

I

(Πράξεις για την ισχύ των οποίων απαιτείται δημοσίευση)

ΟΔΗΓΙΑ 95/21/ΕΚ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

της 19ης Ιουνίου 1995

για την επιβολή, σχετικά με τη ναυσιπλοΐα που συνεπάγεται χρήση κοινοτικών λιμένων ή διέλευση από ύδατα υπό τη δικαιοδοσία κράτους μέλους, των διεθνών προτύπων για την ασφάλεια των πλοίων, την πρόληψη της ρύπανσης και τις συνθήκες διαβίωσης και εργασίας επί των πλοίων (έλεγχος του κράτους του λιμένα)

ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, και ιδίως το άρθρο 84 παράγραφος 2,

την πρόταση της Επιτροπής⁽¹⁾,τη γνώμη της Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής⁽²⁾,Αποφασίζοντας με τη διαδικασία του άρθρου 189 Γ της συνθήκης⁽³⁾,

Εκτιμώντας:

ότι η Κοινότητα ανησυχεί για τις απώλειες που οφείλονται σε ναυτικά ατυχήματα και τη ρύπανση της θάλασσας και των ακτών των κρατών μελών·

ότι η Κοινότητα ανησυχεί επίσης για τις συνθήκες διαβίωσης και εργασίας επί των πλοίων·

ότι το Συμβούλιο, κατά τη σύνοδό του της 25ης Ιανουαρίου 1993, ενέκρινε συμπεράσματα που παροτρύνουν την Κοινότητα και τα κράτη μέλη να διασφαλίσουν την αποτελεσματικότερη εφαρμογή και επιβολή επαρκών διεθνών προτύπων για την ασφάλεια στη θάλασσα και την προστασία του περιβάλλοντος και να υλοποιηθούν τα νέα μέτρα μόλις θεσπιστούν·

ότι, με το ψήφισμά του της 8ης Ιουνίου 1993 σχετικά με μια κοινή πολιτική για την ασφάλεια στη θάλασσα⁽⁴⁾, το Συμβούλιο παροτρύνει την Επιτροπή να του υποβάλει, το συντομότερο δυνατόν, εισηγήσεις για ειδική δράση και επίσημες προτάσεις σχετικά με τα κριτήρια που θα πρέπει να ισχύουν για την επιθεώρηση των πλοίων, συμπεριλαμβανόμενης

βανομένης της εναρμόνισης των όρων απαγόρευσης του απόπλου και της δυνατότητας δημοσίευσης των αποτελεσμάτων των επιθεωρήσεων και απαγόρευσης της πρόσβασης στους κοινοτικούς λιμένες·

ότι η ασφάλεια, η πρόληψη της ρύπανσης και οι συνθήκες διαβίωσης και εργασίας επί των πλοίων μπορούν να βελτιωθούν αισθητά με τη δραστική μείωση του αριθμού των πλοίων που δεν ανταποκρίνονται στους σχετικούς κανόνες από τα κοινοτικά ύδατα, χάρη στην αυστηρή εφαρμογή των διεθνών συμβάσεων, κωδίκων και ψηφισμάτων·

ότι ο έλεγχος της συμμόρφωσης των πλοίων με τα διεθνή πρότυπα για την ασφάλεια, την πρόληψη της ρύπανσης και τις συνθήκες διαβίωσης και εργασίας επί του πλοίου, εμπίπτει κυρίως στο κράτος της σημαίας· ότι παρατηρείται, όμως, σοβαρό κενό όσον αφορά την εφαρμογή και την επιβολή των διεθνών αυτών προτύπων από έναν συνεχώς αυξανόμενο αριθμό κρατών της σημαίας· ότι, εφεξής, ο έλεγχος της συμμόρφωσης με τα διεθνή πρότυπα για την ασφάλεια, την πρόληψη της ρύπανσης και τις συνθήκες διαβίωσης και εργασίας επί του πλοίου, πρέπει επίσης να διασφαλίζεται από το κράτος του λιμένα·

ότι μια εναρμονισμένη προσέγγιση της αποτελεσματικής επιβολής αυτών των διεθνών προτύπων από τα κράτη μέλη στα πλοία που πλέουν στα ύδατα που υπάγονται στη δικαιοδοσία τους, και χρησιμοποιούν τα λιμάνια τους, θα επιτρέψει να αποφευχθούν στρεβλώσεις του ανταγωνισμού·

ότι η ύπαρξη κοινοτικού νομικού πλαισίου για την εναρμόνιση των διαδικασιών επιθεώρησης είναι βασικής σημασίας για τη διασφάλιση της ομοιογενούς εφαρμογής των αρχών της ασφάλειας της ναυσιπλοΐας και της πρόληψης της ρύπανσης, η οποία αποτελεί μία από τις βάσεις στις οποίες στηρίζονται η πολιτική μεταφορών και η πολιτική περιβάλλοντος της Κοινότητας·

ότι η ρύπανση των θαλασσών είναι, εκ φύσεως, διασυνοριακό φαινόμενο· ότι, σύμφωνα με την αρχή της επικουρικότητας, είναι προτιμότερο να λαμβάνονται προληπτικά μέτρα στον τομέα αυτόν σε κοινοτικό επίπεδο, όσον αφορά τα προσκείμενα ύδατα των κρατών μελών, δεδομένου ότι τα κράτη μέλη δεν δύνανται να αναλαμβάνουν, καθένα ξεχωριστά, κατάλληλη και αποτελεσματική δράση·

ότι η έκδοση οδηγίας του Συμβουλίου αποτελεί την κατάλληλη διαδικασία για τη θέσπιση του νομικού πλαισίου και των εναρμονισμένων κανόνων και κριτηρίων για τον έλεγχο από το κράτος του λιμένα·

(¹) ΕΕ αριθ. C 107 της 15. 4. 1994, σ. 14 και ΕΕ αριθ. C 347 της 8. 12. 1995, σ. 15.

(²) ΕΕ αριθ. C 393 της 31. 12. 1994, σ. 50.

(³) Γνώμη του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 27ης Οκτωβρίου 1994 (ΕΕ αριθ. C 347 της 8. 12. 1994, σ. 15), κοινή θέση του Συμβουλίου της 14ης Μαρτίου 1995 (ΕΕ αριθ. C 93 της 13. 4. 1995, σ. 25) και απόφαση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 18ης Μαΐου 1995 (δεν έχει ακόμα δημοσιευθεί στην Επίσημη Εφημερίδα).

(⁴) ΕΕ αριθ. C 271 της 7. 10. 1993, σ. 1.

ότι θα πρέπει να αξιοποιηθεί η πείρα που έχει αποκτηθεί στα πλαίσια του μνημονίου συνεννόησης για τον έλεγχο των πλοίων από το κράτος του λιμένα (ΜΣ), το οποίο υπεγράφη στο Παρίσι στις 26 Ιανουαρίου 1982·

ότι η εκ μέρους των κρατών μελών επιθεώρηση του 25 % τουλάχιστον του αριθμού των ξένων πλοίων που καταπλέουν στους λιμένες τους στη διάρκεια κάθε έτους σημαίνει στην πράξη ότι μεγάλο ποσοστό των πλοίων που κινούνται στην περιοχή της Κοινότητας σε κάθε δεδομένη στιγμή έχουν υποστεί επιθεώρηση·

ότι θα πρέπει να καταβληθούν περαιτέρω προσπάθειες για ν' αναπτυχθεί ένα καλύτερο σύστημα προσδιορισμού·

ότι οι κανόνες και διαδικασίες σχετικά με τις επιθεωρήσεις από το κράτος του λιμένα, συμπεριλαμβανομένων των κριτηρίων σχετικά με την απαγόρευση του απόπλου των πλοίων, πρέπει να είναι εναρμονισμένοι, προκειμένου να διασφαλιστεί σταθερό επίπεδο αποτελεσματικότητας στο σύνολο των λιμένων, έτσι ώστε να μειωθεί δραστικά η επιλεκτική χρησιμοποίηση ορισμένων λιμένων προσορισμού, με στόχο να αποφευχθεί η διενέργεια κατάλληλου ελέγχου·

ότι, από τα στατιστικά στοιχεία σχετικά με τις απώλειες, τις απαγορεύσεις απόπλου και τα ελαττώματα, τα οποία δημοσιεύθηκαν στην ανακοίνωση της Επιτροπής με τίτλο «Κοινή πολιτική για την ασφάλεια στη θάλασσα» και στην ετήσια έκθεση του ΜΣ, προκύπτει ότι σε ορισμένες κατηγορίες πλοίων πρέπει να διενεργείται ενισχυμένη επιθεώρηση·

ότι η μη τήρηση των διατάξεων των σχετικών συμβάσεων πρέπει να διορθώνεται· ότι, σε όσα πλοία οφείλουν να λάβουν μέτρα αποκατάστασης, πρέπει να απαγορεύεται ο απόπλους όταν τα ελαττώματα που αφορούν την τήρηση συνιστούν σαφώς κίνδυνο για την ασφάλεια, την υγεία ή το περιβάλλον, μέχρις ότου διορθωθούν·

ότι θα πρέπει να προβλεφθεί δικαίωμα προσφυγής κατά των αποφάσεων απαγόρευσης απόπλου που λαμβάνουν οι αρμόδιες αρχές, ώστε να αποφεύγεται η λήψη παράλογων αποφάσεων ικανών να προκαλέσουν αδικαιολόγητη απαγόρευση απόπλου και καθυστέρηση·

ότι η υποδομή του λιμένα στον οποίο διεξάγεται η επιθεώρηση μπορεί να είναι τέτοια που να οδηγήσει τις αρμόδιες αρχές στην απόφαση να επιτρέψουν στο πλοίο να μεταβεί σε κατάλληλο επισκευαστικό ναυπηγείο, εφόσον πληρούνται όλες οι προϋποθέσεις για το ταξίδι αυτό· ότι τα πλοία που δεν συμμορφώνονται εξακολουθούν να απειλούν την ασφάλεια, την υγεία και το περιβάλλον και να απολαύουν εμπορικών πλεονεκτημάτων λόγω της μη συμμόρφωσής τους με τις σχετικές διατάξεις των συμβάσεων και ότι, κατά συνέπεια, θα πρέπει να απαγορεύεται η πρόσβασή τους σε όλους τους λιμένες της Κοινότητας·

ότι υπάρχουν περιστάσεις όπου πρέπει να επιτραπεί η είσοδος σ' ένα πλοίο στο οποίο έχει απαγορευθεί η πρόσβαση στους κοινοτικούς λιμένες· ότι, υπ' αυτές τις συνθήκες, θα πρέπει να του επιτρέπεται η πρόσβαση μόνο σ' ένα συγκεκριμένο λιμένα, υπό την προϋπόθεση ότι έχουν ληφθεί όλες οι προφυλάξεις που απαιτούνται για την ασφαλή είσοδό του·

ότι, λόγω του πολύπλοκου χαρακτήρα των απαιτήσεων των συμβάσεων σχετικά με την κατασκευή, τον εξοπλισμό

και την επάνδρωση των πλοίων, των σοβαρών συνεπειών που έχουν οι αποφάσεις των επιθεωρητών και της ανάγκης να λαμβάνουν οι επιθεωρητές αυτοί τις αποφάσεις τους εντελώς αμερόληπτα, οι επιθεωρήσεις πρέπει να διεξάγονται μόνο από επιθεωρητές που είναι δεόντως εξουσιοδοτημένοι υπάλληλοι του δημόσιου τομέα ή άλλα τέτοια πρόσωπα, με βαθιές γνώσεις και εμπειρία·

ότι οι πλοηγοί και οι λιμενικές αρχές είναι σε θέση να παρέχουν χρήσιμες πληροφορίες σχετικά με τα ελαττώματα που παρουσιάζουν τα πλοία αυτά και τα πληρώματά τους·

ότι η συνεργασία μεταξύ των αρμόδιων αρχών των κρατών μελών και άλλων αρχών ή φορέων είναι απαραίτητη για τη διασφάλιση της αποτελεσματικής παρακολούθησης των πλοίων στα οποία επετράπη να συνεχίσουν τον πλου τους με ελαττώματα, και για την ανταλλαγή πληροφοριών σχετικά με τα ελλειμμένα πλοία·

ότι το σύστημα πληροφοριών SIRENAC E, το οποίο δημιουργήθηκε στο πλαίσιο του ΜΣ, προσφέρει τη δυνατότητα παροχής μεγάλου αριθμού συμπληρωματικών πληροφοριών που είναι απαραίτητες για την εφαρμογή της παρούσας οδηγίας·

ότι η δημοσίευση των πληροφοριών σχετικά με τα πλοία που δεν συμμορφώνονται με τα διεθνή πρότυπα όσον αφορά την ασφάλεια, την υγεία και την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος, μπορεί να αποθαρρύνει αποτελεσματικά τους φορτωτές από τη χρησιμοποίηση των πλοίων αυτών και να αποτελέσει κίνητρο για τη λήψη μέτρων αποκατάστασης από τους πλοιοκτήτες τους·

ότι ολόκληρο το κόστος της επιθεώρησης πλοίων που δικαιολογούν απαγόρευση απόπλου θα πρέπει να καταλογίζεται στον πλοιοκτήτη ή τον εφοπλιστή·

ότι θα πρέπει, για τους σκοπούς της εφαρμογής της παρούσας οδηγίας, να ζητηθεί από την επιτροπή που συγκροτήθηκε βάσει του άρθρου 12 της οδηγίας 93/75/ΕΟΚ της 13ης Σεπτεμβρίου 1993 για τις ελάχιστες προδιαγραφές που απαιτούνται για τα πλοία τα οποία κατευθύνονται σε/ή αποπλέουν από κοινοτικούς λιμένες μεταφέροντας επικίνδυνα ή ρυπογόνα εμπορεύματα⁽¹⁾, να συνδράμει την Επιτροπή στην προσαρμογή των υποχρεώσεων επιθεώρησης που υπέχουν τα κράτη μέλη, βάσει της κτηθείσας πείρας, λαμβανομένων υπόψη των εξελίξεων στα πλαίσια του ΜΣ, καθώς επίσης και στην προσαρμογή των παραρτημάτων, στο βαθμό που χρειάζεται, υπό το πρίσμα των τροποποιήσεων των συμβάσεων, πρωτοκόλλων, κωδίκων και ψηφισμάτων των οικείων διεθνών οργανισμών, καθώς και του ΜΣ,

ΕΞΕΛΩΣΕ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΟΔΗΓΙΑ:

Άρθρο 1

Σκοπός

Σκοπός της παρούσας οδηγίας είναι να συμβάλει σε μια δραστηκή μείωση της ναυσιπλοΐας που δεν ανταποκρίνεται στα σχετικά πρότυπα από τα ύδατα που υπάγονται στη δικαιοδοσία των κρατών μελών με:

⁽¹⁾ ΕΕ αριθ. L 247 της 5. 10. 1993, σ. 19.

- πληρέστερη συμμόρφωση προς το διεθνές και το σχετικό κοινοτικό δίκαιο περί ασφαλούς ναυτιλίας, προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος και συνθηκών διαβίωσης και εργασίας επί των πλοίων, ανεξαρτήτως σημαίας,
- τη θέσπιση κοινών κριτηρίων για έλεγχο των πλοίων από το κράτος του λιμένα και την εναρμόνιση των διαδικασιών επιθεώρησης και απαγόρευσης απόπλου, λαμβανομένων δεόντως υπόψη των υποχρεώσεων που αναλαμβάνουν οι ναυτιλιακές αρχές των κρατών μελών στα πλαίσια του μνημονίου συνεννόησης του Παρισιού για τον έλεγχο των πλοίων από το κράτος του λιμένα (ΜΣ).

Άρθρο 2

Ορισμοί

Για τους σκοπούς της παρούσας οδηγίας, συμπεριλαμβανομένων των παραρτημάτων της:

1. Ως «*συμβάσεις*» νοούνται:
 - η διεθνής σύμβαση περί γραμμών φορτώσεως πλοίων του 1966 (LL 66),
 - η διεθνής σύμβαση περί ασφαλείας της ανθρώπινης ζωής εν θαλάσση του 1974 (SOLAS 74),
 - η διεθνής σύμβαση αποφυγής ρυπάνσεως της θαλάσσης από πλοία του 1973, και το σχετικό πρωτόκολλο του 1978 (MARPOL 73/78),
 - η διεθνής σύμβαση για πρότυπα εκπαίδευσης, έκδοσης πιστοποιητικών και τήρησης φυλακών ναυτικών του 1978 (STCW 78),
 - η σύμβαση περί διεθνών κανονισμών προς αποφυγήν συγκρούσεων εν θαλάσση του 1972 (COLREG 72),
 - η διεθνής σύμβαση για την καταμέτρηση της χωρητικότητας των πλοίων του 1969 και η σύμβαση εμπορικής ναυτιλίας (στοιχειώδεις κανόνες) του 1976 (ΔΓΕ αριθ. 147),
 - καθώς και τα πρωτόκολλα και οι τροποποιήσεις των συμβάσεων αυτών και οι σχετικοί υποχρεωτικοί κώδικες, που ισχύουν κατά την ημερομηνία έκδοσης της παρούσας οδηγίας.
2. Ως «*ΜΣ*» νοείται το μνημόνιο συνεννόησης για τον έλεγχο των πλοίων από το κράτος του λιμένα, το οποίο υπογράφηκε στο Παρίσι, στις 26 Ιανουαρίου 1982, όπως έχει κατά την ημερομηνία έκδοσης της παρούσας οδηγίας.
3. Ως «*πλοίο*» νοείται κάθε ποντοπόρο πλοίο στο οποίο ισχύει μια τουλάχιστον από τις συμβάσεις και το οποίο φέρει σημαία διαφορετική από τη σημαία του κράτους του λιμένα.
4. Ως «*τεματικός σταθμός μακριά από τις ακτές*» νοείται μόνιμη ή πλωτή εξέδρα η οποία λειτουργεί επί ή άνωθεν της υφαλοκρηπίδας ενός κράτους μέλους.

5. Ως «*επιθεωρητής*» νοείται υπάλληλος του δημόσιου τομέα ή άλλο πρόσωπο, δεόντως εξουσιοδοτημένο από την αρμόδια αρχή ενός κράτους μέλους να διενεργεί επιθεωρήσεις ελέγχου του κράτους του λιμένα, και υπεύθυνο γι' αυτό στην αρμόδια αρχή.
6. Ως «*επιθεώρηση*» νοείται επίσκεψη επί του πλοίου με σκοπό τον έλεγχο τόσο της ισχύος των σχετικών πιστοποιητικών και άλλων εγγράφων όσο και της κατάστασης του πλοίου, του εξοπλισμού του και του πληρώματος, καθώς και των συνθηκών διαβίωσης και εργασίας του πληρώματος.
7. Ως «*λεπτομερέστερη επιθεώρηση*» νοείται επιθεώρηση κατά την οποία ολόκληρο το πλοίο, ο εξοπλισμός και το πλήρωμα του, ή μέρος αυτών, ανάλογα με την περίπτωση, υποβάλλονται σε διεξοδική επιθεώρηση, στις περιπτώσεις που αναφέρονται στο άρθρο 6 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.
8. Ως «*ενισχυμένη επιθεώρηση*» νοείται επιθεώρηση όπως ορίζεται στο άρθρο 7.
9. Ως «*απαγόρευση απόπλου*» νοείται ρητή απαγόρευση του απόπλου ενός πλοίου λόγω διαπιστωθέντων ελαττωμάτων τα οποία, μεμονωμένα ή από κοινού, καθιστούν το πλοίο αναξιόπλοιο.
10. Ως «*παύση λειτουργίας*» νοείται ρητή απαγόρευση της συνέχισης μιας λειτουργίας ενός πλοίου λόγω διαπιστωθέντων ελαττωμάτων τα οποία, μεμονωμένα ή από κοινού, καθιστούν τη συνέχιση της λειτουργίας επικίνδυνη.

Άρθρο 3

Πεδίο εφαρμογής

1. Η παρούσα οδηγία εφαρμόζεται σε όλα τα πλοία και τα πληρώματά τους τα οποία:
 - προσεγγίζουν σε λιμένα κράτους μέλους ή σε τεματικό σταθμό μακριά από την ακτή ή
 - είναι αγκυροβολημένα στα ανοικτά ενός τέτοιου λιμένα ή ενός τέτοιου σταθμού.

Το παρόν άρθρο δεν θίγει τα δικαιώματα επέμβασης ενός κράτους μέλους δυνάμει των σχετικών διεθνών συμβάσεων.

2. Για τα πλοία ολικής χωρητικότητας κάτω των 500 τόνων μικτού φορτίου, τα κράτη μέλη εφαρμόζουν τις απαιτήσεις οικείας σύμβασης οι οποίες έχουν εφαρμογή και, στο μέτρο που δεν ισχύει σύμβαση, λαμβάνουν τα αναγκαία μέτρα ώστε να εξασφαλιστεί ότι τα πλοία αυτά θα παύσουν να είναι σαφώς επικίνδυνα για την ασφάλεια, την υγεία ή το περιβάλλον. Κατά την εφαρμογή της παρούσας παραγράφου, τα κράτη μέλη εμπνέονται από το παράρτημα 1 του ΜΣ.

3. Κατά την επιθεώρηση πλοίου το οποίο φέρει τη σημαία κράτους το οποίο δεν είναι μέρος μιας σύμβασης, τα κράτη μέλη φροντίζουν ώστε η μεταχείριση που παραχωρείται στο πλοίο αυτό και το πλήρωμά του να μην είναι ευνοϊκότερη από εκείνη που χορηγείται σε ένα πλοίο που φέρει τη σημαία κράτους το οποίο είναι μέρος της σύμβασης αυτής.

4. Τα αλιευτικά σκάφη, 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 αναφυχής που δεν χρησιμοποιούνται για εμπορικούς σκοπούς, εξαιρούνται από το πεδίο εφαρμογής της παρούσας οδηγίας.

Άρθρο 4

Οργανισμός επιθεώρησης

Τα κράτη μέλη διατηρούν κατάλληλες εθνικές διοικητικές υπηρεσίες στον ναυτιλιακό τομέα, εφεξής καλούμενες «αρμόδιες αρχές», για την επιθεώρηση των πλοίων και λαμβάνουν όλα τα δέοντα μέτρα για να εξασφαλίζουν ότι οι αρμόδιες αρχές τους εκτελούν τα καθήκοντά τους όπως ορίζεται στην παρούσα οδηγία.

Άρθρο 5

Υποχρεώσεις επιθεώρησης

1. Η αρμόδια αρχή κάθε κράτους μέλους διεξάγει, κάθε χρόνο, συνολικό αριθμό επιθεωρήσεων που αντιστοιχεί στο 25 % τουλάχιστον του αριθμού των πλοίων που καταπλέουν στους λιμένες του κατά τη διάρκεια ενός αντιπροσωπευτικού ημερολογιακού έτους.

2. Κατά την επιλογή των προς επιθεώρηση πλοίων, η αρμόδια αρχή δίνει προτεραιότητα στα πλοία που αναφέρονται στο παράρτημα I.

3. Τα κράτη μέλη δεν επιθεωρούν πλοία τα οποία έχουν επιθεωρηθεί από άλλα κράτη μέλη κατά το τελευταίο εξάμηνο, εφόσον:

- το πλοίο δεν αναφέρεται στο παράρτημα I, και
- δεν έχουν αναφερθεί ελαττώματα κατά την προηγούμενη επιθεώρηση, και
- δεν υπάρχουν σαφείς λόγοι για τη διεξαγωγή επιθεώρησης.

4. Οι διατάξεις της παραγράφου 3 δεν εφαρμόζονται στους επιχειρησιακούς ελέγχους που προβλέπονται ειδικά από τις συμβάσεις.

5. Τα κράτη μέλη και η Επιτροπή συνεργάζονται για την ανάπτυξη προτεραιοτήτων και πρακτικών που θα επιτρέψουν τον καλύτερο προσδιορισμό των πλοίων που παρουσιάζουν μεγαλύτερη πιθανότητα να είναι ελαττωματικά.

Οι τυχόν μεταγενέστερες τροποποιήσεις του παρόντος άρθρου, εκτός από τον αριθμό 25 % που αναφέρεται στην παράγραφο 1, πραγματοποιούνται σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 19.

Άρθρο 6

Διαδικασία επιθεώρησης

1. Η αρμόδια αρχή διασφαλίζει ότι ο επιθεωρητής, τουλάχιστον:

- α) ελέγχει τα πιστοποιητικά και τα έγγραφα που αναφέρονται στο παράρτημα II, στο μέτρο που προβλέπεται·
- β) βεβαιώνεται για τη γενική κατάσταση του πλοίου, συμπεριλαμβανομένου του μηχανοστασίου και των ενδαιτημάτων, και συμπεριλαμβανομένων των συνθηκών υγιεινής.

2. Ο επιθεωρητής μπορεί να εξετάζει όλα τα σχετικά πιστοποιητικά και έγγραφα, εκτός από εκείνα που αναφέρονται στο παράρτημα II, τα οποία πρέπει να υπάρχουν επί του πλοίου σύμφωνα με τις συμβάσεις.

3. Όταν υπάρχουν σαφείς λόγοι για να πιστευτεί, ύστερα από την επιθεώρηση που αναφέρεται στις παραγράφους 1 και 2, ότι η κατάσταση ενός πλοίου ή του εξοπλισμού του, ή του πληρώματός του, δεν ανταποκρίνεται ουσιαστικά στις σχετικές απαιτήσεις μιας σύμβασης, διεξάγεται λεπτομερέστερη επιθεώρηση, συμπεριλαμβανομένου του περαιτέρω ελέγχου της συμμόρφωσης με τις απαιτήσεις των επιχειρησιακών διαδικασιών που ισχύουν στο πλοίο.

Υπάρχουν «σαφείς λόγοι» όταν ο επιθεωρητής έχει ενδείξεις οι οποίες, κατά την επαγγελματική του κρίση, δικαιολογούν λεπτομερέστερη επιθεώρηση του πλοίου, του εξοπλισμού του ή του πληρώματός του.

Το παράρτημα III περιλαμβάνει παραδείγματα «σαφών λόγων».

4. Πρέπει επίσης να τηρούνται οι σχετικές διαδικασίες και κατευθυντήριες γραμμές του παραρτήματος IV για τον έλεγχο των πλοίων.

Άρθρο 7

Ενισχυμένη επιθεώρηση ορισμένων πλοίων

1. Όταν υπάρχουν σαφείς λόγοι για λεπτομερή επιθεώρηση ενός πλοίου που ανήκει στις κατηγορίες του παραρτήματος V, τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι διεξάγεται ενισχυμένη επιθεώρηση.

2. Το παράρτημα V τμήμα Β περιλαμβάνει μη υποχρεωτικές κατευθυντήριες γραμμές για τη διεξαγωγή ενισχυμένης επιθεώρησης.

3. Τα πλοία αναφέρονται στην παράγραφο 1 υποβάλλονται μία μόνον φορά ανά δωδεκάμηνο σε ενισχυμένη επιθεώρηση από οποιαδήποτε αρμόδια αρχή των κρατών μελών. Ωστόσο, τα πλοία αυτά μπορούν να υποβάλλονται στην επιθεώρηση που προβλέπεται στο άρθρο 6 παράγραφο 1 και 2.

4. Για τα επιβατηγά πλοία που λειτουργούν τακτικά από ή προς λιμένα κράτους μέλους, η ενισχυμένη επιθεώρηση κάθε πλοίου διεξάγεται από την αρμόδια αρχή αυτού του κράτους μέλους. Όταν ένα επιβατηγό πλοίο ενεργεί τακτι-

κά πλώες μεταξύ λιμένων κρατών μελών, η ενισχυμένη επιθεώρηση διεξάγεται από ένα από τα κράτη μεταξύ των οποίων το πλοίο ενεργεί πλώες.

Άρθρο 8

Έκθεση επιθεώρησης που υποβάλλεται στον πλοίαρχο

1. Μετά την περάτωση μιας επιθεώρησης, μιας λεπτομερέστερης επιθεώρησης ή μιας ενισχυμένης επιθεώρησης, ο επιθεωρητής υποβάλλει στον πλοίαρχο ένα έγγραφο με τη μορφή που ορίζεται στο παράρτημα 3 του ΜΣ, στο οποίο αναφέρονται τα πορίσματα της επιθεώρησης και οι λεπτομέρειες των τυχόν αποφάσεων που λαμβάνει ο επιθεωρητής, και τα μέτρα αποκατάστασης που πρέπει να ληφθούν από τον πλοίαρχο, τον πλοιοκτήτη ή τον εφοπλιστή.

2. Σε περίπτωση ελαττωμάτων που δικαιολογούν την απαγόρευση απόπλου πλοίου, το έγγραφο που παρέχεται στον πλοίαρχο σύμφωνα με την παράγραφο 1 περιλαμβάνει πληροφορίες σχετικά με τη μελλοντική δημοσίευση της απαγόρευσης απόπλου σύμφωνα με τις διατάξεις της παρούσας οδηγίας.

Άρθρο 9

Αποκατάσταση ελαττωμάτων και απαγόρευση απόπλου

1. Η αρμόδια αρχή βεβαιώνει ότι τα τυχόν ελαττώματα που επιβεβαιώνονται ή αποκαλύπτονται κατά την επιθεώρηση που αναφέρεται στα άρθρα 6 και 7 αποκαθίστανται ή θα αποκατασταθούν σύμφωνα με τις συμβάσεις.

2. Εάν τα ελαττώματα συνιστούν σαφή κίνδυνο για την ασφάλεια, την υγεία ή το περιβάλλον, η αρμόδια αρχή του κράτους του λιμένα στον οποίο επιθεωρείται το πλοίο φροντίζει να απαγορευθεί ο απόπλους ή να παύσει η λειτουργία σε σχέση με την οποία αποκαλύφθηκαν τα ελαττώματα. Η απαγόρευση απόπλου ή η παύση λειτουργίας αίρεται μόνον όταν εξαλειφθεί ο κίνδυνος ή όταν η αρχή αυτή βεβαιωθεί ότι το πλοίο μπορεί, υπό τις τυχόν αναγκαίες προϋποθέσεις, να αποπλεύσει ή ότι μπορεί να αναληφθεί εκ νέου η λειτουργία, χωρίς κίνδυνο για την ασφάλεια και την υγεία των επιβατών ή του πληρώματος, ή κίνδυνο για άλλα πλοία, ή χωρίς να υπάρχει υπερβολική απειλή βλάβης του θαλάσσιου περιβάλλοντος.

3. Όταν ασκεί την επαγγελματική του κρίση ως προς το εάν πρέπει ή όχι να απαγορευθεί ο απόπλους ενός πλοίου, ο επιθεωρητής εφαρμόζει τα κριτήρια του παραρτήματος VI.

4. Σε εξαιρετικές περιπτώσεις, όταν η γενική κατάσταση του πλοίου σαφώς δεν ανταποκρίνεται προς τα σχετικά πρότυπα, η αρμόδια αρχή μπορεί να αναστέλλει την επιθεώρησή του, μέχρις ότου οι αρμόδιοι λάβουν τα αναγκαία μέτρα για να εξασφαλίσουν ότι το πλοίο ανταποκρίνεται στις σχετικές απαιτήσεις των συμβάσεων.

5. Εάν οι επιθεωρήσεις που αναφέρονται στα άρθρα 6 και 7 οδηγήσουν σε απαγόρευση απόπλου, η αρμόδια αρχή ενημερώνει, αμέσως και γραπτώς, τη διοίκηση του κράτους του οποίου το πλοίο δικαιούται να φέρει τη σημαία (εφε-

ξής αποκαλούμενη «διοίκηση της σημαίας»), ή τον πρόξενο ή, απουσία του, τον πλησιέστερο διπλωματικό αντιπρόσωπο, για όλες τις περιστάσεις οι οποίες κατέστησαν αναγκαία αυτή την επέμβαση. Επιπλέον, απευθύνεται κοινοποίηση, όπου απαιτείται, στους οριζόμενους επιθεωρητές ή στους αναγνωρισμένους οργανισμούς που είναι υπεύθυνοι για την έκδοση των πιστοποιητικών του πλοίου αυτού.

6. Οι διατάξεις της παρούσας οδηγίας δεν θίγουν τις πρόσθετες απαιτήσεις των συμβάσεων περί των διαδικασιών κοινοποίησης και αναφοράς που αφορούν τον έλεγχο από το κράτος του λιμένα.

7. Κατά την άσκηση του ελέγχου από το κράτος του λιμένα σύμφωνα με την παρούσα οδηγία, πρέπει να καταβάλλεται κάθε δυνατή προσπάθεια ώστε να αποφεύγεται η αδικαιολόγητη απαγόρευση απόπλου ή η καθυστέρηση ενός πλοίου. Σε περίπτωση αδικαιολόγητης απαγόρευσης απόπλου ή καθυστέρησης, ο πλοιοκτήτης ή ο εφοπλιστής δικαιούνται αποζημίωσης για τις τυχόν απώλειες ή ζημιά που υπέστησαν. Σε περίπτωση δήθεν αδικαιολόγητης απαγόρευσης απόπλου ή καθυστέρησης, το βάρος της απόδειξης φέρει ο πλοιοκτήτης ή ο εφοπλιστής του πλοίου.

Άρθρο 10

Δικαίωμα προσφυγής

1. Ο πλοιοκτήτης ή ο εφοπλιστής ενός πλοίου ή ο εκπρόσωπός του στο κράτος μέλος έχει δικαίωμα προσφυγής κατά μιας απόφασης απαγορεύσεως απόπλου της αρμόδιας αρχής. Η προσφυγή δεν αναστέλλει την απαγόρευση απόπλου.

2. Τα κράτη μέλη θεσπίζουν και διατηρούν κατάλληλες διαδικασίες για το σκοπό αυτό σύμφωνα με την εθνική τους νομοθεσία.

3. Η αρμόδια αρχή ενημερώνει δεόντως τον πλοίαρχο του πλοίου που αναφέρεται στην παράγραφο 1 για το δικαίωμα προσφυγής.

Άρθρο 11

Παρακολούθηση των επιθεωρήσεων και απαγόρευση απόπλου

1. Όταν τα ελαττώματα που αναφέρονται στο άρθρο 9 παράγραφος 2 δεν είναι δυνατόν να αποκατασταθούν στο λιμένα επιθεώρησης, η αρμόδια αρχή του κράτους μέλους αυτού μπορεί να επιτρέψει στο πλοίο αυτό να πλεύσει στο πλησιέστερο διαθέσιμο κατάλληλο επισκευαστικό ναυπηγείο, το οποίο επιλέγεται από τον πλοίαρχο και τις οικείες αρχές, εφόσον τηρούνται οι προϋποθέσεις τις οποίες καθορίζει η αρμόδια αρχή του κράτους της σημαίας και για τις οποίες συμφωνεί αυτό το κράτος μέλος. Οι προϋποθέσεις αυτές εξασφαλίζουν ότι το πλοίο μπορεί να πλεύσει χωρίς κίνδυνο για την ασφάλεια και την υγεία των επιβατών ή του πληρώματος, ή κίνδυνο για άλλα πλοία, ή χωρίς να υπάρχει υπερβολική απειλή βλάβης του θαλάσσιου περιβάλλοντος.

2. Στις περιπτώσεις που αναφέρονται στην παράγραφο 1, η αρμόδια αρχή του κράτους μέλους στο λιμένα επιθεώρησης απευθύνει κοινοποίηση στην αρμόδια αρχή του κράτους στο οποίο ευρίσκεται το επισκευαστικό ναυπηγείο, στα μέρη που αναφέρονται στο άρθρο 9 παράγραφος 5 και σε κάθε άλλη αρχή, ανάλογα με την περίπτωση, σχετικά με όλες τις προϋποθέσεις του ταξιδιού.

3. Η κοινοποίηση στα μέρη που αναφέρεται στην παράγραφο 2 πραγματοποιείται σύμφωνα με το παράρτημα 2 του ΜΣ.

Η αρμόδια αρχή ενός κράτους μέλους, στην οποία απευθύνεται η κοινοποίηση αυτή, γνωστοποιεί στην κοινοποιούσα αρχή τα λαμβανόμενα μέτρα.

4. Τα κράτη μέλη λαμβάνουν μέτρα για να εξασφαλίζουν ότι στα πλοία τα οποία αναφέρονται στην παράγραφο 1 και τα οποία αποπλέουν:

- i) χωρίς την πλήρωση των προϋποθέσεων που καθορίζει η αρμόδια αρχή οποιουδήποτε κράτους μέλους στο λιμένα επιθεώρησης ή
- ii) έχοντας αρνηθεί να συμμορφωθούν προς τις εφαρμοστέες απαιτήσεις των συμβάσεων, μη μεταβαίνοντας στο οριζόμενο επισκευαστικό ναυπηγείο,

απαγορεύεται η είσοδος σε οποιοδήποτε λιμένα εντός της Κοινότητας, μέχρις ότου ο πλοιοκτήτης ή ο εφοπλιστής αποδείξει στην αρμόδια αρχή του κράτους μέλους στο οποίο το πλοίο ευρέθη ελαττωματικό ότι το πλοίο ανταποκρίνεται πλήρως σε όλες τις εφαρμοστέες απαιτήσεις των συμβάσεων.

5. Στις περιπτώσεις που αναφέρονται στην παράγραφο 4 σημείο i), η αρμόδια αρχή του κράτους μέλους στο οποίο ένα πλοίο ευρέθη ελαττωματικό ενημερώνει αμέσως τις αρμόδιες αρχές όλων των άλλων κρατών μελών.

Στις περιπτώσεις που αναφέρονται στην παράγραφο 4 σημείο ii), η αρμόδια αρχή του κράτους μέλους στο οποίο ευρίσκεται το επισκευαστικό ναυπηγείο ενημερώνει αμέσως τις αρμόδιες αρχές όλων των άλλων κρατών μελών.

Πριν απαγορεύσει την είσοδο, το κράτος μέλος μπορεί να ζητά διαβουλεύσεις με τη διοίκηση της σημαίας του συγκεκριμένου πλοίου.

6. Παρά τις διατάξεις της παραγράφου 4, η αρμόδια αρχή ενός κράτους μπορεί να επιτρέψει την είσοδο σε ένα συγκεκριμένο λιμένα αυτού του κράτους σε περίπτωση ανωτέρας βίας ή για σημαντικούς λόγους ασφαλείας ή για να μειωθεί ή να ελαχιστοποιηθεί ο κίνδυνος ρύπανσης, ή για την αποκατάσταση ελαττωμάτων, υπό την προϋπόθεση όμως ότι ο πλοιοκτήτης, ο εφοπλιστής ή ο πλοίαρχος του συγκεκριμένου πλοίου θα λάβουν τα κατάλληλα μέτρα, τα οποία να ικανοποιούν την αρμόδια αρχή του κράτους μέλους, για την ασφαλή είσοδο.

Άρθρο 12

Επαγγελματικά προσόντα των επιθεωρητών

1. Οι επιθεωρήσεις διεξάγονται μόνον από επιθεωρητές που πληρούν τα κριτήρια για τα προσόντα που αναφέρονται στο παράρτημα VII.

2. Όταν η αρμόδια αρχή του κράτους του λιμένα δεν διαθέτει άτομα με την απαιτούμενη επαγγελματική πείρα, ο επιθεωρητής της αρμόδιας αυτής αρχής μπορεί να επικουρείται από οποιοδήποτε άτομο με την απαιτούμενη πείρα.

3. Οι επιθεωρητές που πραγματοποιούν ελέγχους του κράτους του λιμένα και τα άτομα που τους επικουρούν δεν πρέπει να έχουν εμπορικά συμφέροντα ούτε στο λιμένα επιθεώρησης, ούτε στα επισκευαζόμενα πλοία, οι δε επιθεωρητές δεν πρέπει να απασχολούνται ή να αναλαμβάνουν εργασίες για λογαριασμό μη κυβερνητικών οργανισμών που εκδίδουν προβλεπόμενα από το νόμο πιστοποιητικά ή πιστοποιητικά ταξινόμησης ή οι οποίοι διενεργούν τις επιθεωρήσεις που απαιτούνται για τη χορήγηση των πιστοποιητικών αυτών σε πλοία.

4. Κάθε επιθεωρητής πρέπει να φέρει προσωπικό έγγραφο, υπό τη μορφή δελτίου ταυτότητας, το οποίο εκδίδεται από την αρμόδια αρχή του σύμφωνα με την εθνική νομοθεσία και το οποίο να αναφέρει ότι ο επιθεωρητής είναι εξουσιοδοτημένος να διεξάγει επιθεωρήσεις.

Ένα κοινό υπόδειγμα για το δελτίο αυτό ταυτότητας καταρτίζεται σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 19.

Άρθρο 13

Αναφορές πλοηγών και λιμενικών αρχών

1. Οι πλοιοί των κρατών μελών, οι οποίοι προσορμίζουν και αποπροσορμίζουν πλοία ή οι οποίοι αναλαμβάνουν να οδηγήσουν πλοία που καταπλέουν σε ένα λιμένα ενός κράτους μέλους, ενημερώνουν αμέσως την αρμόδια αρχή του κράτους του λιμένα ή το παράκτιο κράτος, ανάλογα με την περίπτωση, όποτε πληροφορούνται, κατά την άσκηση των κανονικών καθηκόντων τους, ότι υπάρχουν ελαττώματα τα οποία ενδεχομένως μειώνουν την ασφάλεια ναυσιπλοΐας του πλοίου, ή τα οποία ενδέχεται να συνιστούν απειλή βλάβης του θαλάσσιου περιβάλλοντος.

2. Εάν οι λιμενικές αρχές, κατά την άσκηση των κανονικών καθηκόντων τους, πληροφορηθούν ότι ένα πλοίο που ευρίσκεται στο λιμένα τους παρουσιάζει ελαττώματα τα οποία θίγουν την ασφάλεια του πλοίου ή συνιστούν υπερβολική απειλή βλάβης του θαλάσσιου περιβάλλοντος, ενημερώνουν αμέσως την αρμόδια αρχή του οικείου κράτους του λιμένα.

Άρθρο 14

Συνεργασία

1. Κάθε κράτος μέλος λαμβάνει μέτρα για τη συνεργασία μεταξύ της αρμόδιας αρχής του, των λιμενικών αρχών του και άλλων συναφών αρχών ή εμπορικών οργανώσεων, ώστε να εξασφαλίζεται ότι η αρμόδια αρχή του μπορεί να λαμβάνει όλες τις σχετικές πληροφορίες για τα πλοία που καταπλέουν στους λιμένες του.

2. Τα κράτη μέλη διατηρούν μέτρα για την ανταλλαγή πληροφοριών και τη συνεργασία μεταξύ της αρμόδιας

αρχής τους και των αρμόδιων αρχών όλων των άλλων κρατών μελών και διατηρούν το δημιουργηθέντα επιχειρησιακό σύνδεσμο μεταξύ της αρμόδιας αρχής τους, της Επιτροπής και του συστήματος πληροφοριών SIRENAC E, που έχει συσταθεί στο Saint Malo της Γαλλίας.

3. Οι πληροφορίες που αναφέρονται στην παράγραφο 2 είναι οι πληροφορίες που ορίζονται στο παράρτημα 4 του ΜΣ, καθώς και οι πληροφορίες που απαιτούνται δυνάμει του άρθρου 15 της παρούσας οδηγίας.

Άρθρο 15

Δημοσίευση απαγορεύσεων απόπλου

Ανά τρίμηνο τουλάχιστον, κάθε αρμόδια αρχή δημοσιεύει στοιχεία των πλοίων των οποίων απαγορεύθηκε ο απόπλους κατά το προηγούμενο τρίμηνο και στα οποία απαγορεύθηκε ο απόπλους περισσότερες από μία φορές κατά τους τελευταίους 24 μήνες. Η δημοσίευση των στοιχείων περιλαμβάνει τα ακόλουθα:

- το όνομα του πλοίου,
- το όνομα του πλοιοκτήτη ή του εφοπλιστή του πλοίου,
- τον αριθμό IMO,
- το κράτος της σημαίας,
- τον νηογνώμονα, όπου απαιτείται, και, ενδεχομένως, οποιαδήποτε άλλη αρχή έχει εκδώσει πιστοποιητικά για το πλοίο αυτό σύμφωνα με τις συμβάσεις για λογαριασμό του κράτους της σημαίας,
- τους λόγους της απαγόρευσης απόπλου,
- το λιμένα και την ημερομηνία της απαγόρευσης απόπλου.

Άρθρο 16

Επιστροφή δαπανών

1. Όταν κατά τις επιθεωρήσεις που αναφέρονται στα άρθρα 6 και 7 επιβεβαιώνονται ή αποκαλύπτονται ελαττώματα σε σχέση με τις απαιτήσεις μιας σύμβασης τα οποία δικαιολογούν την απαγόρευση απόπλου ενός πλοίου, όλες οι δαπάνες, σε μια κανονική λογιστική περίοδο, οι οποίες σχετίζονται με την επιθεώρηση, καλύπτονται από τον πλοιοκτήτη ή τον εφοπλιστή ή τον εκπρόσωπό του στο κράτος του λιμένα.

2. Όλες οι δαπάνες, οι οποίες σχετίζονται με τις επιθεωρήσεις που διεξάγει η αρμόδια αρχή κράτους μέλους, σύμφωνα με το άρθρο 11 παράγραφος 4, επιβαρύνουν τον πλοιοκτήτη ή τον εφοπλιστή του πλοίου.

3. Η απαγόρευση απόπλου αίρεται μόνον όταν καταβληθεί όλο το ποσό ή δοθεί επαρκής εγγύηση για την απόδοση των δαπανών.

Άρθρο 17

Στοιχεία για την παρακολούθηση της εφαρμογής

1. Τα κράτη μέλη παρέχουν τα ακόλουθα στοιχεία στην Επιτροπή και στη γραμματεία του ΜΣ:

- αριθμός επιθεωρητών που εργάζονται για λογαριασμό τους για τη διεξαγωγή επιθεώρησης του κράτους του λιμένα σύμφωνα με την παρούσα οδηγία. Για τις αρχές στις οποίες οι επιθεωρητές ασχολούνται μόνον, με μερική απασχόληση, με επιθεωρήσεις του κράτους του λιμένα, ο αριθμός αυτός πρέπει να μετατρέπεται σε ισοδύναμο αριθμό επιθεωρητών πλήρους απασχόλησης,
- αριθμός πλοίων που προσήγγισαν στους λιμένες τους κατά τη διάρκεια ενός αντιπροσωπευτικού ημερολογιακού έτους κατά την τελευταία πενταετία.

2. Τα στοιχεία που αναφέρονται στην παράγραφο 1 διαβιβάζονται εντός τριών μηνών από την έναρξη ισχύος της παρούσας οδηγίας και, στη συνέχεια, μέχρι την 1η Οκτωβρίου, κάθε τρία ημερολογιακά έτη.

Άρθρο 18

Κανονιστική επιτροπή

Η Επιτροπή επικουρείται από την επιτροπή που συστάθηκε με το άρθρο 12 της οδηγίας 93/75/ΕΟΚ σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου αυτού.

Άρθρο 19

Διαδικασία τροποποίησης

Η παρούσα οδηγία μπορεί να τροποποιείται με τη διαδικασία που ορίζεται στο άρθρο 18, προκειμένου:

- α) να αναπροσαρμόζονται οι υποχρεώσεις επιθεώρησης και δημοσίευσης των κρατών μελών οι οποίες αναφέρονται στο άρθρο 5, εκτός από τον αριθμό 25% της παραγράφου 1, και στα άρθρα 6, 7 και 15 βάσει της πείρας που αποκτήθηκε από την εφαρμογή της παρούσας οδηγίας και λαμβάνοντας υπόψη τις εξελίξεις του ΜΣ·
- β) να αναπροσαρμόζονται τα παραρτήματα, προκειμένου να λαμβάνονται υπόψη τροποποιήσεις, οι οποίες έχουν τεθεί σε ισχύ, των συμβάσεων, των πρωτοκόλλων, των κωδικών και των ψηφισμάτων αρμόδιων διεθνών οργανισμών και του ΜΣ.

Άρθρο 20

Εφαρμογή

1. Τα κράτη μέλη θεσπίζουν τις νομοθετικές, κανονιστικές και διοικητικές διατάξεις που είναι αναγκαίες για την

εφαρμογή της παρούσας οδηγίας έως τις 30 Ιουνίου 1996, το αργότερο. Ενημερώνουν αμέσως την Επιτροπή σχετικά.

2. Οι διατάξεις αυτές, όταν θεσπίζονται από τα κράτη μέλη, αναφέρονται στην παρούσα οδηγία ή συνοδεύονται από παρόμοια αναφορά κατά την επίσημη δημοσίευσή τους. Οι λεπτομερείς διατάξεις για την αναφορά αυτή καθορίζονται από τα κράτη μέλη.

3. Τα κράτη μέλη ανακοινώνουν στην Επιτροπή το κείμενο των διατάξεων εσωτερικού δικαίου που θεσπίζουν στον τομέα ο οποίος διέπεται από την παρούσα οδηγία.

Άρθρο 21

Η παρούσα οδηγία αρχίζει ισχύει την εικοστή ημέρα από τη δημοσίευσή της.

Άρθρο 22

Η παρούσα οδηγία απευθύνεται στα κράτη μέλη.

Λουξεμβούργο, 19 Ιουνίου 1995.

Για το Συμβούλιο

Ο Πρόεδρος

B. PONS

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι

ΠΛΟΙΑ ΠΡΟΣ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ ΚΑΤΑ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑ

[που αναφέρονται στο άρθρο 5 παράγραφος 2 (*)]

1. Πλοία που προσεγγίζουν σε λιμένα κράτους μέλους για πρώτη φορά ή ύστερα από απουσία δώδεκα μηνών τουλάχιστον. Όταν εφαρμόζουν το κριτήριο αυτό, τα κράτη μέλη λαμβάνουν υπόψη τους και τις επιθεωρήσεις που διεξήχθησαν από μέρη του ΜΣ. Εάν δεν υπάρχουν κατάλληλα στοιχεία για το σκοπό αυτό, τα κράτη μέλη βασίζονται στα διαθέσιμα στοιχεία του SIRENAC E και επιθεωρούν τα πλοία που δεν καταχωρήθηκαν στη βάση δεδομένων του SIRENAC E, μετά την έναρξη ισχύος αυτής της βάσης δεδομένων την 1η Ιανουαρίου 1993.
2. Πλοία που φέρουν τη σημαία κράτους το οποίο περιλαμβάνεται στον πίνακα κυλιόμενων μέσων όρων τριετίας, ο οποίος αναγράφει τα πλοία με συχνότητα απαγορεύσεων απόπλου και καθυστερήσεων άνω του μέσου όρου και ο οποίος δημοσιεύεται στην ετήσια έκθεση του ΜΣ.
3. Πλοία στα οποία επιτρέπεται να αποπλεύσουν από λιμένα κράτους μέλους υπό την προϋπόθεση ότι τα διαπιστωθέντα ελαττώματα θα αποκατασταθούν μέσα σε συγκεκριμένη προθεσμία, μετά τη λήξη της προθεσμίας αυτής.
4. Πλοία για τα οποία οι πλοηγόι ή οι λιμενικές αρχές ανέφεραν ότι έχουν ελαττώματα τα οποία ενδέχεται να θίγουν την ασφαλή πλεύση τους σύμφωνα με την οδηγία 93/75/ΕΟΚ και το άρθρο 13 της παρούσας οδηγίας.
5. Πλοία των οποίων τα υποχρεωτικά πιστοποιητικά για τη ναυπήγηση και τον εξοπλισμό τους, τα οποία εκδίδονται σύμφωνα με τις συμβάσεις, και τα πιστοποιητικά κατάταξης, έχουν εκδοθεί από οργανισμούς που δεν είναι αναγνωρισμένοι σύμφωνα με την οδηγία 94/57/ΕΚ του Συμβουλίου της 22ας Νοεμβρίου 1994 σχετικά με κοινούς κανόνες και πρότυπα για τους οργανισμούς επιθεώρησης και εξέτασης πλοίων και για τις συναφείς δραστηριότητες των ναυτικών αρχών⁽¹⁾.
6. Πλοία τα οποία παρέλειψαν να συμμορφωθούν με τις υποχρεώσεις που προβλέπονται από την οδηγία 93/75/ΕΟΚ.
7. Πλοία που ανήκουν σε κατηγορία για την οποία έχει αποφασιστεί ενισχυμένη επιθεώρηση (σύμφωνα με το άρθρο 7 της παρούσας οδηγίας).
8. Πλοία τα οποία έχουν απολέσει την κλάση τους για λόγους ασφαλείας κατά τους προηγούμενους έξι μήνες.

(*) Η σειρά των κριτηρίων δεν συνιστά και ιεράρχησή τους.

(¹) ΕΕ αριθ. L 319 της 12. 12. 1994, σ. 20.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ II

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΩΝ ΚΑΙ ΕΓΓΡΑΦΩΝ

(τα οποία αναφέρονται στο άρθρο 6 παράγραφος 1)

1. Διεθνές πρωτόκολλο καταμέτρησης της χωρητικότητας του πλοίου (1969).
2. — Πιστοποιητικό ασφαλείας επιβατηγού πλοίου,
 - πιστοποιητικό ασφαλείας όσον αφορά τη ναυπήγηση φορτηγού πλοίου,
 - πιστοποιητικό ασφαλείας όσον αφορά τον εξοπλισμό φορτηγού πλοίου,
 - πιστοποιητικό ασφαλείας ραδιοτηλεγραφίας φορτηγού πλοίου,
 - πιστοποιητικό ασφαλείας ραδιοτηλεφωνίας φορτηγού πλοίου,
 - πιστοποιητικό ασφαλείας ασυρμάτου φορτηγού πλοίου,
 - πιστοποιητικό εξαίρεσης,
 - πιστοποιητικό ασφαλείας φορτηγών πλοίων.
3. Διεθνές πιστοποιητικό καταλληλότητας για τη μεταφορά υγροποιημένων αερίων εις χύμα:
 - πιστοποιητικό καταλληλότητας για τη μεταφορά υγροποιημένων αερίων εις χύμα.
4. Διεθνές πιστοποιητικό κατάλληλότητας για τη μεταφορά επικίνδυνων χημικών ουσιών εις χύμα:
 - πιστοποιητικό καταλληλότητας για τη μεταφορά επικίνδυνων χημικών ουσιών εις χύμα.
5. Διεθνές πιστοποιητικό πρόληψης της ρύπανσης από πετρέλαιο.
6. Διεθνές πιστοποιητικό πρόληψης της ρύπανσης για τη μεταφορά επιβλαβών υγρών ουσιών εις χύμα.
7. Διεθνές πιστοποιητικό γραμμής φόρτωσης (1966):
 - διεθνές πιστοποιητικό εξαίρεσης της τήρησης της γραμμής φόρτωσης.
8. Βιβλίο πετρελαίου, μέρη I και II.
9. Βιβλίο καταγραφής φορτίου.
10. Έγγραφο για τον ελάχιστο απαιτούμενο αριθμό επάνδρωσης:
 - πιστοποιητικά ειδικότητας.
11. Ιατρικά πιστοποιητικά. Βλέπε τη σύμβαση IMO αριθ. 73 για τις ιατρικές εξετάσεις των ναυτικών.
12. Στοιχεία ευσταθείας.
13. Αντίγραφο του εγγράφου συμμόρφωσης και πιστοποιητικό που εκδίδεται σύμφωνα με το διεθνή κώδικα διαχείρισης για την ασφαλή ναυσιπλοία και την πρόληψη της ρύπανσης [ψήφισμα IMO A.741 (18)].
14. Πιστοποιητικά για την αντοχή του σκάφους και του μηχανικού εξοπλισμού του πλοίου, το οποίο εκδίδεται από τον αρμόδιο νηογνώμονα (απαιτείται μόνον όταν το πλοίο διατηρεί την κλάση του σε ένα νηογνώμονα).

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙΙ

ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑΤΑ «ΣΑΦΩΝ ΛΟΓΩΝ» ΓΙΑ ΛΕΠΤΟΜΕΡΕΣΤΕΡΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ

(που αναφέρεται στο άρθρο 6 παράγραφος 3)

1. Πλοία που αναφέρονται στο παράρτημα Ι, εκτός από το σημείο 1.
2. Έκθεση ή κοινοποίηση άλλου κράτους μέλους.
3. Αναφορά ή καταγγελία του πλοίαρχου, μέλους του πληρώματος ή οποιουδήποτε προσώπου ή οργανισμού που έχει έννομο συμφέρον για την ασφαλή κίνηση του πλοίου, τις συνθήκες διαβίωσης και εργασίας επί του πλοίου, ή την πρόληψη της ρύπανσης, εκτός εάν το οικείο κράτος μέλος κρίνει ότι η έκθεση ή η καταγγελία είναι προφανώς αδικαιολόγητες. Η ταυτότητα του προσώπου που υποβάλλει την αναφορά ή την καταγγελία δεν αποκαλύπτεται στον πλοίαρχο ή τον πλοιοκτήτη του συγκεκριμένου πλοίου.
4. Το πλοίο συνεκρούσθη καθ' οδόν προς το λιμένα.
5. Το βιβλίο πετρελαίου δεν τηρείται ορθώς.
6. Το πλοίο κατηγορήθηκε για δήθεν παράβαση των διατάξεων για την απόρριψη επικίνδυνων ουσιών ή λυμάτων.
7. Κατά την εξέταση των πιστοποιητικών και των λοιπών εγγράφων [βλέπε άρθρο 6 παράγραφος 1 στοιχείο α) και παράγραφος 2], διαπιστώθηκαν ανακρίβειες.
8. Ενδείξεις ότι το πλήρωμα δεν είναι σε θέση να τηρεί τις απαιτήσεις του άρθρου 8 της οδηγίας 94/58/ΕΚ του Συμβουλίου της 22ας Νοεμβρίου 1994 σχετικά με το ελάχιστο επίπεδο εκπαίδευσης των ναυτικών⁽¹⁾.
9. Ενδείξεις ότι οι εργασίες φορτοεκφόρτωσης και οι λοιπές εργασίες δεν εκτελούνται ασφαλώς, ή σύμφωνα με τις κατευθυντήριες γραμμές του ΙΜΟ, π.χ. η περιεκτικότητα του βασικού δικτύου παροχής αδρανούς αερίου των δεξαμενών φορτίου σε οξυγόνο υπερβαίνει την οριζόμενη ανώτατη στάθμη.
10. Παράλειψη εκ μέρους του πλοίαρχου ενός πετρελαιοφόρου να προσκομίσει τα στοιχεία του συστήματος παρακολούθησης και ελέγχου της απόρριψης πετρελαίου για το τελευταίο ταξίδι άνευ φορτίου.
11. Απουσία ενημερωμένου πίνακα κατανομής πληρώματος και επιβατών σε περίπτωση κινδύνου, ή άγνοια, από τα μέλη του πληρώματος, των καθηκόντων τους σε περίπτωση πυρκαϊάς ή εγκαταλείψεως του πλοίου.

⁽¹⁾ ΕΕ αριθ. L 319 της 12. 12. 1994, σ. 28.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ IV

ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΕΣ ΕΛΕΓΧΟΥ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

(που αναφέρονται στο άρθρο 6 παράγραφος 4)

1. Διαδικασίες για τον έλεγχο των πλοίων [ψήφισμα IMO A.466 (XII)], όπως τροποποιήθηκε.
 2. Αρχές ασφαλούς επάνδρωσης [ψήφισμα IMO A.481 (XII)] και παραρτήματα που περιλαμβάνονται στο έγγραφο για τον ελάχιστο αριθμό ασφαλούς επάνδρωσης (παράρτημα 1) και κατευθυντήριες γραμμές για την εφαρμογή των αρχών ασφαλούς επάνδρωσης (παράρτημα 2).
 3. Διαδικασίες ελέγχου των πλοίων και των απορρίψεων σύμφωνα με το παράρτημα I της MARPOL 73/78 [ψήφισμα IMO A.542 (13)].
 4. Διαδικασίες ελέγχου των πλοίων και των απορρίψεων σύμφωνα με το παράρτημα II της MARPOL 73/78 [ψήφισμα IMO MEPC 26 (23)].
 5. Διαδικασίες ελέγχου των επιχειρησιακών απαιτήσεων που σχετίζονται με την ασφάλεια των πλοίων και την πρόληψη της ρύπανσης [ψήφισμα IMO A.742 (18)].
 6. Οι διατάξεις του διεθνούς ναυτιλιακού κώδικα επικίνδυνων εμπορευμάτων.
 7. Το έγγραφο της Διεθνούς Οργάνωσης Εργασίας (ΔΟΕ) «Έλεγχος των συνθηκών εργασίας επί του πλοίου: Κατευθυντήριες γραμμές για τη διενέργειά τους».
 8. Παράρτημα I των κατευθυντήριων γραμμών για τους επιθεωρητές του ΜΣ του Παρισιού.
-

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ V

A. ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ ΠΛΟΙΩΝ ΠΟΥ ΥΠΟΒΑΛΛΟΝΤΑΙ ΣΕ ΕΝΙΣΧΥΜΕΝΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ

(που αναφέρονται στο άρθρο 7 παράγραφος 1)

1. Πετρελαιοφόρα τα οποία πρόκειται να παροπλισθούν εντός πέντε ετών το πολύ, σύμφωνα με την MARPOL 73/78, παράρτημα Ι, κανονισμός 13G, δηλαδή:
 - ένα δεξαμενόπλοιο αργού πετρελαίου, τουλάχιστον 20 000 τόνων νεκρού φορτίου ή ένα δεξαμενόπλοιο προϊόντων 30 000 τόνων νεκρού φορτίου, το οποίο δεν ανταποκρίνεται στις απαιτήσεις νέου πετρελαιοφόρου, όπως ορίζονται στον κανονισμό 1.26 του παραρτήματος Ι της MARPOL 73/78, υποβάλλεται σε ενισχυμένη επιθεώρηση, 20 έτη μετά την παράδοσή του, όπως αναφέρεται στο συμπλήρωμα, έντυπο Β, του πιστοποιητικού ΙΟΡΡ, ή 25 έτη μετά την ημερομηνία αυτή, εάν οι πλευρικές δεξαμενές του πλοίου ή οι χώροι του διπλού πυθμένα που δεν χρησιμοποιούνται για τη μεταφορά πετρελαίου ανταποκρίνονται στις απαιτήσεις του κανονισμού 13G(4) του παραρτήματος αυτού, εκτός εάν έχει τροποποιηθεί ώστε να ανταποκρίνεται προς τον κανονισμό 13F του ίδιου παραρτήματος,
 - ένα πετρελαιοφόρο, όπως αναφέρεται ανωτέρω, το οποίο ανταποκρίνεται στις απαιτήσεις νέου πετρελαιοφόρου, όπως ορίζονται στον κανονισμό 1.26 του παραρτήματος Ι της MARPOL 73/78, υποβάλλεται σε ενισχυμένη επιθεώρηση 25 έτη μετά την ημερομηνία παράδοσής του, όπως αναφέρεται στο συμπλήρωμα, έντυπο Β του πιστοποιητικού ΙΟΡΡ, εκτός εάν ανταποκρίνεται ή έχει τροποποιηθεί ώστε να ανταποκρίνεται προς τον κανονισμό 13F του παραρτήματος αυτού.
2. Φορτηγά πλοία μεταφοράς φορτίου εις χύμα, ηλικίας άνω των δώδεκα ετών, όπως καθορίζεται με βάση την ημερομηνία ναυπήγησης που αναφέρεται στα πιστοποιητικά ασφαλείας του πλοίου.
3. Επιβατηγά.
4. Δεξαμενόπλοια μεταφοράς φυσικού αερίου και χημικών προϊόντων, ηλικίας άνω των δέκα ετών, όπως καθορίζεται με βάση την ημερομηνία ναυπήγησης που αναφέρεται στα πιστοποιητικά ασφαλείας του πλοίου.

B. ΜΗ ΥΠΟΧΡΕΩΤΙΚΕΣ ΚΑΤΕΥΘΥΝΤΗΡΙΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ ΓΙΑ ΕΝΙΣΧΥΜΕΝΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ ΟΡΙΣΜΕΝΩΝ ΚΑΤΗΓΟΡΙΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

(που αναφέρονται στο άρθρο 7 παράγραφος 2)

Ανάλογα με την περίπτωση, η ενισχυμένη επιθεώρηση μπορεί να περιλαμβάνει τα ακόλουθα σημεία. Οι επιθεωρητές πρέπει να έχουν υπόψη τους ότι η διεξαγωγή της επιθεώρησης αυτής ενδέχεται να θέσει σε κίνδυνο την ασφαλή εκτέλεση ορισμένων εργασιών επί του πλοίου, π.χ. εργασίες φορτοεκφόρτωσης, εάν, κατά τη διάρκεια των εργασιών αυτών, χρειαστεί να εκτελεστούν δοκιμές που τις επηρεάζουν άμεσα.

1. ΠΛΟΙΑ ΕΝ ΓΕΝΕΙ (κατηγορίες του τμήματος Α)
 - Διακοπή ρεύματος και έναρξη λειτουργίας της εφεδρικής γεννήτριας,
 - επιθεώρηση του εφεδρικού φωτισμού,
 - λειτουργία της εφεδρικής πυροσβεστικής αντλίας με δύο σωλήνες συνδεδεμένους στην κύρια σωλήνωση σβέσεως πυρκαϊάς,
 - λειτουργία των αντλιών υδροσυλλεκτών,
 - κλείσιμο των στεγανών θυρών,
 - καθαίρεση μιας σωσίβιας λέμβου από την πλευρά της θάλασσας,
 - δοκιμαστική διακοπή εξ αποστάσεως, π.χ. των λεβήτων, του εξαερισμού και των αντλιών καυσίμου,
 - δοκιμή του μηχανισμού πηδαλίου, συμπεριλαμβανομένου του βοηθητικού μηχανισμού πηδαλίου,
 - επιθεώρηση της εφεδρικής γεννήτριας για τις εγκαταστάσεις ραδιοεπικοινωνίας,
 - επιθεώρηση και, στο μέτρο του δυνατού, δοκιμή του αποχωριστήρα του μηχανοστασίου.
2. ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΦΟΡΑ

Εκτός από τα σημεία που αναφέρονται στο τμήμα 1, η ενισχυμένη επιθεώρηση πετρελαιοφόρων μπορεί να περιλαμβάνει και τα ακόλουθα:

 - σταθερό σύστημα παραγωγής αφρού επί του καταστρώματος,

- πυροσβεστικός εξοπλισμός εν γένει,
- επιθεώρηση των κλαπέτων απομονώσεως πυρός στο μηχανοστάσιο, το αντλιοστάσιο και τα ενδιαιτήματα,
- έλεγχος της πίεσης του αδρανούς αερίου και της περιεκτικότητάς του σε οξυγόνο,
- έλεγχος του φακέλου εκθέσεων επιθεώρησης [βλέπε ψήφισμα ΙΜΟ Α.744(18)] για να εντοπιστούν ενδεχόμενες ύποπτες περιοχές που πρέπει να επιθεωρηθούν.

3. ΠΛΟΙΑ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΦΟΡΤΙΟΥ ΕΙΣ ΧΥΜΑ

Εκτός από τα σημεία που αναφέρονται στο σημείο 1, η ενισχυμένη επιθεώρηση πλοίων μεταφοράς φορτίου εις χύμα πρέπει να περιλαμβάνει και τα ακόλουθα:

- ενδεχόμενη διάβρωση των βάσεων των μηχανημάτων καταστρώματος,
- ενδεχόμενη παραμόρφωση ή/και διάβρωση των μπουκαπορτών,
- ενδεχόμενα ρήγματα ή τοπική διάβρωση των εγκάρσιων διαφραγμάτων,
- πρόσβαση στα κύτη φορτίου,
- έλεγχος του φακέλου εκθέσεων επιθεώρησης [βλέπε ψήφισμα ΙΜΟ Α.744(18)] για να εντοπιστούν ενδεχόμενες ύποπτες περιοχές που πρέπει να επιθεωρηθούν.

4. ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΦΥΣΙΚΟΥ ΑΕΡΙΟΥ ΚΑΙ ΧΗΜΙΚΩΝ ΠΡΟΪΟΝΤΩΝ

Εκτός από τα σημεία που αναφέρονται στο τμήμα 1, η ενισχυμένη επιθεώρηση δεξαμενοπλοίων μεταφοράς φυσικού αερίου και χημικών προϊόντων μπορεί να περιλαμβάνει και τα ακόλουθα:

- παρακολούθηση της δεξαμενής φορτίου και συστήματα ασφαλείας σχετικά με τη θερμοκρασία, την πίεση και το βαθμό πλήρωσης,
- συσκευή ανάλυσης οξυγόνου και εκρηξιμέτρα, συμπεριλαμβανομένης της βαθμονόμησής τους. Ύπαρξη συσκευής ανίχνευσης χημικών προϊόντων με τον δέοντα αριθμό κατάλληλων σωλήνων ανίχνευσης αερίων για το μεταφερόμενο φορτίο,
- εξοπλισμός διαφυγής από τα ενδιαιτήματα ο οποίος παρέχει κατάλληλη προστασία του αναπνευστικού συστήματος και των οφθαλμών, για κάθε άτομο επί του πλοίου (εάν αυτό επιβάλλεται λόγω των προϊόντων που αναγράφονται στο διεθνές πιστοποιητικό καταλληλότητας ή στο πιστοποιητικό καταλληλότητας για τη μεταφορά επικίνδυνων χημικών ουσιών εις χύμα ή υγροποιημένων αερίων εις χύμα, ανάλογα με την περίπτωση),
- έλεγχος της αναγραφής του μεταφερόμενου προϊόντος στο διεθνές πιστοποιητικό καταλληλότητας ή στο πιστοποιητικό καταλληλότητας για τη μεταφορά επικίνδυνων χημικών ουσιών εις χύμα ή υγροποιημένων αερίων εις χύμα, ανάλογα με την περίπτωση,
- μόνιμη πυροσβεστική εγκατάσταση του καταστρώματος, είτε είναι τύπου αφρού, είτε ξηρού χημικού προϊόντος, είτε άλλου τύπου, ανάλογα με το μεταφερόμενο προϊόν.

5. ΕΠΙΒΑΤΗΓΑ ΠΛΟΙΑ

Εκτός από τα σημεία που αναφέρονται στο τμήμα 1, η ενισχυμένη επιθεώρηση επιβατηγών πλοίων μπορεί να περιλαμβάνει και τα ακόλουθα:

- δοκιμή του συστήματος ανίχνευσης πυρκαϊάς και συναγερμού,
- δοκιμή του ασφαλούς κλεισίματος των θυρών πυρασφαλείας,
- δοκιμή του συστήματος ειδοποίησης των επιβατών,
- άσκηση πυρασφαλείας, κατά την οποία γίνεται οπωσδήποτε και επίδειξη του συνόλου της εξάρτησης των πυροσβεστών και στην οποία συμμετέχει μέρος του προσωπικού εξυπηρέτησης των επιβατών,
- απόδειξη της ικανότητας των βασικών μελών του πληρώματος να εφαρμόζουν το σχέδιο επιστασίας ασφαλείας.

Εάν κρίνεται σκόπιμο, η επιθεώρηση μπορεί να συνεχίζεται κατά το χρόνο κατά τον οποίο το πλοίο κατευθύνεται προς ή από λιμένα του κράτους μέλους, εφόσον συμφωνεί ο πλοίαρχος ή ο εφοπιστής. Οι επιθεωρητές δεν πρέπει να παρεμποδίζουν τη λειτουργία του πλοίου, ούτε να δημιουργούν καταστάσεις οι οποίες, κατά την κρίση του πλοίαρχου, θα μπορούσαν να θέσουν σε κίνδυνο την ασφάλεια των επιβατών, του πληρώματος και του πλοίου.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ VI

ΚΡΙΤΗΡΙΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΠΑΓΟΡΕΥΣΗ ΑΠΟΠΛΟΥ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ

(τα οποία αναφέρονται στο άρθρο 9 παράγραφος 3)

Εισαγωγή

Πριν αποφασίσει εάν τα ελαττώματα που διαπιστώθηκαν κατά την επιθεώρηση δικαιολογούν την απαγόρευση απόπλου του συγκεκριμένου πλοίου, ο επιθεωρητής εφαρμόζει τα κριτήρια που αναφέρονται κατωτέρω, στα σημεία 1 και 2.

Στο σημείο 3 περιέχονται παραδείγματα ελαττωμάτων τα οποία, αφεαυτών, δικαιολογούν την απαγόρευση απόπλου του συγκεκριμένου πλοίου (βλέπε άρθρο 9 παράγραφος 3).

1. Βασικά κριτήρια

Όταν ασκεί την επαγγελματική του κρίση ως προς το εάν πρέπει να απαγορευθεί ο απόπλους ενός πλοίου, ο επιθεωρητής εφαρμόζει τα ακόλουθα κριτήρια:

Χρονοδιάγραμμα:

Απαγορεύεται ο απόπλους των πλοίων τα οποία δεν μπορούν να αποπλεύσουν με ασφάλεια, κατά την πρώτη επιθεώρηση, ανεξάρτητα από το χρόνο ελλειμνισμού του πλοίου.

Κριτήριο:

Ο απόπλους του πλοίου απαγορεύεται εάν τα ελαττώματα του πλοίου είναι αρκετά σοβαρά ώστε να δικαιολογούν την επιστροφή του επιθεωρητή στο πλοίο προκειμένου να βεβαιωθεί ότι έχουν αποκατασταθεί πριν αποπλεύσει το πλοίο.

Η σοβαρότητα των ελαττωμάτων είναι συνάρτηση της ανάγκης επιστροφής του επιθεωρητή στο πλοίο, χωρίς όμως η επιστροφή αυτή να είναι υποχρεωτική. Σημαίνει απλώς ότι η αρχή πρέπει να εξακριβώνει με κάποιο τρόπο, και κατά προτίμηση με νέα επίσκεψη, ότι τα ελαττώματα αποκαταστήθηκαν πριν τον απόπλου.

2. Εφαρμογή των βασικών κριτηρίων

Όταν αποφασίζει εάν τα ελαττώματα που διαπιστώθηκαν σε ένα πλοίο είναι αρκετά σοβαρά ώστε να δικαιολογούν την απαγόρευση του απόπλου του, ο επιθεωρητής πρέπει να εξετάζει τα ακόλουθα:

- 1) διαθέτει το πλοίο τα σχετικά έγγραφα εν ισχύ;
- 2) διαθέτει το πλοίο το πλήρωμα που απαιτείται βάσει του εγγράφου για τον ελάχιστο απαιτούμενο αριθμό επάνδρωσης;

Κατά την επιθεώρηση, ο επιθεωρητής εξετάζει εάν το πλοίο ή/και το πλήρωμα είναι σε θέση:

- 3) να ταξιδεύουν ασφαλώς καθόλη τη διάρκεια του επόμενου ταξιδιού·
- 4) να χειρίζονται, να μεταφέρουν και να παρακολουθούν την κατάσταση του φορτίου καθόλη τη διάρκεια του επόμενου ταξιδιού·
- 5) να χειρίζονται ασφαλώς το μηχανοστάσιο καθόλη τη διάρκεια του επόμενου ταξιδιού·
- 6) να διατηρούν την κατάλληλη πρόωση και πηδαλιουχία καθόλη τη διάρκεια του επόμενου ταξιδιού·
- 7) να κατασβένουν αποτελεσματικά τις πυρκαϊές σε οποιοδήποτε μέρος του πλοίου κατά το επόμενο ταξίδι·
- 8) να εγκαταλείπουν το πλοίο ταχέως και ασφαλώς και να πραγματοποιούν, εφόσον χρειάζεται, ενέργειες διάσωσης κατά το επόμενο ταξίδι·
- 9) να προλαμβάνουν τη ρύπανση του περιβάλλοντος καθόλη τη διάρκεια του επόμενου ταξιδιού·
- 10) να διατηρούν την απαιτούμενη ευστάθεια καθόλη τη διάρκεια του επόμενου ταξιδιού·
- 11) να διατηρούν την απαιτούμενη στεγανότητα καθόλη τη διάρκεια του επόμενου ταξιδιού·
- 12) να επικοινωνούν, εφόσον χρειάζεται, σε καταστάσεις κινδύνου κατά το επόμενο ταξίδι·
- 13) να εξασφαλίζουν ασφαλείς και υγιείς συνθήκες επί του πλοίου καθόλη τη διάρκεια του επόμενου ταξιδιού.

Εάν η απάντηση σε οποιοδήποτε από τα ερωτήματα αυτά είναι αρνητική, και ανάλογα με όλα τα ελαττώματα που διαπιστώνονται, πρέπει να εξετάζεται σοβαρά η απαγόρευση απόπλου του πλοίου. Συνδυασμός ελαττωμάτων ήσσονος σημασίας ενδέχεται επίσης να δικαιολογεί την απαγόρευση απόπλου του πλοίου.

3. Για να υποβοηθηθεί ο επιθεωρητής κατά τη χρήση των κατευθυντήριων αυτών γραμμών, παρατίθεται κατάλογος ελαττωμάτων, ανά σύμβαση ή/και κώδικα, τα οποία θεωρούνται τόσο σοβαρά, ώστε να μπορούν να δικαιολογούν την απαγόρευση απόπλου του συγκεκριμένου πλοίου. Ο κατάλογος αυτός δεν είναι εξαντλητικός.

3.1. Γενικά

Έλλειψη πιστοποιητικών εν ισχύ, όπως απαιτείται από τις σχετικές πράξεις. Ωστόσο, τα πλοία που φέρουν τη σημαία κρατών που δεν είναι μέρη μιας σύμβασης (σχετικής πράξης) ή που δεν έχουν εφαρμόσει μια άλλη σχετική πράξη, δεν δικαιούνται να φέρουν τα πιστοποιητικά που προβλέπονται από τη σύμβαση ή την άλλη σχετική πράξη. Συνεπώς, η έλλειψη των απαιτούμενων πιστοποιητικών δεν συνιστά, από μόνη της, λόγο για την απαγόρευση απόπλου των πλοίων αυτών· ωστόσο, κατά την εφαρμογή της ρήτρας «μη ευνοϊκότερης μεταχείρισης», απαιτείται ουσιαστική τήρηση των διατάξεων πριν αποπλεύσει το πλοίο.

3.2. Τομείς που υπάγονται στη σύμβαση SOLAS (οι σχετικές παραπομπές αναφέρονται εντός παρενθέσεων)

1. Βλάβη της καλής λειτουργίας των μηχανημάτων πρόωσης και των λοιπών βασικών μηχανημάτων, καθώς και των ηλεκτρικών εγκαταστάσεων.
2. Ανεπαρκής καθαριότητα του μηχανοστασίου, υπερβολική ποσότητα λαδόνερων στους υδροσυλλέκτες, ρύπανση από πετρέλαιο της μόνωσης των σωληνώσεων, συμπεριλαμβανομένων των σωληνώσεων εξαγωγής ατμού ή αερίων του μηχανοστασίου, κακή λειτουργία των συστημάτων άντλησης των υδροσυλλεκτών.
3. Βλάβη της καλής λειτουργίας της εφεδρικής γεννήτριας, του εφεδρικού φωτισμού, των εφεδρικών συσσωρευτών και των εφεδρικών διακοπών.
4. Βλάβη της καλής λειτουργίας του κύριου και του βοηθητικού οιακοστροφίου.
5. Έλλειψη, ανεπαρκής χωρητικότητα ή σοβαρή φθορά των προσωπικών σωστικών εξοπλισμών, των ναυαγοσωστικών λέμβων και των διατάξεων καθαίρεσης.
6. Έλλειψη, ακαταλληλότητα ή σημαντική φθορά του συστήματος ανίχνευσης πυρκαϊάς, του συστήματος συναγερμού σε περίπτωση πυρκαϊάς, του πυροσβεστικού εξοπλισμού, της σταθερής πυροσβεστικής εγκατάστασης, των βαλβίδων αερισμού, των φραγμάτων πυρός, των συστημάτων ταχείας κλεισίματος, σε βαθμό που να μην ανταποκρίνονται προς τη σκοπούμενη χρήση τους.
7. Έλλειψη, σημαντική φθορά της καλής λειτουργίας του συστήματος πυρασφαλείας του καταστρώματος φορτίου επί των δεξαμενοπλοίων.
8. Έλλειψη, ακαταλληλότητα ή σοβαρή φθορά των φωτεινών, οπτικών και ηχητικών σημάτων.
9. Έλλειψη ή βλάβη της καλής λειτουργίας του εξοπλισμού ραδιοεπικοινωνίας για την επικοινωνία ασφαλείας και την επικοινωνία κινδύνου.
10. Έλλειψη ή βλάβη της καλής λειτουργίας του εξοπλισμού πλοήγησης, λαμβανομένων υπόψη των διατάξεων της SOLAS, κανονισμός V/12 (ο).
11. Έλλειψη διορθωμένων ναυτικών χαρτών ή/και όλων των άλλων ναυτικών εκδόσεων που απαιτούνται για το σκοπούμενο ταξίδι, λαμβανομένου υπόψη του γεγονότος ότι οι ηλεκτρονικοί χάρτες μπορούν να υποκαθιστούν τους συμβατικούς ναυτικούς χάρτες.
12. Έλλειψη μη σπινθηρογόνου συστήματος εξαερισμού για τα αντίλοιστάσια φορτίου (SOLAS, κανονισμός II-2/59.3.1).

3.3. Τομείς που υπάγονται στον κώδικα IBC (οι σχετικές παραπομπές αναφέρονται εντός παρενθέσεων)

1. Μεταφορά ουσίας που δεν αναφέρεται στο πιστοποιητικό καταλληλότητας ή έλλειψη πληροφοριών για το φορτίο (16.2).
2. Έλλειψη ή βλάβη των συστημάτων ασφαλείας υψηλής πίεσης (8.2.3).
3. Οι ηλεκτρικές εγκαταστάσεις δεν είναι εγγενώς ασφαλείς ή δεν αντιστοιχούν στις απαιτήσεις του κώδικα (10.2.3).
4. Πηγές ανάφλεξης σε επικίνδυνους χώρους που αναφέρονται στο σημείο 10.2 (11.3.15).

5. Παράβαση ειδικών διατάξεων (15).
 6. Ποσότητα φορτίου ανά δεξαμενή πέραν του ανωτάτου επιτρεπόμενου ορίου (16.1).
 7. Ανεπαρκής θερμοπροστασία ευαίσθητων προϊόντων (16.6)
- 3.4. *Τομείς που υπάγονται στον κώδικα IGC (οι σχετικές παραπομπές αναφέρονται εντός παρενθέσεων)*
1. Μεταφορά ουσίας που δεν αναφέρεται στο πιστοποιητικό καταλληλότητας ή έλλειψη πληροφοριών για το φορτίο (18.1).
 2. Έλλειψη συστημάτων κλεισίματος στα ενδαιτήματα ή στους χώρους υπηρεσίας (3.2.6).
 3. Το διάφραγμα δεν είναι αεροστεγές (3.3.2).
 4. Ελαττωματικός αεροφράκτης (3.6).
 5. Ελλείποντα ή ελαττωματικά επιστόμια ταχείας κλεισίματος (5.6).
 6. Ελλείποντα ή ελαττωματικά επιστόμια ασφαλείας (8.2).
 7. Οι ηλεκτρικές εγκαταστάσεις δεν είναι εγγενώς ασφαλείς ή δεν αντιστοιχούν στις απαιτήσεις του κώδικα (10.2.4).
 8. Οι ανεμιστήρες του χώρου φορτίου δεν λειτουργούν (12.1).
 9. Το σύστημα συναγερμού υψηλής πίεσης στις δεξαμενές φορτίου δεν λειτουργεί (13.4.1).
 10. Ελαττωματικό σύστημα ανίχνευσης αερίων ή/και ανίχνευσης τοξικών αερίων (13.6).
 11. Μεταφορά ουσιών που απαιτούν παρεμποδιστή χωρίς εν ισχύ πιστοποιητικό παρεμποδιστή (17/19).
- 3.5. *Τομείς που υπάγονται στη σύμβαση γραμμών φορτώσεως*
1. Σημαντικές περιοχές βλάβης ή διάβρωσης, ή ευλογίαση των ελασμάτων και συνακόλουθη σκληρότητα των καταστρωμάτων και του κύτους που επηρεάζουν την αξιοπλοΐα ή την αντοχή σε τοπικά φορτία, εκτός εάν έχουν γίνει οι κατάλληλες προσωρινές επισκευές για ταξίδι προς λιμένα όπου θα γίνουν οι μόνιμες επισκευές.
 2. Αναγνωρισμένη περίπτωση ανεπαρκούς ευστάθειας.
 3. Έλλειψη επαρκών και αξιόπιστων πληροφοριών συγκεκριμένης μορφής, οι οποίες επιτρέπουν στον πλοίαρχο, με γρήγορα και απλά μέσα, να οργανώνει τη φόρτωση και τον ερματισμό του πλοίου του κατά τρόπον ώστε να διατηρείται ένα ασφαλές περιθώριο ευστάθειας σε όλες τις φάσεις και υπό διάφορες συνθήκες ταξιδιού και ώστε να αποφεύγεται η δημιουργία απαράδεκτων καταπονήσεων στη δομή του πλοίου.
 4. Έλλειψη, σημαντική φθορά ή βλάβες συστημάτων κλεισίματος των συστημάτων για το κλείσιμο των ανοιγμάτων του κύτους και των στεγανών θυρών.
 5. Υπερφόρτωση.
 6. Έλλειψη ή αδυναμία ανάγνωσης της βυθοσήμανσης.
- 3.6. *Τομείς που υπάγονται στη σύμβαση MARPOL, παράρτημα I (οι σχετικές παραπομπές αναφέρονται εντός παρενθέσεων)*
1. Έλλειψη, σημαντική φθορά ή βλάβη της καλής λειτουργίας των φίλτρων των λαδόνερων, του συστήματος παρακολούθησης και ελέγχου των απορρίψεων πετρελαίου ή του συστήματος συναγερμού 15 ppm.
 2. Ανεπαρκής διαθέσιμη χωρητικότητα της δεξαμενής καταλοίπων ή/και κατακαθημάτων για το σκοπούμενο ταξίδι.
 3. Έλλειψη βιβλίου πετρελαίου [20(5)].
 4. Εγκατάσταση μη εγκεκριμένου βοηθητικού αγωγού αποχέτευσης.
- 3.7. *Τομείς που υπάγονται στη σύμβαση MARPOL, παράρτημα II (οι σχετικές παραπομπές αναφέρονται εντός παρενθέσεων)*
1. Έλλειψη του εγχειριδίου P&A.
 2. Το φορτίο δεν κατατάσσεται σε κατηγορίες [3(4)].

3. Έλλειψη βιβλίου φορτίου [9(6)].
 4. Μεταφορά πετρελαιοειδών ουσιών χωρίς να πληρούνται οι σχετικές απαιτήσεις ή χωρίς δεόντως τροποποιημένο πιστοποιητικό (14).
 5. Εγκατάσταση μη εγκεκριμένου βοηθητικού αγωγού αποχέτευσης.
- 3.8. *Τομείς που υπάγονται στη σύμβαση STCW*
- Ο αριθμός, η σύνθεση ή τα πιστοποιητικά του πληρώματος δεν αντιστοιχούν προς το έγγραφο για τον ελάχιστο απαιτούμενο αριθμό επάνδρωσης.
- 3.9. *Τομείς που υπάγονται στις συμβάσεις του ΔΓΕ*
1. Ανεπαρκή τρόφιμα για το ταξίδι μέχρι τον επόμενο λιμένα.
 2. Ανεπαρκές πόσιμο νερό για το ταξίδι μέχρι τον επόμενο λιμένα.
 3. Ιδιαίτερα ανθυγιεινές συνθήκες επί του πλοίου.
 4. Έλλειψη θέρμανσης στα ενδιαίματα πλοίου το οποίο λειτουργεί σε περιοχές όπου οι θερμοκρασίες ενδέχεται να είναι ιδιαίτερα χαμηλές.
 5. Υπερβολική ποσότητα απορριμμάτων, κατάληψη των διαδρόμων ή/και των ενδιαιτημάτων από εξοπλισμό ή φορτίο ή εν γένει μη ασφαλής κατάσταση στους διαδρόμους ή/και τα ενδιαίματα.
- 3.10. Τομείς οι οποίοι ενδέχεται να μη δικαιολογούν την απαγόρευση του απόπλου, αλλά να δικαιολογούν π.χ. την αναστολή των εργασιών φορτοεκφόρτωσης
- Βλάβη της καλής λειτουργίας (ή της συντήρησης) του συστήματος αδρανούς αερίου ή των εργαλείων ή μηχανημάτων φορτοεκφόρτωσης θεωρούνται ως επαρκείς λόγοι για την παύση των εργασιών φορτοεκφόρτωσης.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ VII

ΣΤΟΙΧΕΙΩΔΗ ΚΡΙΤΗΡΙΑ ΓΙΑ ΤΟΥΣ ΕΠΙΘΕΩΡΗΤΕΣ

(τα οποία αναφέρονται στο άρθρο 11 παράγραφος 1)

1. Ο επιθεωρητής πρέπει να είναι εξουσιοδοτημένος από την αρμόδια αρχή του κράτους μέλους προκειμένου να διεξάγει ελέγχους του κράτους του λιμένα.
 2. Είτε:
 - ο επιθεωρητής πρέπει να έχει συμπληρώσει ένα τουλάχιστον έτος υπηρεσίας ως επιθεωρητής του κράτους της σημαίας με αντικείμενο την εξέταση και την πιστοποίηση σύμφωνα με τις συμβάσεις,
 - και:
 - α) να διαθέτει δίπλωμα πλοίαρχου, που επιτρέπει στο άτομο αυτό να κυβερνά πλοία άνω των 1600 κοχ, σύμφωνα με τη σύμβαση STCW, κανονισμός II/2 ή
 - β) να διαθέτει δίπλωμα μηχανικού Α' τάξεως που του/της επιτρέπει να αναλαμβάνει τα καθήκοντα αυτά σε πλοία ο κύριος κινητήρας των οποίων έχει ισχύ τουλάχιστον 3000 kW, σύμφωνα με τη σύμβαση STCW, κανονισμός II/2 ή
 - γ) να έχει συμμετάσχει επιτυχώς σε εξετάσεις ναυπηγού, μηχανολόγου ή μηχανικού στον τομέα της ναυτιλίας και να έχει εργαστεί, υπό την ιδιότητα αυτή, επί τουλάχιστον πέντε έτη,
 - οι επιθεωρητές που αναφέρονται στα στοιχεία α) και β) πρέπει να έχουν υπηρετήσει επί πέντε τουλάχιστον έτη ως αξιωματικοί στους κλάδους καταστροφώματος ή μηχανής, αντίστοιχα.
- Είτε:
- ο επιθεωρητής πρέπει:
- να διαθέτει σχετικό πανεπιστημιακό δίπλωμα ή ισότιμη εκπαίδευση, και
 - να έχει εκπαιδευτεί σε σχολή επιθεωρητών ασφαλείας πλοίων, έχοντας λάβει το σχετικό δίπλωμα, και
 - να έχει υπηρετήσει επί δύο τουλάχιστον έτη ως επιθεωρητής του κράτους της σημαίας ασχολούμενος με την εξέταση και την πιστοποίηση σύμφωνα με τις συμβάσεις.
3. Δυνατότητα να συνεννοείται προφορικώς και γραπτώς με τους ναυτικούς στη γλώσσα που συνήθως χρησιμοποιείται στη θάλασσα.
 4. Επαρκείς γνώσεις των διατάξεων των διεθνών συμβάσεων και των σχετικών διαδικασιών για τη διεξαγωγή ελέγχου του κράτους του λιμένα.
 5. Γίνονται επίσης δεκτοί οι επιθεωρητές που δεν ανταποκρίνονται στα ανωτέρω κριτήρια, εάν απασχολούνται από την αρμόδια αρχή κράτους μέλους για τη διεξαγωγή ελέγχου του κράτους του λιμένα κατά την ημερομηνία έκδοσης της παρούσας οδηγίας.