσης. Έδειξε επίσης ότι, ως αποτέλεσμα της εξέλιξης της ενωσιακής νομοθεσίας για την ασφάλεια των επιβατών με την πάροδο του χρόνου ανάλογα με τις διαφορετικές ανάγκες και καταστάσεις, υφίστανται ορισμένες αλληλεπικαλύψεις και επαναλήψεις οι οποίες μπορούν και θα πρέπει να διορθωθούν και να απλουστευθούν, ώστε να μειωθεί ο διοικητικός φόρτος των πλοιοκτητών και να εξορθολογιστούν οι προσπάθειες που απαιτούνται από τις ναυτιλιακές αρχές των κρατών μελών.

(3) Τα περισσότερα κράτη μέλη ήδη, όπου αυτό είναι δυνατόν, συνδυάζουν τους υποχρεωτικούς ελέγχους για την ασφαλή εκτέλεση τακτικών δρομολογίων με επιβατηγά πλοία ro-ro με άλλους τύπους ελέγχων και επιθεωρήσεων και συγκεκριμένα με τους ελέγχους από το κράτος σημαίας και τις επιθεωρήσεις ελέγχου από το κράτος λιμένα. Για την περαιτέρω μείωση του έργου των επιθεωρήσεων και τη μεγιστοποίηση του χρόνου εμπορικής εκμετάλλευσης του πλοίου ή του σκάφους, σε συνδυασμό με τη συνεχή διασφάλιση υψηλών προτύπων ασφάλειας, τα σκάφη που υπόκεινται σε επιθεωρήσεις ελέγχου από το κράτος λιμένα θα πρέπει, συνεπώς, να υπαχθούν στο πεδίο εφαρμογής της οδηγίας 2009/16/ΕΚ. Το πεδίο εφαρμογής της παρούσας οδηγίας θα πρέπει να περιοριστεί σε πλοία που εκτελούν τακτικά δρομολόγια επιβατηγών πλοίων ro-ro και ταχύπλοων επιβατηγών σκαφών μεταξύ λιμένων του ίδιου κράτους μέλους ή μεταξύ λιμένα κράτους μέλους και λιμένα τρίτης χώρας, εφόσον η σημαία του σκάφους είναι η ίδια με τη σημαία του εν λόγω κράτους μέλους. Όσον αφορά τα σκάφη που εκτελούν τακτικά δρομολόγια επιβατηγών πλοίων ro-ro και ταχύπλοων επιβατηγών σκαφών μεταξύ κράτους μέλους και τρίτης χώρας, η οδηγία 2009/16/ΕΚ θα πρέπει να εφαρμόζεται αν η σημαία του σκάφους δεν είναι η ίδια με τη σημαία του εν λόγω κράτους μέλους.

(4) Η έννοια του «κράτους υποδοχής» εισήχθη με την οδηγία 1999/35/ΕΚ του Συμβουλίου ([4]), προκειμένου να διευκολυνθεί η συνεργασία με τρίτες χώρες πριν από τη διεύρυνση της Ένωσης το 2004. Η έννοια αυτή είναι πλέον άνευ αντικειμένου και, συνεπώς, θα πρέπει να διαγραφεί.

([1]) ΕΕ C 34 της 2.2.2017, σ. 176.
([2]) Θέση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου, της 4ης Οκτωβρίου 2017, (δεν έχει ακόμη δημοσιευθεί στην Επίσημη Εφημερίδα) και απόφαση του Συμβουλίου της 23ης Οκτωβρίου 2017.
([3]) Οδηγία 2009/16/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 23ης Απριλίου 2009, σχετικά με τον έλεγχο των πλοίων από το κράτος λιμένα (ΕΕ L 131 της 28.5.2009, σ. 57).
([4]) Οδηγία 1999/35/ΕΚ του Συμβουλίου, της 29ης Απριλίου 1999, σχετικά με ένα σύστημα υποχρεωτικών επιθεωρήσεων για την ασφαλή εκτέλεση τακτικών δρομολογίων από οχηματαγωγά ro- ro και ταχύπλοα επιβατηγά σκάφη (ΕΕ L 138 της 1.6.1999, σ. 1).

(5) Η οδηγία 1999/35/ΕΚ προέβλεπε ότι τα κράτη υποδοχής πρέπει να διενεργούν ανά 12 μήνες ειδική επιθεώρηση και επιθεώρηση κατά την εκτέλεση τακτικού δρομολογίου. Μολονότι ο στόχος της εν λόγω απαίτησης ήταν να διασφαλίζεται ότι μεσολαβεί επαρκές χρονικό διάστημα μεταξύ των δύο αυτών επιθεωρήσεων, ο έλεγχος καταλληλότητας του προγράμματος REFIT απέδειξε ότι αυτό δεν συμβαίνει πάντοτε. Για να αποσαφηνιστεί το καθεστώς επιθεωρήσεων και για να διασφαλιστεί η ύπαρξη ενός εναρμονισμένου πλαισίου επιθεωρήσεων που εξασφαλίζει υψηλό επίπεδο ασφάλειας, ενώ παράλληλα λαμβάνονται υπόψη οι κοινές ανάγκες των επιβατικών δρομολογίων, θα πρέπει να διευκρινιστεί ότι οι δύο ετήσιες επιθεωρήσεις θα πρέπει να διενεργούνται ανά τακτά διαστήματα περίπου έξι μηνών. Εάν το σκάφος εκτελεί δρομολόγια, το διάστημα μεταξύ αυτών των διαδοχικών επιθεωρήσεων δεν θα πρέπει να είναι μικρότερο από τέσσερις μήνες ή μεγαλύτερο από οκτώ μήνες.

(6) Η οδηγία 1999/35/ΕΚ χρησιμοποιεί τον αγγλικό όρο «surveys» και όχι τον όρο «inspections» για να αποδώσει τις επιθεωρήσεις. Ο όρος «survey» χρησιμοποιείται σε διεθνείς συμβάσεις αναφερόμενος στην υποχρέωση που έχουν τα κράτη σημαίας να παρακολουθούν τη συμμόρφωση των πλοίων με τα διεθνή πρότυπα και να εκδίδουν ή να ανανεώνουν, κατά περίπτωση, πιστοποιητικά. Ωστόσο, το ειδικό καθεστώς επιθεωρήσεων για τα επιβατηγά πλοία ro-ro και τα ταχύπλοα επιβατηγά σκάφη που εκτελούν τακτικά δρομολόγια δεν μπορεί να θεωρηθεί «survey» και τα αντίστοιχα έντυπα επιθεώρησης δεν αποτελούν και δεν μπορούν να θεωρηθούν πιστοποιητικά αξιοπλοΐας. Ως εκ τούτου, ο όρος «survey» θα πρέπει να αντικατασταθεί από τον όρο «inspection» όταν γίνεται αναφορά σε ειδικές επιθεωρήσεις, όπως προβλέπονται επί του παρόντος στην οδηγία 1999/35/ΕΚ.

(7) Λόγω του ειδικού προφίλ κινδύνου τους, τα επιβατηγά πλοία ro-ro και τα ταχύπλοα επιβατηγά σκάφη θα πρέπει να επιθεωρούνται τακτικά, κατά προτεραιότητα. Κάθε επιθεώρηση επιβατηγού πλοίου ro-ro και ταχύπλοου επιβατηγού σκάφους που εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής της οδηγίας 2009/16/ΕΚ θα πρέπει να συμπεριλαμβάνεται στον συνολικό αριθμό ετήσιων επιθεωρήσεων που διενεργεί κάθε κράτος μέλος.

(8) Οι δαπάνες που συνδέονται με επιθεωρήσεις που έχουν αποτέλεσμα την απαγόρευση του απόπλου σκαφών θα πρέπει να καταβάλλονται από την εταιρεία.

(9) Προκειμένου να ληφθούν υπόψη οι εξελίξεις σε διεθνές επίπεδο και η αποκτηθείσα πείρα, 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 τη μη εφαρμογή, για τους σκοπούς της παρούσας οδηγίας, τροποποιήσεων των διεθνών πράξεων, εφόσον είναι σκόπιμο, και για την επικαιροποίηση των τεχνικών προδιαγραφών. Είναι ιδιαίτερα σημαντικό η Επιτροπή να διεξάγει, κατά τις προπαρασκευαστικές της εργασίες, τις κατάλληλες διαβουλεύσεις, μεταξύ άλλων και σε επίπεδο εμπειρογνωμόνων, οι οποίες να πραγματοποιούνται σύμφωνα με τις αρχές που ορίζονται στη διοργανική συμφωνία της 13ης Απριλίου 2016 για τη βελτίωση του νομοθετικού έργου ([1]). Πιο συγκεκριμένα, προκειμένου να εξασφαλιστεί 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 εμπειρογνωμόνων της Επιτροπής που ασχολούνται με την προετοιμασία κατ' εξουσιοδότηση πράξεων.

(10) Η οδηγία 2009/16/ΕΚ θα πρέπει να τροποποιηθεί, προκειμένου να εξασφαλιστεί η διατήρηση του περιεχομένου και της συχνότητας των επιθεωρήσεων επιβατηγών πλοίων ro-ro και ταχύπλοων επιβατηγών σκαφών. Συνεπώς, οι ειδικές διατάξεις για τις επιθεωρήσεις και τις επαληθεύσεις επιβατηγών πλοίων ro-ro και ταχύπλοων επιβατηγών σκαφών που εκτελούν τακτικά δρομολόγια και είναι επιλέξιμα για έλεγχο από το κράτος λιμένα θα πρέπει να εισαχθούν στην οδηγία 2009/16/ΕΚ.

(11) Όταν διενεργούνται επιθεωρήσεις δυνάμει της οδηγίας 2009/16/ΕΚ, θα πρέπει να καταβάλλεται κάθε δυνατή προσπάθεια για να αποφεύγεται η αδικαιολόγητη κράτηση ή καθυστέρηση πλοίου.

(12) Είναι σημαντικό να λαμβάνονται υπόψη οι συνθήκες εργασίας και διαβίωσης του πληρώματος επί του πλοίου, καθώς και η κατάρτιση και τα προσόντα των μελών του πληρώματος, δεδομένου ότι η υγεία, η ασφάλεια και οι κοινωνικές παράμετροι είναι στενά συνυφασμένες.

(13) Ενόψει της ολοκλήρωσης του κύκλου παρακολούθησης των επισκέψεων του Ευρωπαϊκού Οργανισμού για την Ασφάλεια της Ναυσιπλοΐας, η Επιτροπή θα πρέπει να αξιολογήσει την εφαρμογή της παρούσας οδηγίας το αργότερο εντός επτά έτη από την προθεσμία μεταφοράς της παρούσας 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 για τη συλλογή όλων των απαραίτητων πληροφοριών για την εν λόγω αξιολόγηση.

(14) Για να μην υποβληθούν σε δυσανάλογη διοικητική επιβάρυνση τα περίκλειστα κράτη μέλη, ένας κανόνας του ελαχίστου θα πρέπει να επιτρέπει στα κράτη μέλη αυτά να αποκλίνουν από τις διατάξεις της παρούσας οδηγίας, πράγμα που σημαίνει ότι τα εν λόγω κράτη μέλη, εφόσον πληρούν ορισμένα κριτήρια, δεν υποχρεούνται να μεταφέρουν την παρούσα οδηγία στο εθνικό τους δίκαιο.

(15) Δεδομένου ότι οι στόχοι της παρούσας οδηγίας, συγκεκριμένα η διασφάλιση της ασφαλούς εκτέλεσης τακτικών δρομολογίων με επιβατηγά πλοία ro-ro και ταχύπλοα επιβατηγά σκάφη, δεν μπορούν να επιτευχθούν επαρκώς από τα κράτη μέλη λόγω της διάστασης της εσωτερικής αγοράς της θαλάσσιας μεταφοράς επιβατών και της διασυνοριακής

([1]) ΕΕ L 123 της 12.5.2016, σ. 1.

φύσης της εκτέλεσης δρομολογίων από τα εν λόγω πλοία και σκάφη στην Ένωση και σε διεθνές επίπεδο, μπορούν όμως να επιτευχθούν καλύτερα σε ενωσιακό επίπεδο με τη θέσπιση κοινού επιπέδου ασφάλειας και την αποφυγή της στρέβλωσης του ανταγωνισμού, η Ένωση δύναται να λάβει μέτρα σύμφωνα με την αρχή της επικουρικότητας του άρθρου 5 της Συνθήκης για την Ευρωπαϊκή Ένωση. Σύμφωνα με την αρχή της αναλογικότητας όπως διατυπώνεται στο ίδιο άρθρο, η παρούσα οδηγία δεν υπερβαίνει τα αναγκαία όρια για την επίτευξη των στόχων αυτών.

(16) Με σκοπό την ενίσχυση της νομικής σαφήνειας και συνοχής και λόγω του αριθμού των σχετικών τροποποιήσεων, η οδηγία 1999/35/ΕΚ θα πρέπει να καταργηθεί και η οδηγία 2009/16/ΕΚ θα πρέπει να τροποποιηθεί αναλόγως,

ΕΞΕΔΩΣΑΝ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΟΔΗΓΙΑ:

Άρθρο 1

Πεδίο εφαρμογής

1. Η παρούσα οδηγία εφαρμόζεται στα επιβατηγά πλοία ro-ro και τα ταχύπλοα επιβατηγά σκάφη που εκτελούν:

α) τακτικά δρομολόγια μεταξύ λιμένα κράτους μέλους και λιμένα τρίτης χώρας, εφόσον η σημαία του σκάφους είναι ίδια με αυτήν του εν λόγω κράτους μέλους, ή

β) τακτικά εσωτερικά δρομολόγια σε θαλάσσιες περιοχές στις οποίες επιτρέπεται η εκτέλεση δρομολογίων από πλοία της κατηγορίας Α σύμφωνα με το άρθρο 4 της οδηγίας 2009/45/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ([1]).

2. Η παρούσας οδηγία δεν εφαρμόζεται στα επιβατηγά πλοία ro-ro και τα ταχύπλοα επιβατηγά σκάφη που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της οδηγίας 2009/16/ΕΚ.

3. Τα κράτη μέλη δύνανται να εφαρμόζουν την παρούσα οδηγία σε επιβατηγά πλοία ro-ro και ταχύπλοα επιβατηγά σκάφη που εκτελούν τακτικά εσωτερικά δρομολόγια σε θαλάσσιες περιοχές εκτός εκείνων που αναφέρονται στην παράγραφο 1 στοιχείο β).

4. Τα κράτη μέλη που δεν έχουν θαλάσσιους λιμένες και μπορούν να επαληθεύσουν ότι λιγότερο από το 5 % του συνολικού αριθμού των μεμονωμένων σκαφών τα οποία έχουν προσεγγίσει ετησίως κατά την προηγούμενη τριετία τους ποτάμιους λιμένες τους είναι επιβατηγά πλοία ή ταχύπλοα επιβατηγά σκάφη που καλύπτονται από την παρούσα οδηγία δύνανται να αποκλίνουν από τις διατάξεις της παρούσας οδηγίας, εξαιρουμένης της υποχρέωσης που ορίζεται στο δεύτερο εδάφιο.

Τα κράτη μέλη εκείνα που δεν έχουν θαλάσσιους λιμένες γνωστοποιούν στην Επιτροπή έως τις 21 Δεκεμβρίου 2019 τον συνολικό αριθμό των σκαφών και τον αριθμό των επιβατηγών πλοίων ro-ro και των ταχύπλοων επιβατηγών σκαφών που έχουν προσεγγίσει τους λιμένες τους κατά την αναφερόμενη στο πρώτο εδάφιο τριετία και ενημερώνουν στο εξής ετησίως την Επιτροπή για οποιαδήποτε μεταγενέστερη μεταβολή των προαναφερόμενων αριθμητικών στοιχείων.

Άρθρο 2

Ορισμοί

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

1) «επιβατηγό πλοίο ro-ro»: το πλοίο που διαθέτει δυνατότητα επιβίβασης και αποβίβασης οδικών ή σιδηροδρομικών οχημάτων και μεταφέρει περισσότερους από 12 επιβάτες,

2) «ταχύπλοο επιβατηγό σκάφος»: το σκάφος όπως αυτό ορίζεται στον κανονισμό 1 του κεφαλαίου X της SOLAS 74 και το οποίο μεταφέρει περισσότερους από 12 επιβάτες,

3) «SOLAS 74»: η διεθνής σύμβαση για την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα του 1974, μαζί με τα πρωτόκολλα και οι τροποποιήσεις της, στην επικαιροποιημένη της έκδοση,

([1]) Οδηγία 2009/45/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 6ης Μαΐου 2009, για τους κανόνες και τα πρότυπα ασφαλείας για τα επιβατηγά πλοία (ΕΕ L 163 της 25.6.2009, σ. 1).

4) «κώδικας ταχύπλοων σκαφών»: ο «διεθνής κώδικας ασφαλείας ταχύπλοων σκαφών», ο οποίος περιέχεται στο ψήφισμα αριθ. MSC.36(63) της επιτροπής ναυτικής ασφάλειας του ΙΜΟ, της 20ής Μαΐου 1994, ή ο διεθνής κώδικας ασφαλείας ταχύπλοων σκαφών του 2000 (Κώδικας HSC 2000), ο οποίος περιέχεται στο ψήφισμα αριθ. MSC.97(73) του ΙΜΟ του Δεκεμβρίου 2000, στην επικαιροποιημένη του έκδοση,

5) «HSSC»: οι κατευθυντήριες γραμμές επιθεώρησης του ΙΜΟ σύμφωνα με το εναρμονισμένο σύστημα επιθεώρησης και πιστοποίησης, στην επικαιροποιημένη τους έκδοση,

6) «τακτικό δρομολόγιο»: σειρά διαπλεύσεων επιβατηγού πλοίου ro-ro ή ταχύπλοου επιβατηγού σκάφους, οι οποίες εκτελούνται κατά τρόπο ώστε να εξυπηρετείται η συγκοινωνία μεταξύ των ίδιων δύο ή περισσοτέρων λιμένων, ή σειρά δρομολογίων από και προς τον ίδιο λιμένα χωρίς ενδιάμεσες προσεγγίσεις, είτε:

   α) σύμφωνα με δημοσιευμένο πρόγραμμα, είτε

   β) με διαδρομές τόσο τακτικές ή συχνές ώστε να αποτελούν εμφανώς συστηματική σειρά,

7) «θαλάσσια περιοχή»: οποιαδήποτε θαλάσσια περιοχή ή θαλάσσια διαδρομή που καθορίζεται δυνάμει του άρθρου 4 της οδηγίας 2009/45/ΕΚ,

8) «πιστοποιητικά»:

   α) για τα επιβατηγά πλοία ro-ro και τα ταχύπλοα επιβατηγά σκάφη που εκτελούν διεθνή δρομολόγια, τα πιστοποιητικά ασφαλείας που εκδίδονται δυνάμει της SOLAS 74 ή του κώδικα ταχύπλοων σκαφών, αντίστοιχα, καθώς και τα σχετικά συνημμένα μητρώα εξοπλισμού,

   β) για τα επιβατηγά πλοία ro-ro και τα ταχύπλοα επιβατηγά σκάφη που εκτελούν εσωτερικά δρομολόγια, τα πιστοποιητικά ασφαλείας που εκδίδονται σύμφωνα με την οδηγία 2009/45/ΕΚ, καθώς και τα σχετικά συνημμένα μητρώα εξοπλισμού,

9) «αρχή του κράτους σημαίας»: οι αρμόδιες αρχές του κράτους του οποίου τη σημαία δικαιούται να φέρει το επιβατηγό πλοίο ro-ro ή το ταχύπλοο επιβατηγό σκάφος,

10) «εσωτερικό δρομολόγιο»: δρομολόγιο σε θαλάσσιες περιοχές από λιμένα κράτους μέλους προς τον ίδιο ή άλλο λιμένα εντός αυτού του κράτους μέλους,

11) «εταιρεία»: ο οργανισμός ή το πρόσωπο που έχει συμφωνήσει να αναλάβει όλα τα καθήκοντα και τις υποχρεώσεις που επιβάλλονται από τον διεθνή κώδικα διαχείρισης για την ασφαλή λειτουργία των πλοίων και την πρόληψη ρύπανσης του περιβάλλοντος («ο κώδικας ISM») στην επικαιροποιημένη του έκδοση ή, σε περίπτωση που δεν εφαρμόζεται το κεφάλαιο IX της SOLAS 74, ο πλοιοκτήτης του επιβατηγού πλοίου ro-ro ή του ταχύπλοου επιβατηγού σκάφους ή οποιοσδήποτε άλλος οργανισμός ή πρόσωπο, όπως ο διαχειριστής ή ο ναυλωτής κενού πλοίου, που έχει αναλάβει από τον πλοιοκτήτη την ευθύνη για την εκτέλεση δρομολογίων από το επιβατηγό πλοίο ro-ro ή το ταχύπλοο επιβατηγό σκάφος,

12) «επιθεωρητής»: υπάλληλος του δημόσιου τομέα ή άλλο πρόσωπο, δεόντως εξουσιοδοτημένο(ς) από την αρμόδια αρχή κράτους μέλους να διενεργεί τις επιθεωρήσεις που προβλέπονται στην παρούσα οδηγία και υπεύθυνο(ς) για τις επιθεωρήσεις αυτές έναντι της αρμόδιας αρχής, που πληροί τα ελάχιστα κριτήρια τα οποία καθορίζονται στο παράρτημα XI της οδηγίας 2009/16/ΕΚ,

13) «αρμόδια αρχή του κράτους μέλους»: η αρχή που ορίζεται από το κράτος μέλος σύμφωνα με την παρούσα οδηγία και είναι υπεύθυνη για την εκτέλεση των καθηκόντων που της ανατίθενται δυνάμει της παρούσας οδηγίας.

Άρθρο 3

Επιθεωρήσεις προ της έναρξης δρομολογίων

1. Πριν από την έναρξη τακτικών δρομολογίων με επιβατηγά πλοία ro-ro ή ταχύπλοα επιβατηγά σκάφη τα οποία καλύπτονται από την παρούσα οδηγία, οι αρμόδιες αρχές των κρατών μελών διενεργούν επιθεώρηση προ της έναρξης, η οποία περιλαμβάνει τα εξής:

α) εξακρίβωση της συμμόρφωσης με τις απαιτήσεις που καθορίζονται στο παράρτημα I, και

β) επιθεώρηση, σύμφωνα με το παράρτημα II, για να βεβαιωθούν ότι το επιβατηγό πλοίο ro-ro ή το ταχύπλοο σκάφος πληροί τις απαραίτητες απαιτήσεις για την ασφαλή εκτέλεση τακτικού δρομολογίου.

2. Η επιθεώρηση προ της έναρξης διενεργείται από επιθεωρητή.

3. Κατόπιν αιτήματος από κράτος μέλος, οι εταιρείες παρέχουν αποδεικτικά στοιχεία συμμόρφωσης προς τις απαιτήσεις του παραρτήματος I εκ των προτέρων, αλλά όχι νωρίτερα από έναν μήνα πριν από την επιθεώρηση προ της έναρξης δρομολογίων.

Άρθρο 4

Εξαιρέσεις από την υποχρέωση επιθεώρησης προ της έναρξης δρομολογίων

1. Στην περίπτωση της επιθεώρησης προ της έναρξης δρομολογίων, ένα κράτος μέλος δύναται να αποφασίσει να μην εφαρμόζει ορισμένες απαιτήσεις ή διαδικασίες των παραρτημάτων I και II που σχετίζονται με ετήσιες επιθεωρήσεις από το κράτος σημαίας ή επιθεωρήσεις που διενεργήθηκαν εντός των έξι προηγούμενων μηνών, εφόσον κατά τους εν λόγω ελέγχους ή επιθεωρήσεις έχουν τηρηθεί σχετικές διαδικασίες και κατευθυντήριες γραμμές για τους ελέγχους, όπως καθορίζονται στις HSSC, ή διαδικασίες που αποσκοπούν στην επίτευξη του ίδιου στόχου. Τα κράτη μέλη διαβιβάζουν τις σχετικές πληροφορίες στη βάση δεδομένων των επιθεωρήσεων σύμφωνα με το άρθρο 10.

2. Όταν επιβατηγό πλοίο ro-ro ή ταχύπλοο επιβατηγό σκάφος πρόκειται να χρησιμοποιηθεί σε τακτικό δρομολόγιο, το κράτος μέλος μπορεί να λαμβάνει υπόψη τις επιθεωρήσεις και τους ελέγχους που έχουν ήδη διενεργηθεί στο εν λόγω επιβατηγό πλοίο ro-ro ή ταχύπλοο επιβατηγό σκάφος για την εκτέλεση άλλου τακτικού δρομολογίου που καλύπτεται από την παρούσα οδηγία. Εφόσον το κράτος μέλος είναι ικανοποιημένο με τις εν λόγω προηγούμενες επιθεωρήσεις και ελέγχους και εφόσον αυτές οι επιθεωρήσεις και έλεγχοι έχουν συνάφεια προς τις νέες συνθήκες λειτουργίας, δεν είναι απαραίτητη η διενέργεια των επιθεωρήσεων που προβλέπονται στο άρθρο 3 παράγραφος 1 προ της έναρξης του νέου τακτικού δρομολογίου του επιβατηγού πλοίου ro-ro ή του ταχύπλοου επιβατηγού σκάφους.

3. Κατόπιν αιτήματος εταιρείας, τα κράτη μέλη δύνανται να επιβεβαιώνουν εκ των προτέρων ότι συμφωνούν πως οι προηγούμενες επιθεωρήσεις και έλεγχοι είναι συναφείς προς τις νέες συνθήκες λειτουργίας.

4. Σε περιπτώσεις κατά τις οποίες, λόγω απρόβλεπτων περιστάσεων, υπάρχει επείγουσα ανάγκη να αντικατασταθεί επιβατηγό πλοίο ro-ro ή ταχύπλοο επιβατηγό σκάφος για να εξασφαλιστεί η συνέχεια του δρομολογίου και δεν εφαρμόζεται η παράγραφος 1, το κράτος μέλος μπορεί να επιτρέπει την εκτέλεση του δρομολογίου από το επιβατηγό πλοίο ro-ro ή το σκάφος υπό την προϋπόθεση ότι πληρούνται οι ακόλουθες προϋποθέσεις:

α) η οπτική επιθεώρηση και ο έλεγχος των εγγράφων δεν προξενεί ανησυχίες ότι το επιβατηγό πλοίο ro-ro ή το ταχύπλοο επιβατηγό σκάφος δεν πληροί τις απαραίτητες απαιτήσεις ασφαλούς λειτουργίας και

β) το κράτος μέλος ολοκληρώνει την επιθεώρηση προ της έναρξης δρομολογίων που προβλέπεται στο άρθρο 3 παράγραφος 1 εντός ενός μηνός.

Άρθρο 5

Τακτικές επιθεωρήσεις

1. Τα κράτη μέλη διενεργούν μία φορά ανά 12 μήνες:

α) επιθεώρηση σύμφωνα με το παράρτημα II και

β) επιθεώρηση κατά την εκτέλεση τακτικού δρομολογίου, η οποία λαμβάνει χώρα το νωρίτερο τέσσερις μήνες και το αργότερο οκτώ μήνες μετά την επιθεώρηση που αναφέρεται στο στοιχείο α) και η οποία περιλαμβάνει τα στοιχεία που απαριθμούνται στο παράρτημα III και αυτό που, κατά την επαγγελματική κρίση του επιθεωρητή, αποτελεί επαρκή αριθμό στοιχείων εξ όσων απαριθμούνται στα παραρτήματα I και II, ώστε να εξασφαλίζεται ότι το επιβατηγό πλοίο ro-ro ή το ταχύπλοο επιβατηγό σκάφος εξακολουθεί να πληροί όλες τις απαραίτητες απαιτήσεις ασφαλούς λειτουργίας.

Η επιθεώρηση προ της έναρξης δρομολογίων σύμφωνα με το άρθρο 3 θεωρείται επιθεώρηση για τους σκοπούς του στοιχείου α).

2. Η επιθεώρηση που αναφέρεται στην παράγραφο 1 στοιχείο α) είναι δυνατόν, κατά τη διακριτική ευχέρεια του κράτους μέλους, να διενεργείται ταυτόχρονα ή σε συνδυασμό με τον ετήσιο έλεγχο από το κράτος σημαίας, υπό τον όρο ότι τηρούνται οι σχετικές διαδικασίες και κατευθυντήριες γραμμές για τους ελέγχους, όπως καθορίζονται στις HSSC, ή διαδικασίες που αποσκοπούν στην επίτευξη του ίδιου στόχου.

3. Τα κράτη μέλη διενεργούν επιθεώρηση σύμφωνα με το παράρτημα II κάθε φορά που το επιβατηγό πλοίο ro-ro ή το ταχύπλοο επιβατηγό σκάφος υπόκειται σε επισκευές, μετατροπές και μεταβολές μείζονος σημασίας ή σε περίπτωση αλλαγής διαχείρισης ή μετάταξης κλάσης. Ωστόσο, στην περίπτωση αλλαγής διαχείρισης ή μετάταξης κλάσης, το κράτος μέλος μπορεί, αφού λάβει υπόψη του τις προηγούμενες επιθεωρήσεις που διενεργήθηκαν στο επιβατηγό πλοίο ro-ro ή στο ταχύπλοο επιβατηγό σκάφος και με την προϋπόθεση ότι η ασφαλής εκτέλεση δρομολογίων από το επιβατηγό πλοίο ro-ro ή το σκάφος δεν επηρεάζεται από την αλλαγή ή τη μετάταξη αυτή, να εξαιρέσει το επιβατηγό πλοίο ro-ro ή το ταχύπλοο επιβατηγό σκάφος από την επιθεώρηση που απαιτείται στην πρώτη περίοδο της παρούσας παραγράφου.

Άρθρο 6

Έκθεση επιθεώρησης

1. Μετά την περάτωση οποιασδήποτε επιθεώρησης που διενεργείται σύμφωνα με την παρούσα οδηγία, ο επιθεωρητής συντάσσει έκθεση σύμφωνα με το παράρτημα IX της οδηγίας 2009/16/ΕΚ.

2. Τα στοιχεία που περιλαμβάνονται στην έκθεση γνωστοποιούνται στη βάση δεδομένων των επιθεωρήσεων που προβλέπεται στο άρθρο 10. Αντίγραφο της έκθεσης επιθεώρησης παραδίδεται επίσης στον πλοίαρχο.

Άρθρο 7

Αποκατάσταση ελλείψεων, απαγόρευση απόπλου και αναστολή της επιθεώρησης

1. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν την αποκατάσταση τυχόν ελλείψεων που επιβεβαιώνονται ή διαπιστώνονται κατά τη διάρκεια επιθεώρησης που διενεργείται σύμφωνα με την παρούσα οδηγία.

2. Σε περίπτωση ελλείψεων που συνιστούν σαφή κίνδυνο για την υγεία ή την ασφάλεια ή θέτουν σε άμεσο κίνδυνο για την υγεία ή τη ζωή, για το επιβατηγό πλοίο ro-ro ή το ταχύπλοο επιβατηγό σκάφος, το πλήρωμα και τους επιβάτες του, η αρμόδια αρχή του κράτους μέλους μεριμνά ώστε να επιβληθεί διαταγή απαγόρευσης απόπλου στο επιβατηγό πλοίο ro-ro ή το ταχύπλοο επιβατηγό σκάφος («διαταγή απαγόρευσης απόπλου»). Αντίγραφο της εν λόγω διαταγής παραδίδεται στον πλοίαρχο.

3. Η διαταγή απαγόρευσης απόπλου αίρεται μόνον όταν αποκατασταθεί η έλλειψη και εξαλειφθεί ο κίνδυνος όπως απαιτεί η αρμόδια αρχή του κράτους μέλους ή όταν η αρμόδια αρχή του κράτους μέλους βεβαιωθεί ότι το πλοίο ή το σκάφος μπορεί, υπό τις τυχόν αναγκαίες προϋποθέσεις, να αποπλεύσει ή ότι μπορεί να αναλάβει εκ νέου την εκτέλεση του δρομολογίου, χωρίς κίνδυνο για την ασφάλεια και την υγεία των επιβατών ή του πληρώματος, ή κίνδυνο για το επιβατηγό πλοίο ro-ro ή το ταχύπλοο επιβατηγό σκάφος ή άλλα πλοία.

4. Εάν έλλειψη κατά τα αναφερόμενα στην παράγραφο 2 δεν μπορεί να αποκατασταθεί εύκολα στον λιμένα στον οποίον επιβεβαιώθηκε ή διαπιστώθηκε, η αρμόδια αρχή του κράτους μέλους μπορεί να συμφωνήσει να επιτραπεί στο πλοίο ή στο σκάφος να καταπλεύσει σε κατάλληλη επισκευαστική μονάδα, όπου η έλλειψη μπορεί να αποκατασταθεί εύκολα.

5. Σε εξαιρετικές περιπτώσεις, όταν η γενική κατάσταση του επιβατηγού πλοίου ro-ro ή του ταχύπλοου επιβατηγού σκάφους σαφώς δεν ανταποκρίνεται προς τα σχετικά πρότυπα, η αρμόδια αρχή του κράτους μέλους μπορεί να αναστέλλει την επιθεώρηση του εν λόγω σκάφους, μέχρις ότου η εταιρεία λάβει τα αναγκαία μέτρα για να εξασφαλίσει ότι το επιβατηγό πλοίο ro-ro ή το ταχύπλοο επιβατηγό σκάφος δεν συνιστά πλέον κίνδυνο για την ασφάλεια ή την υγεία ή ότι θέτει σε άμεσο κίνδυνο για τη ζωή του πληρώματος και των επιβατών του ή διασφαλίσει ότι συμμορφώνεται με τις σχετικές απαιτήσεις των εφαρμοστέων διεθνών συμβάσεων.

6. Όταν η αρμόδια αρχή του κράτους μέλους αναστέλλει την επιθεώρηση σύμφωνα με την παράγραφο 5, το επιβατηγό πλοίο ro-ro ή το ταχύπλοο επιβατηγό σκάφος τίθεται αυτομάτως υπό διαταγή απαγόρευσης απόπλου. Η διαταγή απαγόρευσης απόπλου αίρεται όταν η επιθεώρηση αναληφθεί εκ νέου και ολοκληρωθεί επιτυχώς και υπό την προϋπόθεση ότι πληρούνται οι προϋποθέσεις που προβλέπονται στην παράγραφο 3 του παρόντος άρθρου και στο άρθρο 9 παράγραφος 2.

7. Για να μειώσει τη συμφόρηση του λιμένα, η αρμόδια αρχή του κράτους μέλους μπορεί να επιτρέψει σε επιβατηγό πλοίο ro-ro ή ταχύπλοο επιβατηγό σκάφος στο οποίο έχει επιβληθεί διαταγή απαγόρευσης απόπλου να μετακινηθεί σε άλλο τμήμα του λιμένα, εφόσον η μετακίνηση αυτή είναι ασφαλής. Ωστόσο, ο κίνδυνος συμφόρησης του λιμένα δεν αποτελεί στοιχείο το οποίο λαμβάνεται υπόψη κατά τη λήψη της απόφασης επιβολής ή άρσης διαταγής απαγόρευσης του απόπλου. Οι λιμενικές αρχές ή οργανισμοί διευκολύνουν τον ελλιμενισμό των πλοίων αυτών.

Άρθρο 8

Δικαίωμα προσφυγής

1. Η εταιρεία έχει δικαίωμα προσφυγής κατά της διαταγής απαγόρευσης απόπλου που εκδίδει από την αρμόδια αρχή του κράτους μέλους. Η προσφυγή δεν αναστέλλει τη διαταγή απαγόρευσης απόπλου, εκτός εάν ληφθούν προσωρινά μέτρα σύμφωνα με το εθνικό δίκαιο. Τα κράτη μέλη θεσπίζουν και διατηρούν κατάλληλες διαδικασίες για τον σκοπό αυτό σύμφωνα με την εθνική τους νομοθεσία.

2. Η αρμόδια αρχή του κράτους μέλους ενημερώνει για το δικαίωμα προσφυγής και τις εφαρμοστέες διαδικασίες τον πλοίαρχο του επιβατηγού πλοίου ro-ro ή του ταχύπλοου επιβατηγού σκάφους που υπόκειται σε διαταγή απαγόρευσης απόπλου. Σε περίπτωση ανάκλησης ή τροποποίησης διαταγής απαγόρευσης απόπλου κατόπιν προσφυγής, τα κράτη μέλη διασφαλίζουν ότι επικαιροποιείται αναλόγως, χωρίς καθυστέρηση, η βάση δεδομένων των επιθεωρήσεων που προβλέπεται στο άρθρο 10.

Άρθρο 9

Δαπάνες

1. Εάν, κατά τις επιθεωρήσεις που αναφέρονται στα άρθρα 3 και 5, επιβεβαιωθούν ή διαπιστωθούν ελλείψεις που δικαιολογούν τη διαταγή απαγόρευσης απόπλου, όλες οι δαπάνες που σχετίζονται με τις επιθεωρήσεις καλύπτονται από την εταιρεία.

2. Η διαταγή απαγόρευσης απόπλου αίρεται μόνον όταν καταβληθεί όλο το ποσό ή δοθεί επαρκής εγγύηση για την κάλυψη των δαπανών.

Άρθρο 10

Βάση δεδομένων των επιθεωρήσεων

1. Η Επιτροπή αναπτύσσει, τηρεί και ενημερώνει βάση δεδομένων των επιθεωρήσεων, στην οποία συνδέονται όλα τα κράτη μέλη και η οποία περιέχει όλες τις πληροφορίες που απαιτούνται για την εφαρμογή του συστήματος επιθεωρήσεων το οποίο προβλέπεται από την παρούσα οδηγία. Αυτή η βάση δεδομένων θα βασίζεται στη βάση δεδομένων των επιθεωρήσεων που αναφέρεται στο άρθρο 24 της οδηγίας 2009/16/ΕΚ και θα έχει παρόμοιες λειτουργίες με εκείνη τη βάση δεδομένων.

2. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι οι πληροφορίες σχετικά με τις επιθεωρήσεις που διενεργούνται σύμφωνα με την παρούσα οδηγία, συμπεριλαμβανομένων των πληροφοριών σχετικά με τις ελλείψεις και τις διαταγές απαγόρευσης απόπλου, διαβιβάζονται χωρίς καθυστέρηση στη βάση δεδομένων των επιθεωρήσεων μόλις ολοκληρωθεί η έκθεση επιθεώρησης ή αρθεί η διαταγή απαγόρευσης απόπλου. Όσον αφορά τα επιμέρους στοιχεία των πληροφοριών αυτών, εφαρμόζονται, τηρουμένων των αναλογιών, οι διατάξεις του παραρτήματος XIII της οδηγίας 2009/16/ΕΚ.

3. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι οι πληροφορίες που διαβιβάζονται στη βάση δεδομένων των επιθεωρήσεων επικυρώνονται για λόγους δημοσίευσης εντός 72 ωρών.

4. Η Επιτροπή διασφαλίζει ότι η βάση δεδομένων των επιθεωρήσεων καθιστά δυνατή την ανάκτηση οποιωνδήποτε χρήσιμων δεδομένων σχετικά με την εφαρμογή της παρούσας οδηγίας, βάσει των δεδομένων των επιθεωρήσεων που παρέχουν τα κράτη μέλη.

5. Τα κράτη μέλη έχουν πρόσβαση σε όλες τις πληροφορίες που έχουν καταχωρισθεί στη βάση δεδομένων των επιθεωρήσεων και είναι χρήσιμες για την εφαρμογή του συστήματος επιθεωρήσεων της παρούσας οδηγίας και της οδηγίας 2009/16/ΕΚ.

Άρθρο 11

Κυρώσεις

Τα κράτη μέλη καθορίζουν τους κανόνες για τις κυρώσεις που επιβάλλονται σε περίπτωση παραβιάσεων των εθνικών διατάξεων που θεσπίζονται δυνάμει της παρούσας οδηγίας και λαμβάνουν τα αναγκαία μέτρα για να εξασφαλίζουν την επιβολή τους. Οι προβλεπόμενες κυρώσεις αυτές είναι αποτελεσματικές, αναλογικές και αποτρεπτικές.

Άρθρο 12

Διαδικασία τροποποίησης

1. Ανατίθεται στην Επιτροπή η εξουσία να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 13 για την τροποποίηση των παραρτημάτων της παρούσας οδηγίας, προκειμένου να λαμβάνονται υπόψη οι εξελίξεις σε διεθνές επίπεδο, ιδίως στο πλαίσιο του ΙΜΟ, και να βελτιώνονται οι τεχνικές τους προδιαγραφές με βάση την πείρα που αποκτάται.

2. Σε εξαιρετικές περιπτώσεις, όταν αυτό δικαιολογείται δεόντως από κατάλληλη ανάλυση της Επιτροπής και προκειμένου να αποφευχθεί σοβαρή και απαράδεκτη απειλή για την ασφάλεια στη θάλασσα, την υγεία, τις συνθήκες διαβίωσης και εργασίας επί του πλοίου ή το θαλάσσιο περιβάλλον ή η ασυμβατότητα με την ενωσιακή ναυτιλιακή νομοθεσία, ανατίθεται στην Επιτροπή η εξουσία να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 13, για την τροποποίηση της παρούσας οδηγίας, προκειμένου να μην εφαρμοστεί, για τους σκοπούς της παρούσας οδηγίας, τροποποίηση των διεθνών πράξεων που αναφέρονται στο άρθρο 2.

Οι εν λόγω κατ' εξουσιοδότηση πράξεις εκδίδονται τουλάχιστον τρεις μήνες πριν από τη λήξη της περιόδου η οποία έχει καθορισθεί σε διεθνές επίπεδο για τη σιωπηρή αποδοχή της συγκεκριμένης τροποποίησης ή την προβλεπόμενη ημερομηνία έναρξης ισχύος της τροποποίησης αυτής. Κατά την περίοδο πριν από την έναρξη ισχύος της εν λόγω κατ' εξουσιοδότηση πράξης, τα κράτη μέλη απέχουν από την ανάληψη κάθε πρωτοβουλίας που αποσκοπεί στην ενσωμάτωση της τροποποίησης στην εθνική νομοθεσία ή στην εφαρμογή της τροποποίησης της συγκεκριμένης διεθνούς πράξης.

Άρθρο 13

Άσκηση της εξουσιοδότησης

1. Η προβλεπόμενη στο άρθρο 12 εξουσία έκδοσης κατ' εξουσιοδότηση πράξεων ανατίθεται στην Επιτροπή υπό τους όρους του παρόντος άρθρου.

2. Η προβλεπόμενη στο άρθρο 12 εξουσία έκδοσης κατ' εξουσιοδότηση πράξεων ανατίθεται στην Επιτροπή για περίοδο επτά ετών από τις 20 Δεκεμβρίου 2017. Η Επιτροπή υποβάλλει έκθεση σχετικά με τις εξουσίες που της έχουν ανατεθεί, το αργότερο εννέα μήνες πριν από τη λήξη της επταετούς περιόδου. Η εξουσιοδότηση ανανεώνεται σιωπηρά για περιόδους ίδιας διάρκειας, εκτός εάν το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ή το Συμβούλιο προβάλουν αντιρρήσεις το αργότερο τρεις μήνες πριν από τη λήξη κάθε περιόδου.

3. Η εξουσιοδότηση που προβλέπεται στο άρθρο 12 μπορεί να ανακληθεί ανά πάσα στιγμή από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ή το Συμβούλιο. Η απόφαση ανάκλησης περατώνει την εξουσιοδότηση που προσδιορίζεται στην εν λόγω απόφαση. Αρχίζει να ισχύει την επομένη της δημοσίευσής της στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης* ή σε μεταγενέστερη ημερομηνία που ορίζεται σε αυτήν. Δεν θίγει το κύρος των κατ' εξουσιοδότηση πράξεων που ισχύουν ήδη.

4. Πριν από την έκδοση κατ' εξουσιοδότηση πράξης, η Επιτροπή διεξάγει διαβουλεύσεις με εμπειρογνώμονες που ορίζουν τα κράτη μέλη σύμφωνα με τις αρχές της διοργανικής συμφωνίας της 13ης Απριλίου 2016 για τη βελτίωση του νομοθετικού έργου.

5. Μόλις η Επιτροπή εκδώσει κατ' εξουσιοδότηση πράξη, την κοινοποιεί ταυτοχρόνως στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο.

6. Η κατ' εξουσιοδότηση πράξη που εκδίδεται δυνάμει του άρθρου 12 τίθεται σε ισχύ εφόσον δεν διατυπωθεί αντίρρηση ούτε από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ούτε από το Συμβούλιο εντός προθεσμίας δύο μηνών από την κοινοποίηση της εν λόγω πράξης στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο ή εάν, πριν από τη λήξη της προθεσμίας αυτής, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο ενημερώσουν αμφότερα την Επιτροπή ότι δεν θα προβάλουν αντιρρήσεις. Η προθεσμία αυτή παρατείνεται κατά δύο μήνες με πρωτοβουλία του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου ή του Συμβουλίου.

Άρθρο 14

Τροποποιήσεις της οδηγίας 2009/16/ΕΚ

Η οδηγία 2009/16/ΕΚ τροποποιείται ως εξής:

1) Στο άρθρο 2, προστίθενται τα ακόλουθα σημεία:

«25. "Επιβατηγό πλοίο ro-ro": το πλοίο που διαθέτει δυνατότητα επιβίβασης και αποβίβασης οδικών ή σιδηροδρομικών οχημάτων και μεταφέρει περισσότερους από 12 επιβάτες·

26. "Ταχύπλοο επιβατηγό σκάφος": το σκάφος όπως αυτό ορίζεται στον κανονισμό 1 του κεφαλαίου X της SOLAS 74, στην επικαιροποιημένη της έκδοση, και το οποίο μεταφέρει περισσότερους από 12 επιβάτες·

27. "Τακτικό δρομολόγιο": σειρά διαπλεύσεων επιβατηγού πλοίου ro-ro ή ταχύπλοου επιβατηγού σκάφους οι οποίες εκτελούνται κατά τρόπο ώστε να εξυπηρετείται η συγκοινωνία μεταξύ των ίδιων δύο ή περισσοτέρων λιμένων, ή σειρά δρομολογίων από και προς τον ίδιο λιμένα χωρίς ενδιάμεσες προσεγγίσεις, είτε:

i) σύμφωνα με δημοσιευμένο πρόγραμμα ή

ii) με διαδρομές τόσο τακτικές ή συχνές ώστε να αποτελούν εμφανώς συστηματική σειρά.».

2) Στο άρθρο 3 παράγραφος 1, προστίθεται το ακόλουθο εδάφιο:

«Η παρούσα οδηγία εφαρμόζεται επίσης σε επιθεωρήσεις επιβατηγών πλοίων ro-ro και ταχύπλοων επιβατηγών σκαφών που διενεργούνται εκτός λιμένα ή αγκυροβολίου κατά την εκτέλεση τακτικού δρομολογίου σύμφωνα με το άρθρο 14α.».

3) Στο άρθρο 13, η εισαγωγική φράση αντικαθίσταται ως εξής:

«Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι τα πλοία που επιλέγονται προς επιθεώρηση σύμφωνα με το άρθρο 12 ή το άρθρο 14α υποβάλλονται σε αρχική επιθεώρηση ή λεπτομερέστερη επιθεώρηση, ως εξής:».

4) Παρεμβάλλεται το ακόλουθο άρθρο:

«Άρθρο 14α

Επιθεώρηση επιβατηγών πλοίων ro-ro και ταχύπλοων επιβατηγών σκαφών που εκτελούν τακτικά δρομολόγια

1. Τα επιβατηγά πλοία ro-ro και τα ταχύπλοα επιβατηγά σκάφη που εκτελούν τακτικά δρομολόγια είναι επιλέξιμα για επιθεωρήσεις σύμφωνα με το χρονοδιάγραμμα και τις άλλες απαιτήσεις που καθορίζονται στο παράρτημα XVII.

2. Τα κράτη μέλη, κατά τον προγραμματισμό των επιθεωρήσεων σε επιβατηγό πλοίο ro-ro ή ταχύπλοο επιβατηγό σκάφος, λαμβάνουν δεόντως υπόψη το πρόγραμμα λειτουργίας και συντήρησης του επιβατηγού πλοίου ro-ro ή του ταχύπλοου επιβατηγού σκάφους.

3. Όταν ένα επιβατηγό πλοίο ro-ro ή ταχύπλοο επιβατηγό σκάφος έχει υποβληθεί σε επιθεώρηση σύμφωνα με το παράρτημα XVII, η εν λόγω επιθεώρηση καταχωρίζεται στη βάση δεδομένων των επιθεωρήσεων και λαμβάνεται υπόψη για τους σκοπούς των άρθρων 10, 11 και 12, καθώς και για την εκτίμηση της εκπλήρωσης της υποχρέωσης επιθεωρήσεων κάθε κράτους μέλους. Η εν λόγω επιθεώρηση συμπεριλαμβάνεται στον συνολικό αριθμό των ετήσιων επιθεωρήσεων που διενεργεί κάθε κράτος μέλος, όπως προβλέπεται στο άρθρο 5.

4. Το άρθρο 9 παράγραφος 1, το άρθρο 11 στοιχείο α) και το άρθρο 14 δεν εφαρμόζονται στα επιβατηγά πλοία ro-ro και στα ταχύπλοα επιβατηγά σκάφη που εκτελούν τακτικά δρομολόγια και επιθεωρούνται δυνάμει του παρόντος άρθρου.

5. Η αρμόδια αρχή εξασφαλίζει ότι τα επιβατηγά πλοία ro-ro ή τα ταχύπλοα επιβατηγά σκάφη, τα οποία υπόκεινται σε πρόσθετη επιθεώρηση σύμφωνα με το άρθρο 11 στοιχείο β), επιλέγονται για επιθεώρηση σύμφωνα με το παράρτημα I μέρος II 3A στοιχείο γ) και 3B στοιχείο γ). Επιθεωρήσεις που πραγματοποιούνται δυνάμει της παρούσας παραγράφου δεν επηρεάζουν το διάστημα μεταξύ των επιθεωρήσεων που καθορίζεται στην παράγραφο 2 του παραρτήματος XVII.

6. Ο επιθεωρητής της αρμόδιας αρχής του κράτους λιμένα δύναται να συμφωνήσει, κατά τη διάρκεια της επιθεώρησης επιβατηγού πλοίου ro-ro ή ταχύπλοου επιβατηγού σκάφους, να συνοδεύεται από επιθεωρητή του κράτους λιμένα άλλου κράτους μέλους, με την ιδιότητα του παρατηρητή. Στην περίπτωση που η σημαία του σκάφους είναι η σημαία κράτους μέλους, το κράτος λιμένα, κατόπιν αιτήματος, καλεί εκπρόσωπο του κράτους σημαίας να συνοδεύσει την επιθεώρηση ως παρατηρητής.».

5) Στο άρθρο 15, η παράγραφος 3 διαγράφεται.

6) Στο άρθρο 16, η παράγραφος 1 αντικαθίσταται ως εξής:

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

— φέρει σημαία κράτους για το οποίο το ποσοστό κρατήσεων εμπίπτει στη μαύρη λίστα, όπως αυτή ορίζεται από το ΜΣ των Παρισίων, βάσει των πληροφοριών που καταχωρίζονται στη βάση δεδομένων των επιθεωρήσεων, και δημοσιεύεται ετησίως από την Επιτροπή και στο οποίο έχει επιβληθεί κράτηση πάνω από δύο φορές κατά τη διάρκεια των 36 προηγούμενων μηνών σε λιμένα ή αγκυροβόλιο κράτους μέλους ή κράτους που υπογράφει το ΜΣ των Παρισίων, ή

— φέρει σημαία κράτους για το οποίο το ποσοστό κρατήσεων εμπίπτει στη γκρίζα λίστα, όπως αυτή ορίζεται από το ΜΣ των Παρισίων, βάσει των πληροφοριών που καταχωρίζονται στη βάση δεδομένων των επιθεωρήσεων, και δημοσιεύεται ετησίως από την Επιτροπή και στο οποίο έχει επιβληθεί κράτηση πάνω από δύο φορές κατά τη διάρκεια των προηγούμενων 24 μηνών σε λιμένα ή αγκυροβόλιο κράτους μέλους ή κράτους που υπογράφει το ΜΣ των Παρισίων.

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

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

7) Προστίθεται το ακόλουθο παράρτημα:

«*ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ XVII*

Επιθεώρηση επιβατηγών πλοίων ro-ro και ταχύπλοων επιβατηγών σκαφών που εκτελούν τακτικά δρομολόγια

1.1. Πριν από την έναρξη εκτέλεσης τακτικού δρομολογίου από επιβατηγό πλοίο ro-ro ή ταχύπλοο επιβατηγό σκάφος που καλύπτεται από την παρούσα οδηγία, τα κράτη μέλη διενεργούν επιθεώρηση, σύμφωνα με το άρθρο 3 παράγραφος 1 της οδηγίας (ΕΕ) 2017/2110 (*), προκειμένου να διασφαλίσουν ότι το επιβατηγό πλοίο ro-ro ή το ταχύπλοο επιβατηγό σκάφος πληροί τις απαραίτητες απαιτήσεις για την ασφαλή εκτέλεση τακτικών δρομολογίων.

1.2. Όταν επιβατηγό πλοίο ro-ro ή ταχύπλοο επιβατηγό σκάφος πρόκειται να χρησιμοποιηθεί σε άλλο τακτικό δρομολόγιο, το ενδιαφερόμενο κράτος μέλος μπορεί να λαμβάνει υπόψη επιθεωρήσεις που έχουν διενεργηθεί από κράτος μέλος εντός του τελευταίου οκταμήνου για το εν λόγω επιβατηγό πλοίο ro-ro ή ταχύπλοο επιβατηγό σκάφος για την εκτέλεση άλλου τακτικού δρομολογίου που καλύπτεται από την παρούσα οδηγία, υπό τον όρο ότι σε κάθε περίπτωση το κράτος μέλος έχει τη βεβαιότητα ότι οι προηγούμενες επιθεωρήσεις είναι συναφείς με τις νέες συνθήκες λειτουργίας και ότι κατά τις επιθεωρήσεις αυτές εκπληρώθηκαν οι αναγκαίες απαιτήσεις για την ασφαλή εκτέλεση τακτικού δρομολογίου. Δεν είναι απαραίτητη η διενέργεια των επιθεωρήσεων που προβλέπονται στο σημείο 1.1 προ της έναρξης του νέου τακτικού δρομολογίου του επιβατηγού πλοίου ro-ro ή του ταχύπλοου επιβατηγού σκάφους.

1.3. Όταν, λόγω απρόβλεπτων περιστάσεων, δημιουργείται επείγουσα ανάγκη για την ταχεία αντικατάσταση επιβατηγού πλοίου ro-ro ή ταχύπλοου επιβατηγού σκάφους προκειμένου να εξασφαλιστεί η συνέχεια του δρομολογίου και δεν εφαρμόζεται το σημείο 1.2., το κράτος μέλος μπορεί να επιτρέπει την εκτέλεση δρομολογίων από το επιβατηγό πλοίο ή το σκάφους υπό την προϋπόθεση ότι πληρούνται οι ακόλουθες προϋποθέσεις:

α) η οπτική επιθεώρηση και ο έλεγχος των εγγράφων δεν προξενεί ανησυχίες ότι το επιβατηγό πλοίο ro-ro ή το ταχύπλοο επιβατηγό σκάφος δεν πληροί τις απαραίτητες απαιτήσεις ασφαλούς λειτουργίας και

β) το κράτος μέλος ολοκληρώνει την επιθεώρηση που προβλέπεται στο άρθρο 3 παράγραφος 1 της οδηγίας (ΕΕ) 2017/2110 εντός ενός μηνός.

2. Τα κράτη μέλη διενεργούν, μία φορά ανά έτος, το νωρίτερο τέσσερις μήνες και το αργότερο οκτώ μήνες μετά την τελευταία επιθεώρηση:

α) επιθεώρηση, συμπεριλαμβανομένων των απαιτήσεων του παραρτήματος II της οδηγίας (ΕΕ) 2017/2110 και του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 428/2010 της Επιτροπής (**), ανάλογα με την περίπτωση· και

β) επιθεώρηση κατά την εκτέλεση τακτικού δρομολογίου. Η επιθεώρηση αυτή περιλαμβάνει τα στοιχεία που απαριθμούνται στο παράρτημα III της οδηγίας (ΕΕ) 2017/2110 και αυτό που κατά την επαγγελματική κρίση του επιθεωρητή, συνιστά επαρκή αριθμό των στοιχείων που απαριθμούνται στα παραρτήματα I και II της οδηγίας (ΕΕ) 2017/2110, ώστε να εξασφαλίζεται ότι το επιβατηγό πλοίο ro-ro ή το ταχύπλοο επιβατηγό σκάφος εξακολουθεί να πληροί όλες τις απαραίτητες απαιτήσεις ασφαλούς λειτουργίας.

3. Όταν ένα επιβατηγό πλοίο ro-ro ή ταχύπλοο επιβατηγό σκάφος δεν έχει υποβληθεί σε επιθεώρηση σύμφωνα με το σημείο 2, το επιβατηγό πλοίο ro-ro ή το ταχύπλοο επιβατηγό σκάφος θεωρείται προτεραιότητας I.

4. Η επιθεώρηση σύμφωνα με το σημείο 1.1. θεωρείται επιθεώρηση για τους σκοπούς το σημείο 2 στοιχείο α) του παρόντος παραρτήματος.

(*) Οδηγία (ΕΕ) 2017/2110 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 15ης Νοεμβρίου 2017, σχετικά με σύστημα επιθεωρήσεων για την ασφαλή εκτέλεση των τακτικών δρομολογίων με επιβατηγά πλοία ro-ro και ταχύπλοα επιβατηγά σκάφη και για την τροποποίηση της οδηγίας 2009/16/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου και την κατάργηση της οδηγίας 1999/35/ΕΚ του Συμβουλίου (ΕΕ L 315 της 30.11.2017, σ. 61).

(**) Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 428/2010 της Επιτροπής, της 20ής Μαΐου 2010, σχετικά με την εφαρμογή του άρθρου 14 της οδηγίας 2009/16/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου όσον αφορά τις εκτεταμένες επιθεωρήσεις πλοίων (ΕΕ L 125 της 21.5.2010, σ. 2).».

Άρθρο 15

Κατάργηση

Η οδηγία 1999/35/ΕΚ καταργείται.

Οι παραπομπές στην καταργούμενη οδηγία νοούνται ως παραπομπές στην παρούσα οδηγία και διαβάζονται σύμφωνα με τον πίνακα αντιστοιχίας που παρατίθεται στο παράρτημα IV.

Άρθρο 16

Επανεξέταση

Η Επιτροπή αξιολογεί την εφαρμογή της παρούσας οδηγίας και υποβάλλει τα αποτελέσματα της αξιολόγησης στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο έως τις 21 Δεκεμβρίου 2026.

Άρθρο 17

Μεταφορά στο εθνικό δίκαιο

1. Έως τις 21 Δεκεμβρίου 2019, τα κράτη μέλη θεσπίζουν και δημοσιεύουν τις αναγκαίες νομοθετικές, κανονιστικές και διοικητικές διατάξεις για να συμμορφωθούν με την παρούσα οδηγία. Ανακοινώνουν αμέσως στην Επιτροπή το κείμενο των εν λόγω διατάξεων.

Εφαρμόζουν τις εν λόγω διατάξεις από τις 21 Δεκεμβρίου 2019.

Όταν τα κράτη μέλη θεσπίζουν τις εν λόγω διατάξεις, αυτές περιέχουν παραπομπή στην παρούσα οδηγία ή συνοδεύονται από την παραπομπή αυτή κατά την επίσημη δημοσίευσή τους. Ο τρόπος πραγματοποίησης της παραπομπής αυτής καθορίζεται από τα κράτη μέλη.

2. Τα κράτη μέλη ανακοινώνουν στην Επιτροπή το κείμενο των ουσιωδών διατάξεων εθνικού δικαίου τις οποίες θεσπίζουν στον τομέα που διέπεται από την παρούσα οδηγία.

Άρθρο 18

Έναρξη ισχύος

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

Άρθρο 19

Αποδέκτες

Η παρούσα οδηγία απευθύνεται στα κράτη μέλη.

Στρασβούργο, 15 Νοεμβρίου 2017.

Για το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο	*Για το Συμβούλιο*
Ο Πρόεδρος	*Ο Πρόεδρος*
A. TAJANI	M. MAASIKAS

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι

ΕΙΔΙΚΕΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΓΙΑ ΣΚΑΦΗ ΠΟΥ ΕΚΤΕΛΟΥΝ ΤΑΚΤΙΚΑ ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑ

(όπως αναφέρονται στα άρθρα 3 και 5)

Επαληθεύονται τα ακόλουθα:

1. ότι ο πλοίαρχος έχει τις κατάλληλες πληροφορίες για την ύπαρξη συστημάτων ραδιοναυτιλιακών βοηθημάτων από ξηράς και άλλων συστημάτων πληροφοριών για να επικουρείται στην ασφαλή εκτέλεση των δρομολογίων, πριν αποπλεύσει το επιβατηγό πλοίο ro-ro ή το ταχύπλοο επιβατηγό σκάφος, και ότι χρησιμοποιεί τα συστήματα ραδιοναυτιλιακών βοηθημάτων και πληροφοριών που καταρτίζουν τα κράτη μέλη·

2. ότι εφαρμόζονται οι σχετικές διατάξεις των παραγράφων 2 έως 6 της εγκυκλίου 699 του MSC, της 17ης Ιουλίου 1995 (Αναθεωρημένες κατευθύνσεις για τις οδηγίες ασφαλείας των επιβατών)·

3. ότι έχει αναρτηθεί σε εύκολα προσβάσιμο σημείο πίνακας με τις ρυθμίσεις εργασίας επί του πλοίου, ο οποίος περιέχει:

   α) το πρόγραμμα υπηρεσίας στη θάλασσα και το πρόγραμμα υπηρεσίας στην ξηρά και

   β) το ανώτατο όριο ωρών εργασίας ή το κατώτερο όριο ωρών ανάπαυσης που απαιτούνται για το προσωπικό επιφυλακής,

4. ότι ο πλοίαρχος δεν υπόκειται σε περιορισμούς όσον αφορά τη λήψη απόφασης η οποία, κατά την επαγγελματική του κρίση, είναι αναγκαία για την ασφαλή πλοήγηση και λειτουργία, ιδίως με κακές καιρικές συνθήκες και ταραγμένη θάλασσα·

5. ότι ο πλοίαρχος τηρεί βιβλίο των δραστηριοτήτων πλοήγησης και των περιστατικών που έχουν σημασία για την ασφαλή πλοήγηση·

6. ότι κάθε ζημία ή μόνιμη καμπτική παραμόρφωση του μανδύα των εξωτερικών θυρών και του κύτους που μπορεί να θέσει σε κίνδυνο την ακεραιότητα του επιβατηγού πλοίου ro-ro ή του ταχύπλοου επιβατηγού σκάφους, καθώς και ότι κάθε ελάττωμα στις ρυθμίσεις ασφάλισης των εν λόγω θυρών, αναφέρεται αμέσως στις αρχές του κράτους σημαίας και στο κράτος λιμένα και επισκευάζεται αμέσως, όπως απαιτούν τα εν λόγω κράτη·

7. ότι διατίθεται επικαιροποιημένο σχέδιο ταξιδίου πριν από τον απόπλου του επιβατηγού πλοίου ro-ro ή του ταχύπλοου επιβατηγού σκάφους και ότι στην εκπόνηση του σχεδίου ταξιδίου λαμβάνονται πλήρως υπόψη οι κατευθυντήριες γραμμές που ορίζει το ψήφισμα αριθ. A.893(21) της ολομέλειας του ΙΜΟ, της 25ης Νοεμβρίου 1999 (Κατευθύνσεις σχετικά με τον προγραμματισμό ταξιδίου)·

8. ότι παρέχονται στους επιβάτες γενικές πληροφορίες σχετικά με την εξυπηρέτηση και τη βοήθεια που μπορεί να παρασχεθεί σε ηλικιωμένους και άτομα με ειδικές ανάγκες επί του πλοίου και ότι οι πληροφορίες αυτές διατίθενται σε μέγεθος κατάλληλο για άτομα με προβλήματα όρασης.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ II

ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΕΣ ΓΙΑ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΕΙΣ

(όπως αναφέρονται στα άρθρα 3 και 5)

1. Οι επιθεωρήσεις εξασφαλίζουν ότι πληρούνται οι θεσμοθετημένες απαιτήσεις που εκδίδονται από το κράτος σημαίας ή για λογαριασμό του, ιδίως σε ό,τι αφορά τη ναυπήγηση, την υποδιαίρεση και την ευστάθεια, τον μηχανολογικό εξοπλισμό και τις ηλεκτρικές εγκαταστάσεις, τη φόρτωση και την ευστάθεια, την πυροπροστασία, τον μέγιστο αριθμό επιβατών, τα σωστικά μέσα και τη μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων, τις ραδιοεπικοινωνίες και την πλοήγηση. Προς τον σκοπό αυτό, οι επιθεωρήσεις περιλαμβάνουν τα εξής:

   — θέση σε λειτουργία της γεννήτριας εκτάκτου ανάγκης,

   — επιθεώρηση του φωτισμού εκτάκτου ανάγκης,

   — επιθεώρηση του συστήματος παραγωγής ισχύος εκτάκτου ανάγκης των ραδιοεγκαταστάσεων,

   — δοκιμή του συστήματος ενημέρωσης των επιβατών,

   — γυμνάσιο πυρκαγιάς, κατά το οποίο επιδεικνύεται η ικανότητα χρήσης του πυροσβεστικού ιματισμού και εξοπλισμού,

   — λειτουργία της πυροσβεστικής αντλίας εκτάκτου ανάγκης με δύο μάνικες συνδεδεμένες με την εν λειτουργία κύρια γραμμή πυρκαγιάς,

   — δοκιμή των τηλεχειριστηρίων παύσης εκτάκτου ανάγκης της τροφοδοσίας σε καύσιμα των λεβήτων, των κύριων και βοηθητικών μηχανών και των ανεμιστήρων αερισμού,

   — δοκιμή των τηλεχειριστηρίων και των τοπικών χειριστηρίων για το κλείσιμο των πυροφρακτών,

   — δοκιμή των συστημάτων ανίχνευσης πυρκαγιάς και των συστημάτων συναγερμού,

   — δοκιμή ορθού κλεισίματος των θυρών πυρασφαλείας,

   — λειτουργία των αντλιών σεντινών,

   — κλείσιμο των υδατοστεγανών θυρών διαφραγμάτων, τόσο από τη θέση του τοπικού χειριστηρίου όσο και από τη θέση του τηλεχειριστηρίου,

   — επίδειξη ότι τα κύρια μέλη του πληρώματος είναι εξοικειωμένα με το σχέδιο αντιμετώπισης αβαριών,

   — καθέλκυση τουλάχιστον μίας λέμβου διάσωσης και μιας σωσίβιας λέμβου στη θάλασσα, θέση σε λειτουργία και δοκιμή του συστήματος ώσης και πηδαλιουχίας των λέμβων και ανέλκυσή τους από τη θάλασσα στη θέση στοιβασίας τους επί του πλοίου,

   — έλεγχο του ότι όλες οι σωστικές και ναυαγοσωστικές λέμβοι ανταποκρίνονται στην απογραφή,

   — δοκιμή του μηχανισμού πηδαλιουχίας και του βοηθητικούς μηχανισμού πηδαλιουχίας του πλοίου ή του σκάφους.

2. Κατά τις επιθεωρήσεις ελέγχονται κατά κύριο λόγο η εξοικείωση των μελών του πληρώματος, καθώς και η ετοιμότητά τους, με τις διαδικασίες ασφαλείας, τις διαδικασίες εκτάκτου ανάγκης, τη συντήρηση, τις πρακτικές εργασίας, την ασφάλεια των επιβατών, τους κανονισμούς της γέφυρας και τις εργασίες φόρτωσης του φορτίου και των οχημάτων. Ελέγχεται επίσης η ικανότητα των ναυτικών να κατανοούν και, ενδεχομένως, να δίνουν εντολές, οδηγίες και αναφορές στην κοινή γλώσσα εργασίας, όπως αυτή αναφέρεται στο ημερολόγιο του πλοίου. Ελέγχονται ακόμη τα έγγραφα αποδεικτικά στοιχεία ότι τα μέλη του πληρώματος έχουν παρακολουθήσει επιτυχώς ειδική εκπαίδευση, ιδίως σε ό,τι αφορά:

   — την εκπαίδευση διαχείρισης του πλήθους,

   — την εκπαίδευση εξοικείωσης,

   — την εκπαίδευση ασφαλείας για το προσωπικό που παρέχει απευθείας συνδρομή ασφαλείας στους επιβάτες στους χώρους επιβατών, και ιδιαίτερα στους ηλικιωμένους και τα άτομα με ειδικές ανάγκες σε περίπτωση ανάγκης, και

   — τη διαχείριση κρίσιμων καταστάσεων και την εκπαίδευση στη συμπεριφορά του ανθρώπου.

   Η επιθεώρηση περιλαμβάνει εκτίμηση του κατά πόσον το σχέδιο δρομολόγησης προκαλεί δυσανάλογη κόπωση, ιδιαίτερα στο προσωπικό που εκτελεί βάρδιες επιφυλακής.

3. Τα πιστοποιητικά επαγγελματικής επάρκειας των μελών του πληρώματος που υπηρετούν σε πλοία τα οποία εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της παρούσας οδηγίας συμμορφώνονται με τις διατάξεις της οδηγίας 2008/106/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ([1]).

([1]) Οδηγία 2008/106/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 19ης Νοεμβρίου 2008, για το ελάχιστο επίπεδο εκπαίδευσης των ναυτικών (ΕΕ L 323 της 3.12.2008, σ. 33).

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ III

ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΕΣ ΓΙΑ ΤΗ ΔΙΕΝΕΡΓΕΙΑ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΕΩΝ ΚΑΤΑ ΤΗΝ ΕΚΤΕΛΕΣΗ ΤΑΚΤΙΚΟΥ ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΟΥ

(όπως αναφέρονται στο άρθρο 5)

Όταν διενεργούνται επιθεωρήσεις κατά την εκτέλεση τακτικού δρομολογίου, ελέγχονται τα ακόλουθα:

1. Πληροφορίες σχετικά με τους επιβάτες

   Ότι δεν υπάρχει υπέρβαση του αριθμού επιβατών για τον οποίον έχει πιστοποιηθεί το επιβατηγό πλοίο ro-ro ή το ταχύπλοο επιβατηγό σκάφος (εφεξής καλούμενο «πλοίο») και ότι τα μέσα καταγραφής των πληροφοριών σχετικά με τους επιβάτες είναι σύμφωνα με την οδηγία 98/41/ΕΚ του Συμβουλίου ([1]). Ποιος είναι ο τρόπος διαβίβασης στον πλοίαρχο των πληροφοριών για τον συνολικό αριθμό επιβατών και, εφόσον χρειάζεται, ποιος είναι ο τρόπος με τον οποίο οι επιβάτες που πραγματοποιούν ταξίδι μετ' επιστροφής χωρίς ενδιάμεση αποβίβαση περιλαμβάνονται στο σύνολο επιβατών του ταξιδίου επιστροφής.

2. Πληροφορίες σχετικά με τη φόρτωση και την ευστάθεια

   Ότι, όταν είναι εφικτό, τοποθετούνται και χρησιμοποιούνται αξιόπιστοι δείκτες βυθίσματος. Ότι λαμβάνονται μέτρα για να εξασφαλίζεται ότι το πλοίο δεν έχει υπερφορτωθεί και ότι η ενδεδειγμένη υποδιαίρεση της γραμμής φόρτωσης δεν έχει βυθιστεί κάτω από τη στάθμη της θάλασσας. Ότι διενεργείται εκτίμηση ότι η φόρτωση και η ευστάθεια είναι οι απαιτούμενες. Ότι ζυγίζονται τα φορτηγά οχήματα και το λοιπό φορτίο, όταν απαιτείται, και διαβιβάζονται τα σχετικά στοιχεία στο πλοίο για την εκτίμηση της φόρτωσης και της ευστάθειας. Ότι τα σχέδια αντιμετώπισης αβαριών εκτίθενται μόνιμα και ότι παρέχονται στους αξιωματικούς του πλοίου εγχειρίδια που περιέχουν τις πληροφορίες για την αντιμετώπιση των αβαριών.

3. Ασφάλεια για τη θάλασσα

   Ότι ακολουθείται διαδικασία που εξασφαλίζει ότι το πλοίο είναι ασφαλές για τη θάλασσα πριν εγκαταλείψει τον προβλήτα, η οποία περιλαμβάνει θετική αναφορά ότι όλες οι εξωτερικές υδατοστεγείς και καιροστεγείς θύρες έχουν κλειστεί. Ότι όλες οι θύρες του καταστρώματος οχημάτων είναι κλειστές πριν εγκαταλείψει το πλοίο τον προβλήτα ή παραμένουν ανοικτές όσο χρόνο χρειάζεται μόνον για να κλείσει το παραπέτασμα της πλώρης, τα συστήματα ασφάλισης των θυρών της πλώρης, της πρύμνης και των παρειών και της λειτουργίας των προειδοποιητικών λυχνιών και της επιτήρησης με εσωτερικό τηλεοπτικό κύκλωμα μέσω των οποίων φαίνεται η κατάσταση των θυρών στη γέφυρα διακυβέρνησης του πλοίου. Θα πρέπει να διαπιστώνονται και να αναφέρονται τυχόν δυσχέρειες στη λειτουργία των προειδοποιητικών λυχνιών, ιδιαίτερα δε στους διακόπτες των θυρών.

4. Αναγγελίες ασφαλείας

   Ότι οι συνήθεις αναγγελίες ασφαλείας και η ανάρτηση εντολών και οδηγιών σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης γίνονται στην κατάλληλη γλώσσα ή γλώσσες. Ότι πραγματοποιείται συνήθης αναγγελία ασφαλείας κατά την έναρξη του ταξιδιού και ηχεί σε όλους τους χώρους για το κοινό, στους οποίους συμπεριλαμβάνονται τα ανοικτά καταστρώματα όπου έχουν πρόσβαση οι επιβάτες.

5. Καταχωρίσεις στο ημερολόγιο του πλοίου

   Ότι εξετάζεται το ημερολόγιο του πλοίου για να επαληθεύεται ότι έχουν καταχωρισθεί η ασφάλιση των θυρών της πλώρης, της πρύμνης και άλλων υδατοστεγών και καιροστεγών θυρών, οι δοκιμές των υδατοστεγών θυρών υποδιαίρεσης των διαφραγμάτων, η δοκιμή των μηχανισμών πηδαλιουχίας κ.λπ. Επίσης, ότι καταγράφονται τα βυθίσματα, τα έξαλα του πλοίου και η ευστάθειά του, καθώς και η κοινή γλώσσα εργασίας του πληρώματος.

6. Επικίνδυνα εμπορεύματα

   Το κατά πόσον μεταφέρονται επικίνδυνα ή ρυπογόνα εμπορεύματα σύμφωνα με τους σχετικούς κανονισμούς, και ιδίως το αν υπάρχει δήλωση σχετικά με επικίνδυνα και ρυπογόνα εμπορεύματα με δηλωτικό ή σχέδιο στοιβασίας που δείχνει τη θέση τους επί του πλοίου, ότι η μεταφορά του συγκεκριμένου φορτίου επιτρέπεται σε επιβατηγά πλοία και ότι τα επικίνδυνα και ρυπογόνα εμπορεύματα φέρουν κατάλληλη σήμανση και ετικέτες, καθώς και ότι έχουν στοιβαχθεί, ασφαλιστεί και απομονωθεί καταλλήλως.

   Ότι τα οχήματα που μεταφέρουν επικίνδυνα και ρυπογόνα εμπορεύματα φέρουν ανηρτημένες τις κατάλληλες επιγραφές και ότι έχουν ακινητοποιηθεί. Ότι, όταν μεταφέρονται επικίνδυνα και ρυπογόνα εμπορεύματα, διατίθεται στην ξηρά αντίγραφο του σχετικού δηλωτικού ή του σχεδίου στοιβασίας. Ότι ο πλοίαρχος γνωρίζει τις απαιτήσεις κοινοποίησης με βάση την

([1]) Οδηγία 98/41/ΕΚ του Συμβουλίου, της 18ης Ιουνίου 1998, σχετικά με την καταγραφή των ατόμων που ταξιδεύουν με επιβατηγά πλοία που εκτελούν δρομολόγια προς ή από λιμένες των κρατών μελών της Κοινότητας (ΕΕ L 188 της 2.7.1998, σ. 35).

οδηγία 2002/59/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ([1]) και τις οδηγίες που πρέπει να ακολουθούνται σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης, καθώς και την παροχή πρώτων βοηθειών σε περίπτωση περιστατικού στο οποίο ενέχονται τα επικίνδυνα εμπορεύματα ή ρύποι του θαλασσίου περιβάλλοντος. Ότι τα μέσα αερισμού των καταστρωμάτων όπου μεταφέρονται τα οχήματα είναι πάντοτε εν λειτουργία, ότι αυξάνονται όταν λειτουργούν οι κινητήρες των οχημάτων και ότι υπάρχει κάποια μορφή ένδειξης στη γέφυρα που δείχνει ότι ο αερισμός του καταστρώματος οχημάτων βρίσκεται σε λειτουργία.

7. Ακινητοποίηση εμπορικών οχημάτων

Με ποιον τρόπο ακινητοποιούνται τα εμπορικά οχήματα, π.χ. στοιβασία κατά τμήματα ή με μεμονωμένα έχματα. Αν υπάρχουν επαρκή σημεία έχμασης. Τα συστήματα ακινητοποίησης των εμπορικών οχημάτων σε περίπτωση που συναντώνται ή αναμένονται αντίξοες καιρικές συνθήκες. Η μέθοδος ακινητοποίησης πούλμαν και μοτοσικλετών, εφόσον υπάρχουν. Ότι το πλοίο διαθέτει εγχειρίδιο στοιβασίας και έχμασης των εμπορευμάτων.

8. Καταστρώματα οχημάτων

Κατά πόσον οι ειδικοί χώροι και οι χώροι εμπορευμάτων των οχηματαγωγών περιπολούνται ή παρακολουθούνται συνεχώς με σύστημα επιτήρησης με εσωτερικό τηλεοπτικό κύκλωμα, ώστε να είναι δυνατόν να παρατηρηθούν οι κινήσεις των οχημάτων υπό αντίξοες καιρικές συνθήκες και η μη εξουσιοδοτημένη είσοδος επιβατών. Αν είναι κλειστές οι πυράντοχες θύρες και οι είσοδοι και αν έχουν αναρτηθεί οδηγίες ενημέρωσης προς τους επιβάτες να μην κυκλοφορούν στα καταστρώματα οχημάτων όταν το πλοίο βρίσκεται εν πλω.

9. Ασφάλιση υδατοστεγών θυρών

Ότι ακολουθείται η πρακτική που ορίζουν οι οδηγίες χρήσης του πλοίου για τις υδατοστεγείς θύρες υποδιαίρεσης των διαφραγμάτων. Ότι πραγματοποιούνται οι απαιτούμενες δοκιμές. Ότι ο έλεγχος της γέφυρας για τις υδατοστεγείς θύρες διατηρείται, όταν είναι δυνατόν, στη θέση του «τοπικού» ελέγχου. Ότι οι θύρες παραμένουν κλειστές σε συνθήκες περιορισμένης ορατότητας και σε κάθε επικίνδυνη κατάσταση. Ότι τα πληρώματα έχουν λάβει οδηγίες για το πώς να χειρίζονται ορθά τις θύρες και ότι γνωρίζουν τους κινδύνους που εμπεριέχει ο κακός χειρισμός τους.

10. Περιπολίες πυροπροστασίας

Ότι πραγματοποιούνται επαρκείς περιπολίες ώστε σε περίπτωση που σημειωθεί πυρκαγιά να μπορεί να ανιχνευθεί εγκαίρως. Αυτές θα πρέπει να πραγματοποιούνται και στους χώρους ειδικών κατηγοριών όπου δεν υπάρχει σύστημα ανίχνευσης της πυρκαγιάς και σύστημα συναγερμού. Στους εν λόγω χώρους μπορούν να πραγματοποιούνται περιπολίες όπως αναφέρει το σημείο 8.

11. Αναγγελίες σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης

Ότι υπάρχουν αρκετά μέλη του πληρώματος σύμφωνα με τον πίνακα διαίρεσης για να βοηθήσουν τους επιβάτες σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης και ότι αυτά τα μέλη του πληρώματος μπορούν να αναγνωρίζονται εύκολα και να επικοινωνούν με τους επιβάτες σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης, λαμβανομένου υπόψη του κατάλληλου και ορθού συνδυασμού οποιωνδήποτε από τους ακόλουθους παράγοντες:

α) η κατάλληλη γλώσσα ή γλώσσες των κυρίων εθνικοτήτων των επιβατών που μεταφέρονται σε ένα συγκεκριμένο δρομολόγιο,

β) η πιθανότητα χρήσης στοιχειώδους αγγλικού λεξιλογίου για βασικές οδηγίες για την επικοινωνία με κάποιο επιβάτη που χρειάζεται βοήθεια εάν ο επιβάτης και το μέλος του πληρώματος δεν μιλούν κοινή γλώσσα,

γ) η πιθανότητα να χρειαστεί επικοινωνία σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης με κάποια άλλα μέσα (π.χ. με επίδειξη, με χειρονομίες, ή με στροφή της προσοχής στο σημείο παροχής οδηγιών, στους τόπους συγκέντρωσης, στις θέσεις σωστικών μέσων ή στις εξόδους εκκένωσης όταν η προφορική επικοινωνία είναι αδύνατη),

δ) αν έχουν παρασχεθεί πλήρεις οδηγίες ασφαλείας προς τους επιβάτες στη μητρική γλώσσα τους ή γλώσσες τους,

ε) οι γλώσσες στις οποίες πραγματοποιούνται οι αναγγελίες έκτακτης ανάγκης σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης ή γυμνασίου για να δοθούν αποφασιστικής σημασίας κατευθύνσεις στους επιβάτες και να διευκολυνθούν τα μέλη του πληρώματος στην παροχή βοηθείας στους επιβάτες.

12. Κοινή γλώσσα εργασίας μεταξύ των μελών του πληρώματος

Ότι έχει οριστεί μία γλώσσα εργασίας για να εξασφαλίζεται αποτελεσματική απόδοση του πληρώματος σε θέματα ασφαλείας και ότι η εν λόγω γλώσσα εργασίας έχει καταχωρισθεί στο ημερολόγιο του πλοίου.

([1]) 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).

13. Εξοπλισμός ασφαλείας

Ότι συντηρείται ο σωστικός εξοπλισμός και τα μέσα πυροπροστασίας, συμπεριλαμβανομένων των πυράντοχων θυρών και άλλων στοιχείων πυροπροστασίας που μπορούν να επιθεωρηθούν αμέσως. Ότι τα σχέδια ελέγχου της πυρκαγιάς εκτίθενται μονίμως ή ότι διατίθενται εγχειρίδια που περιέχουν ισοδύναμες πληροφορίες για την ενημέρωση των αξιωματικών του πλοίου. Ότι η στοιβασία των ατομικών σωσιβίων είναι κατάλληλη και η στοιβασία των ατομικών σωσιβίων για παιδιά μπορεί να εντοπισθεί αμέσως. Ότι η φόρτωση οχημάτων δεν εμποδίζει τη λειτουργία των χειριστηρίων αντιμετώπισης της πυρκαγιάς, τα χειριστήρια διακοπής εκτάκτου ανάγκης, τα χειριστήρια των βαλβίδων θυέλλης κ.λπ., που ενδεχομένως βρίσκονται στα καταστρώματα οχημάτων.

14. Εξοπλισμός ναυσιπλοΐας και ραδιοεπικοινωνιών

Ότι λειτουργεί ο εξοπλισμός ναυσιπλοΐας και ραδιοεπικοινωνιών, στον οποίο συμπεριλαμβάνονται οι ραδιοφάροι ένδειξης θέσης κινδύνου (EPIRB).

15. Συμπληρωματικός φωτισμός εκτάκτου ανάγκης

Ότι υπάρχει εγκατάσταση συμπληρωματικού φωτισμού εκτάκτου ανάγκης, όταν το απαιτούν οι κανονισμοί, και ότι τηρείται βιβλίο καταχώρισης των ελαττωμάτων του.

16. Μέσα διαφυγής

Ότι σημαίνονται τα μέσα διαφυγής, σύμφωνα με τις εφαρμοστέες απαιτήσεις, καθώς και ότι φωτίζονται, τόσο από τις κύριες πηγές παραγωγής ισχύος όσο και από εκείνες της εκτάκτου ανάγκης. Ότι έχουν ληφθεί μέτρα για να μην φράσσουν τα οχήματα τις οδούς διαφυγής όταν αυτές διασχίζουν ή διέρχονται τα καταστρώματα οχημάτων. Ότι είναι ελεύθερες οι έξοδοι, ιδίως δε οι έξοδοι των καταστημάτων αφορολογήτων ειδών, όπου παρατηρείται υπερβολική συσσώρευση εμπορευμάτων.

17. Καθαριότητα μηχανοστασίου

Ότι το μηχανοστάσιο διατηρείται καθαρό σύμφωνα με τις διαδικασίες συντήρησης.

18. Διάθεση απορριμμάτων

Ότι η διαχείριση και η διάθεση των απορριμμάτων είναι ικανοποιητικές.

19. Προγραμματισμένη συντήρηση

Ότι όλες οι εταιρείες έχουν ένα σύνολο μόνιμων ειδικών εντολών με προκαθορισμένο σύστημα συντήρησης για όλους τους χώρους που σχετίζονται με την ασφάλεια, συμπεριλαμβανομένων των θυρών της πλώρης και της πρύμνης και των ανοιγμάτων των παρειών, σε συνδυασμό με τις διατάξεις ασφάλισής τους, που θα καλύπτουν επίσης και τη συντήρηση του μηχανοστασίου και του εξοπλισμού ασφαλείας. Ότι υφίστανται σχέδια περιοδικού ελέγχου όλων των στοιχείων έτσι ώστε να διατηρούνται τα πρότυπα ασφαλείας σε υψηλότατο επίπεδο. Ότι υπάρχουν διαδικασίες για την καταγραφή των ελαττωμάτων και την επιβεβαίωση ότι έχουν επισκευασθεί καταλλήλως ώστε ο πλοίαρχος και το εξουσιοδοτημένο πρόσωπο της διαχείρισης της εταιρείας στην ξηρά να έχουν επίγνωση των ελαττωμάτων και να γνωρίζουν πότε συγκεκριμένα επισκευάσθηκαν τα ελαττώματα αυτά. Ότι ο περιοδικός έλεγχος της λειτουργίας των εξωτερικών και εσωτερικών θυρών της πλώρης περιλαμβάνει τους ενδείκτες, τον εξοπλισμό επιτήρησης και τους τυχόν ευδιαίους στους χώρους μεταξύ του παραπετάσματος της πλώρης και της εσωτερικής θύρας, και ιδιαίτερα τους μηχανισμούς ασφάλισης και τα σχετικά υδραυλικά συστήματα.

20. Διεξαγωγή ταξιδίου

Όταν διενεργείται ταξίδι ελέγχεται αν υπάρχουν υπεράριθμοι επιβάτες, όπως επίσης αν διατίθενται αρκετά καθίσματα, κατά πόσον είναι ελεύθεροι οι διάδρομοι, τα κλιμακοστάσια και οι έξοδοι κινδύνου από αποσκευές και από επιβάτες για τους οποίους δεν υπάρχουν ελεύθερα καθίσματα. Είναι απαραίτητο να ελέγχεται ότι στο κατάστρωμα των οχημάτων δεν υπάρχουν επιβάτες πριν από τον απόπλου του πλοίου και ότι δεν έχουν ξανά πρόσβαση κατά τη διάρκεια του ταξιδίου έως αμέσως πριν από τον ελλιμενισμό του πλοίου.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ IV

ΠΙΝΑΚΑΣ ΑΝΤΙΣΤΟΙΧΙΑΣ

Οδηγία 1999/35/ΕΚ	Η παρούσα οδηγία
Άρθρο 1	—
Άρθρο 2 στοιχεία α), β), δ), ε), στ), ζ), η), ι), ιγ), ιδ), ιε), ιη)	Άρθρο 2 σημεία 1), 2), 3), 4), 6), 7), 8), 9), 10), 11), 12)
Άρθρο 2 στοιχεία γ), θ), ια), ιβ), ιστ), ιζ), ιθ)	—
Άρθρο 3	Άρθρο 1
Άρθρο 4	—
Άρθρο 5 σημείο 1 στοιχείο α)	Άρθρο 3
Άρθρο 5 σημείο 1 στοιχείο β) και σημείο 2	—
Άρθρο 6	Άρθρο 3
Άρθρο 7	Άρθρο 4
Άρθρο 8 παράγραφος 1	Άρθρο 5 παράγραφος 1
Άρθρο 8 παράγραφος 2	Άρθρο 5 παράγραφος 3
Άρθρο 8 παράγραφος 3	Άρθρο 9 παράγραφος 1
Άρθρο 9	Άρθρο 6
Άρθρο 10 παράγραφος 1 στοιχεία α), β), γ)	Άρθρο 7
Άρθρο 10 παράγραφος 1 στοιχείο δ)	—
Άρθρο 10 παράγραφος 2	Άρθρο 7
Άρθρο 10 παράγραφος 3	Άρθρο 8
Άρθρο 10 παράγραφος 4	—
Άρθρο 11 παράγραφοι 1, 2, 3, 4, 5, 7, 8	—
Άρθρο 11 παράγραφος 6	Άρθρο 6 παράγραφος 1
Άρθρο 13 παράγραφοι 1, 2, 4, 5	—
Άρθρο 13 παράγραφος 3	Άρθρο 6 παράγραφος 2 και άρθρο 10
Άρθρο 14	—
Άρθρο 15	—
Άρθρο 16	—
Άρθρο 17	Άρθρο 12
Άρθρο 18	Άρθρο 11
Άρθρο 19	Άρθρο 17
Άρθρο 20	Άρθρο 16
Άρθρο 21	Άρθρο 18
Άρθρο 22	Άρθρο 19
Παράρτημα I	Παράρτημα I