

I

(Πράξεις για την ισχύ των οποίων απαιτείται δημοσίευση)

ΟΔΗΓΙΑ 1999/35/ΕΚ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

της 29ης Απριλίου 1999

σχετικά με ένα σύστημα υποχρεωτικών επιθεωρήσεων για την ασφαλή εκτέλεση τακτικών δρομολογίων από οχηματαγωγά ro-ro και ταχύπλοα επιβατηγά σκάφη

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 σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 189 Γ της συνθήκης ⁽³⁾,

Εκτιμώντας:

- (1) ότι πρέπει να ληφθούν περαιτέρω μέτρα στο πλαίσιο της κοινής πολιτικής μεταφορών, προκειμένου να κατοχυρωθεί η ασφάλεια των μεταφορών·
- (2) ότι η Κοινότητα ανησυχεί σοβαρά για τα θαλάσσια ατυχήματα οχηματαγωγών ro-ro με αποτέλεσμα τη μαζική απώλεια ανθρώπινων ζωών· ότι οι χρησιμοποιούντες οχηματαγωγά ro-ro και ταχύπλοα επιβατηγά σκάφη σε όλη την Κοινότητα δικαιούνται να αναμένουν και να λαμβάνουν κατάλληλο επίπεδο ασφαλείας·
- (3) ότι το Συμβούλιο, στο ψήφισμά του της 22ας Δεκεμβρίου 1994 για την ασφάλεια των επιβατηγών οχηματαγωγών «Roll-on/Roll-off» ⁽⁴⁾, κάλεσε

την Επιτροπή να υποβάλει προτάσεις σχετικά με ένα σύστημα υποχρεωτικής επιθεώρησης και ελέγχου για την ασφάλεια όλων των οχηματαγωγών ro-ro που εκτελούν δρομολόγια από ή προς κοινωτικούς λιμένες, συμπεριλαμβανομένου του δικαιώματος διερεύνησης των θαλάσσιων ατυχημάτων·

- (4) ότι ενόψει, ιδίως, της διάστασης των θαλάσσιων επιβατικών μεταφορών στην εσωτερική αγορά, η δράση σε κοινοτικό επίπεδο είναι ο πλέον αποτελεσματικός τρόπος καθιέρωσης ενός ελάχιστου κοινού επιπέδου ασφαλείας για τα πλοία σε όλη την Κοινότητα·

- (5) ότι η δράση σε κοινοτική κλίμακα είναι ο καλύτερος τρόπος διασφάλισης της εναρμονισμένης εφαρμογής ορισμένων αρχών που συμφωνήθηκαν στο πλαίσιο του διεθνούς ναυτιλιακού οργανισμού (ΙΜΟ), αποφεύγοντας έτσι στρεβλώσεις του ανταγωνισμού μεταξύ των διαφόρων κοινοτικών λιμένων και μεταξύ οχηματαγωγών ro-ro και ταχύπλοων επιβατηγών σκαφών·

- (6) ότι, δεδομένης της αρχής της αναλογικότητας, η οδηγία του Συμβουλίου αποτελεί τον προσήκοντα τύπο νομικής πράξης, καθόσον παρέχει το πλαίσιο για μια ενιαία και υποχρεωτική εφαρμογή των κοινών κανόνων ασφαλείας από τα κράτη μέλη, ενώ ταυτόχρονα αφήνει σε κάθε κράτος μέλος το δικαίωμα να αποφασίζει τα μέσα εφαρμογής που αρμόζουν καλύτερα στο εσωτερικό του συστήμα·

⁽¹⁾ ΕΕ C 108 της 7.4.1998, σ. 122.

⁽²⁾ ΕΕ C 407 της 28.12.1998, σ. 120.

⁽³⁾ Γνώμη του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 7ης Οκτωβρίου 1998 (ΕΕ C 328 της 26.10.1998, σ. 82), κοινή θέση του Συμβουλίου της 21ης Δεκεμβρίου 1998 (ΕΕ C 49 της 22.2.1999, σ. 15) και απόφαση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 10ης Φεβρουαρίου 1999 (δεν έχει ακόμα δημοσιευθεί στην Επίσημη Εφημερίδα).

⁽⁴⁾ ΕΕ C 379 της 31.12.1994, σ. 8.

- (7) ότι την ευθύνη για την ασφάλεια των πλοίων την φέρουν, κατ' αρχήν, τα κράτη της σημαίας· ότι κάθε κράτος μέλος θα πρέπει να εξασφαλίζει την τήρηση των απαιτήσεων ασφαλείας που εφαρμόζονται στα οχηματαγωγά ro-ro και ταχύπλοα επιβατηγά σκάφη που φέρουν τη σημαία του, καθώς και στις εταιρείες που τα εκμεταλλεύονται·

- (8) ότι ο έλεγχος από το κράτος του λιμένα δεν προβλέπει τακτικές και εις βάθος προληπτικές επιθεωρήσεις και εξακριβώσεις για τα οχηματαγωγά go-go και τα ταχύπλοα επιβατηγά σκάφη· ότι, επομένως, θα πρέπει να εξακριβώνεται εάν οι εταιρείες και τα οχηματαγωγά και τα σκάφη τους συμμορφούνται προς τα πρότυπα ασφαλείας που συμφωνούνται στο πλαίσιο του IMO και, ενδεχομένως, σε περιφερειακό επίπεδο, μέσω ενός συστήματος τακτικών υποχρεωτικών επιθεωρήσεων από τα κράτη υποδοχής· ότι οι εταιρείες θα πρέπει να εμποδίζονται να εκμεταλλεύονται τέτοια οχηματαγωγά και σκάφη εάν αυτές οι επιθεωρήσεις αποδείξουν την ύπαρξη επικίνδυνων παρατυπιών όσον αφορά τα εν λόγω πρότυπα ασφαλείας·
- (9) ότι η παρούσα οδηγία απευθύνεται στα κράτη μέλη υπό την ιδιότητά τους ως κράτη υποδοχής· ότι οι αρμοδιότητες που απορρέουν από αυτή την ιδιότητα βασίζονται στις ειδικές ευθύνες του κράτους του λιμένα οι οποίες συμβαδίζουν πλήρως με τη σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών του 1982 για το δίκαιο της θάλασσας (UNCLOS)·
- (10) ότι για να βελτιωθεί η ασφάλεια και για να αποφευχθεί η στρέβλωση του ανταγωνισμού, τα κοινά πρότυπα ασφαλείας θα πρέπει να ισχύουν για όλα τα οχηματαγωγά go-go και ταχύπλοα επιβατηγά σκάφη, ανεξαρτήτως σημαίας, τα οποία εκτελούν τακτικά δρομολόγια από ή προς λιμένα των κρατών μελών, τόσο σε διεθνή όσο και σε εσωτερικά δρομολόγια, σε θαλάσσιες περιοχές που απέχουν περισσότερο από 20 μίλια από την ακτογραμμή όπου μπορούν να αποβιβασθούν ναυαγοί, ενώ ταυτόχρονα πρέπει να δίδεται στα κράτη μέλη η δυνατότητα να επεκτείνουν το πεδίο εφαρμογής της οδηγίας στα οχηματαγωγά go-go και ταχύπλοα επιβατηγά σκάφη που εκτελούν εσωτερικά δρομολόγια σε θαλάσσιες περιοχές που απέχουν λιγότερο από 20 μίλια από την ακτογραμμή·
- (11) ότι τα κράτη υποδοχής πρέπει να ελέγχουν κατά πόσον τα οχηματαγωγά go-go και ταχύπλοα επιβατηγά σκάφη που εκτελούν δρομολόγια από και προς κοινοτικούς λιμένες πληρούν ορισμένες εναρμονισμένες απαιτήσεις πιστοποίησης και επιθεώρησης από το κράτος της σημαίας·
- (12) ότι τα εν λόγω οχηματαγωγά go-go και ταχύπλοα επιβατηγά σκάφη θα πρέπει επίσης να πληρούν, στο στάδιο της ναυπήγησης και σε όλη τη διάρκεια ζωής τους, τα ισχύοντα πρότυπα κατάταξης όσον αφορά την κατασκευή και συντήρηση του κύτους τους, των κύριων και βοηθητικών μηχανών, του ηλεκτρολογικού εξοπλισμού και της εγκατάστασης ελέγχου και θα πρέπει να είναι εξοπλισμένα με όργανο καταγραφής δεδομένων του ταξιδιού (VDR) σύμφωνα με τις σχετικές διεθνείς απαιτήσεις·
- (13) ότι τα κράτη υποδοχής θα πρέπει να ελέγχουν εάν οι εταιρείες που παρέχουν αυτά τα δρομολόγια εκμεταλλεύονται τα οχηματαγωγά go-go και τα ταχύπλοα επιβατηγά σκάφη τους κατά τρόπο ώστε να εξασφαλίζεται η μέγιστη δυνατή ασφάλεια· ότι τα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη, εκτός του κράτους της σημαίας, θα πρέπει να έχουν τη δυνατότητα πλήρους συμμετοχής σε οιαδήποτε έρευνα θαλάσσιου ατυχήματος·
- (14) ότι είναι σημαντικό να ελέγχεται ότι οι αρχές του τρίτου κράτους της σημαίας συμπράττουν στο πλαίσιο της δέσμευσης που έχουν αναλάβει οι εταιρείες να συνεργάζονται σε κάθε έρευνα θαλάσσιου ατυχήματος ή περιστατικού και να συμμορφώνονται προς τους κανόνες των αναγνωρισμένων οργανισμών όσον αφορά την κατάταξη και, όπου αυτό ισχύει, την πιστοποίηση· ότι οι αρχές αυτές θα πρέπει να αποδέχονται την εφαρμογή των εναρμονισμένων διαδικασιών επιθεώρησης και πιστοποίησης·
- (15) ότι, προκειμένου να εξασφαλισθεί η διαρκής συμμόρφωση των οχηματαγωγών go-go και ταχύπλων επιβατηγών σκαφών προς τις απαιτήσεις της παρούσας οδηγίας, τα κράτη υποδοχής θα πρέπει να διενεργούν επιθεωρήσεις πριν από την έναρξη ενός δρομολογίου και, εν συνεχεία, κατά τακτά διαστήματα και οποτεδήποτε σημειωθεί σημαντική αλλαγή στις συνθήκες λειτουργίας·
- (16) ότι, για να μειωθεί η επιβάρυνση των εταιρειών, θα πρέπει να λαμβάνονται δεόντως υπόψη οι προηγούμενοι έλεγχοι και επιθεωρήσεις· ότι τα οχηματαγωγά go-go και τα ταχύπλοα επιβατηγά σκάφη θα πρέπει να απαλλάσσονται των επιθεωρήσεων εάν έχει επιβεβαιωθεί η συμμόρφωσή τους προς την παρούσα οδηγία για την εκτέλεση παρεμφερών δρομολογίων, τα δε οχηματαγωγά και σκάφη αντικατάστασης θα πρέπει να επωφελούνται ειδικών ρυθμίσεων· ότι τα οχηματαγωγά go-go και τα ταχύπλοα επιβατηγά σκάφη που έχουν επιθεωρηθεί από το κράτος υποδοχής και έχει αποδειχθεί ότι πληρούν τις απαιτήσεις, δεν θα πρέπει να υποβάλλονται σε λεπτομερέστερες επιθεωρήσεις δυνάμει της οδηγίας 95/21/EK του Συμβουλίου, της 19ης Ιουνίου 1995, για την επιβολή, σχετικά με την 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)⁽¹⁾·
- (17) ότι τα κράτη μέλη θα πρέπει να συνεργάζονται για την άσκηση των αρμοδιοτήτων τους ως κράτη υποδοχής·

(1) ΕΕ L 157 της 7.7.1995, σ. 1· οδηγία όπως τροποποιήθηκε τελευταία από την οδηγία 98/42/EK της Επιτροπής (ΕΕ L 184 της 27.6.1998, σ. 40).

(18) ότι τα κράτη μέλη ίσως θεωρήσουν σκόπιμο να επικουρούνται, κατά την άσκηση των καθηκόντων τους, από αναγνωρισμένους οργανισμούς που πληρούν τις απαιτήσεις της οδηγίας 94/57/ΕΚ του Συμβουλίου, της 22ας Νοεμβρίου 1994, σχετικά με τους κοινούς κανόνες και πρότυπα για τους οργανισμούς επιθεώρησης και εξέτασης πλοίων και για τις συναφείς δραστηριότητες των ναυτικών αρχών⁽¹⁾.

(19) ότι, κατά τον προγραμματισμό των επιθεωρήσεων, θα πρέπει να λαμβάνονται δεόντως υπόψη τα χρονοδιαγράμματα λειτουργίας και συντήρησης των οχηματαγωγών ro-ro και των ταχύπλων επιβατηγών σκαφών·

(20) ότι τα κράτη μέλη θα πρέπει να εξασφαλίζουν ότι το εσωτερικό τους νομικό σύστημα επιτρέπει σε αυτά, καθώς και σε κάθε άλλο ουσιαστικά ενδιαφερόμενο κράτος μέλος, να συμμετέχουν ή να συνεργάζονται στη διερεύνηση ατυχημάτων με βάση τις διατάξεις του κώδικα IMO για τη διερεύνηση θαλάσσιων ατυχημάτων· ότι το πόρισμα των εν λόγω ερευνών θα πρέπει να είναι προσιτό στο κοινό·

(21) ότι η ασφάλεια θα βελτιωθεί περισσότερο με τη λήψη συνόλου συνοδευτικών μέτρων στους τομείς των συστημάτων ραδιοναυτιλιακών βοήθημάτων, του σχεδιασμού της αντιμετώπισης έκτακτων περιστάσεων και των κατά τόπους περιορισμών στη ναυσιπλοΐα·

(22) ότι, για να καταστεί δυνατή η παρακολούθηση της εφαρμογής της παρούσας οδηγίας, θα πρέπει να δημιουργηθεί βάση δεδομένων, η οποία θα βασίζεται στις πληροφορίες που προκύπτουν από τις επιθεωρήσεις·

(23) ότι είναι αναγκαίο μια επιτροπή απαρτιζόμενη από αντιπροσώπους των κρατών μελών να επικουρεί την Επιτροπή στην αποτελεσματική εφαρμογή της παρούσας οδηγίας· ότι η επιτροπή που συστάθηκε με βάση το άρθρο 12 της οδηγίας 93/75/ΕΟΚ του Συμβουλίου, 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⁽²⁾, μπορεί να αναλάβει το καθήκον αυτό·

(24) ότι ορισμένες διατάξεις της οδηγίας μπορούν να αναπροσαρμοστούν από την εν λόγω επιτροπή για να τις ευθυγραμμίσει προς τα μέτρα της Κοινό-

τητας ή του IMO και να βελτιώσει το καθεστώς που προβλέπει η οδηγία, προκειμένου να λαμβάνονται υπόψη οι μελλοντικές τροποποιήσεις της διεθνούς σύμβασης του 1974 περί ασφάλειας της ανθρώπινης ζωής εν θάλασση (Solas), οι οποίες τίθενται σε ισχύ, και να εξασφαλισθεί η εναρμονισμένη εφαρμογή των τροποποιήσεων ορισμένων ψηφισμάτων του IMO χωρίς να διευρυνθεί το πεδίο εφαρμογής της οδηγίας,

ΕΞΕΛΩΣΕ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΟΔΗΓΙΑ:

Άρθρο 1

Στόχος

Στόχος της παρούσας οδηγίας είναι να καθοριστεί ένα σύστημα υποχρεωτικών επιθεωρήσεων το οποίο θα παράσχει μεγαλύτερη βεβαιότητα ασφαλούς εκτέλεσης των τακτικών δρομολογίων με οχηματαγωγά ro-ro και ταχύπλοα επιβατηγά σκάφη από ή προς λιμένες των κρατών μελών της Κοινότητας και να παρασχεθεί το δικαίωμα στα κράτη μέλη να διεξάγουν, να συμμετέχουν ή να συνεργάζονται σε οιαδήποτε έρευνα θαλάσσιων ατυχημάτων ή περιστατικών στα δρομολόγια αυτά.

Άρθρο 2

Ορισμοί

Για τους σκοπούς της παρούσας οδηγίας και των παραρτημάτων της, νοείται ως:

α) «οχηματαγωγό ro-ro», το θαλασσοπλοούν επιβατηγό σκάφος που διαθέτει εγκαταστάσεις επιβίβασης και αποβίβασης οδικών ή σιδηροδρομικών οχημάτων και μεταφέρει άνω των δώδεκα επιβατών·

β) «ταχύπλοο επιβατηγό σκάφος», το ταχύπλοο σκάφος όπως αυτό ορίζεται στον κανονισμό 1 του κεφαλαίου X της σύμβασης Solas του 1974, όπως έχει τροποποιηθεί την ημερομηνία έκδοσης της παρούσας οδηγίας, το οποίο μεταφέρει πάνω από δώδεκα άτομα·

γ) «επιβάτης», κάθε άτομο εκτός από:

i) τον πλοίαρχο και τα μέλη του πληρώματος ή άλλα άτομα που απασχολούνται ή έχουν προσληφθεί υπό οποιαδήποτε ιδιότητα στο πλοίο για τις ανάγκες του εν λόγω πλοίου και

ii) τα παιδιά ηλικίας κάτω του ενός έτους·

(1) ΕΕ L 319 της 12.12.1994, σ. 20· οδηγία όπως τροποποιήθηκε από την οδηγία 97/58/ΕΚ της Επιτροπής (ΕΕ L 274 της 7.10.1997, σ. 8).

(2) ΕΕ L 247 της 5.10.1993, σ. 19· οδηγία όπως τροποποιήθηκε τελευταία από την οδηγία 98/74/ΕΚ της Επιτροπής (ΕΕ L 276 της 13.10.1998, σ. 7).

- δ) «σύμβαση Solas του 1974», η διεθνής σύμβαση περί ασφαλείας της ανθρώπινης ζωής εν θαλάσση, καθώς και τα πρωτόκολλα και οι τροποποιήσεις της, οι οποίες ισχύουν την ημερομηνία έκδοσης της παρούσας οδηγίας·
- ε) «κώδικας ταχύπλων σκαφών», ο «διεθνής κώδικας ασφαλείας ταχύπλων σκαφών» που περιέχεται στο ψήφισμα MSC 36 (63) της επιτροπής ναυτικής ασφαλείας του ΙΜΟ, της 20ής Μαΐου 1994, όπως έχει τροποποιηθεί κατά την ημερομηνία έκδοσης της παρούσας οδηγίας·
- στ) «τακτικό δρομολόγιο», μια σειρά διαπλεύσεων οχηματαγωγού ro-ro ή ταχύπλου επιβατηγού σκάφους οι οποίες εκτελούνται κατά τρόπο που να εξυπηρετείται η συγκοινωνία μεταξύ των αυτών δύο ή περισσότερων λιμένων, ή σειρά δρομολογίων από και προς τον ίδιο λιμένα χωρίς ενδιάμεσες προσεγγίσεις, είτε:
- i) σύμφωνα με δημοσιευμένο πρόγραμμα ή
- ii) με διαπλεύσεις τόσο τακτικές ή συχνές ώστε να αποτελούν αναγνωρίσιμο συστηματικό σύνολο·
- ζ) «θαλάσσια περιοχή», οιαδήποτε θαλάσσια περιοχή, που περιλαμβάνεται σε κατάλογο που καταρτίζεται σύμφωνα με το άρθρο 4 της οδηγίας 98/18/ΕΚ του Συμβουλίου, της 17ης Μαρτίου 1998, για τους κανόνες και τα πρότυπα ασφαλείας για τα επιβατηγά πλοία ⁽¹⁾·
- η) «πιστοποιητικά» νοούνται:
- i) για τα οχηματαγωγά ro-ro και τα ταχύπλοα επιβατηγά σκάφη που εκτελούν διεθνή δρομολόγια, τα πιστοποιητικά ασφαλείας που εκδίδονται δυνάμει της σύμβασης Solas του 1974, όπως έχει τροποποιηθεί, καθώς και τα σχετικά μητρώα εξοπλισμού και, ενδεχομένως, τα πιστοποιητικά απαλλαγής και οι άδειες λειτουργίας,
- ii) για τα οχηματαγωγά ro-ro ή ταχύπλοα επιβατηγά σκάφη που εκτελούν εσωτερικά δρομολόγια, τα πιστοποιητικά ασφαλείας που εκδίδονται σύμφωνα με την οδηγία 98/18/ΕΚ καθώς και τα σχετικά μητρώα εξοπλισμού και, ενδεχομένως, τα πιστοποιητικά απαλλαγής και οι άδειες λειτουργίας·
- θ) «πιστοποιητικό απαλλαγής», οιοδήποτε πιστοποιητικό εκδοθέν με βάση τις διατάξεις του κανονισμού I B/12(α)(vi) της σύμβασης Solas του 1974·
- ι) «αρχή του κράτους της σημαίας», οι αρμόδιες αρχές του κράτους του οποίου τη σημαία δικαιούται να φέρει το οχηματαγωγό πλοίο ro-ro ή το ταχύπλοο επιβατηγό σκάφος·
- ια) «κράτος υποδοχής», ένα κράτος μέλος προς ή από τον ή τους λιμένες του οποίου ένα οχηματαγωγό πλοίο ro-ro ή ένα ταχύπλοο επιβατηγό σκάφος εκτελεί τακτικό δρομολόγιο·
- ιβ) «διεθνές δρομολόγιο», ένα δρομολόγιο διά θαλάσσης από ένα λιμένα κράτους μέλους προς έναν λιμένα εκτός του εν λόγω κράτους μέλους, ή αντιστρόφως·
- ιγ) «εσωτερικό δρομολόγιο», ένα δρομολόγιο σε θαλάσσιες περιοχές από ένα λιμένα κράτους μέλους προς τον ίδιο ή άλλο λιμένα εντός αυτού του κράτους μέλους·
- ιδ) «αναγνωρισμένος οργανισμός», ένας οργανισμός αναγνωρισμένος σύμφωνα με το άρθρο 4 της οδηγίας 94/57/ΕΚ·
- ιε) «εταιρεία», μια εταιρεία που εκμεταλλεύεται ένα ή περισσότερα οχηματαγωγά ro-ro, για την οποία έχει εκδοθεί έγγραφο συμμόρφωσης σύμφωνα με το άρθρο 5 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 3051/95 του Συμβουλίου, της 8ης Δεκεμβρίου 1995, για τη διαχείριση της ασφάλειας των επιβατηγών οχηματαγωγών πλοίων, Roll-on/Roll-off (ro-ro) ⁽²⁾ ή μια εταιρεία που εκμεταλλεύεται ταχύπλοα επιβατηγά σκάφη, για την οποία έχει εκδοθεί έγγραφο συμμόρφωσης σύμφωνα με τον κανονισμό IX/4 της σύμβασης Solas του 1974, όπως έχει τροποποιηθεί την ημερομηνία έκδοσης της παρούσας οδηγίας·
- ιστ) «κώδικας για την έρευνα θαλάσσιων ατυχημάτων», ο κώδικας για την έρευνα των θαλάσσιων ατυχημάτων και περιστατικών που έχει εκδώσει ο ΙΜΟ με το ψήφισμα A.849(20) της συνέλευσής του στις 27 Νοεμβρίου 1997·
- ιζ) «ειδική επιθεώρηση», μια επιθεώρηση εκτελούμενη από το κράτος υποδοχής, όπως ορίζουν τα άρθρα 6 και 8·
- ιη) «ειδικευμένος επιθεωρητής», ο δημόσιος υπάλληλος ή οιοδήποτε άλλο άτομο, δόντως εξουσιοδοτημένο από την αρμόδια αρχή ενός κράτους μέλους να διενεργεί επιθεωρήσεις και ελέγχους σχετιζόμενους με τα πιστοποιητικά και ο οποίος πληροί τα κριτήρια περί προσόντων και ανεξαρτησίας που ορίζει το παράρτημα V·
- ιθ) «ελάττωμα», η κατάσταση που δεν είναι σύμφωνη προς τις απαιτήσεις της παρούσας οδηγίας.

⁽²⁾ ΕΕ L 320 της 30.12.1995, σ. 14· κανονισμός όπως τροποποιήθηκε από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 179/98 της Επιτροπής (ΕΕ L 19 της 24.1.1998, σ. 35).

⁽¹⁾ ΕΕ L 144 της 15.5.1998, σ. 1.

Άρθρο 3

Πεδίο εφαρμογής

1. Η παρούσα οδηγία ισχύει για όλα τα οχηματαγωγά ro-ro και ταχύπλοα επιβατηγά σκάφη που εκτελούν τακτικό δρομολόγιο από ή προς λιμένα κράτους μέλους, ανεξαρτήτως της σημαίας τους, όταν χρησιμοποιούνται σε διεθνή ή εσωτερικά δρομολόγια σε θαλάσσιες περιοχές που καλύπτονται από την κατηγορία Α που αναφέρεται στο άρθρο 4 της οδηγίας 98/18/ΕΚ.

2. Ένα κράτος μέλος μπορεί να εφαρμόζει την παρούσα οδηγία σε οχηματαγωγά ro-ro και ταχύπλοα επιβατηγά σκάφη χρησιμοποιούμενα σε εσωτερικά δρομολόγια σε άλλες θαλάσσιες περιοχές άλλες από εκείνες που αναφέρονται στην παράγραφο 1. Στις περιπτώσεις αυτές, οι σχετικοί κανόνες ισχύουν για όλα τα οχηματαγωγά ro-ro ή ταχύπλοα επιβατηγά σκάφη που χρησιμοποιούνται υπό τους ίδιους όρους, χωρίς διάκριση όσον αφορά τη σημαία, την εθνικότητα ή τον τόπο εγκατάστασης της εταιρείας.

Άρθρο 4

Αρχικές επαληθεύσεις που απαιτούνται για τα οχηματαγωγά ro-ro ή τα ταχύπλοα επιβατηγά σκάφη

1. Πριν από την έναρξη εκτέλεσης δρομολογίου από ένα οχηματαγωγό ro-ro ή ταχύπλοο επιβατηγό σκάφος σε τακτικό δρομολόγιο, ή εντός δώδεκα μηνών από την ημερομηνία που αναφέρεται στο άρθρο 19 παράγραφος 1 για οχηματαγωγό ro-ro ή ταχύπλοο επιβατηγό σκάφος που εκτελεί ήδη τακτικό δρομολόγιο, την εν λόγω ημερομηνία, τα κράτη υποδοχής ελέγχουν αν τα οχηματαγωγά ro-ro και τα ταχύπλοα επιβατηγά σκάφη:

- α) διαθέτουν έγγραφα πιστοποιητικά, εκδοθέντα από τις αρχές του κράτους της σημαίας ή από αναγνωρισμένο οργανισμό που ενεργεί εξ ονόματός του·
- β) έχουν επιθεωρηθεί για την έκδοση πιστοποιητικών σύμφωνα με τις σχετικές διαδικασίες και κατευθύνσεις, που περιέχει το ψήφισμα Α.746(18) της συνέλευσης του ΙΜΟ σχετικά με τις κατευθύνσεις επιθεώρησης με βάση εναρμονισμένο σύστημα επιθεώρησης και πιστοποίησης, με τη μορφή που έχουν οι κατευθύνσεις κατά την ημερομηνία έκδοσης της παρούσας οδηγίας ή με διαδικασίες που έχουν καθορισθεί για να επιτευχθεί ο ίδιος στόχος·
- γ) πληρούν τα πρότυπα κατάταξής τους που έχουν ορισθεί με τους κανόνες αναγνωρισμένου οργανισμού ή κανόνες αποδεκτούς ως ισότιμους από τις αρχές του κράτους της σημαίας για την κατασκευή και συντήρηση του κύτους τους, του μηχανολογικού και ηλεκτρολογικού εξοπλισμού τους και της εγκατάστασης ελέγχου·

δ) είναι εξοπλισμένα με όργανο καταγραφής δεδομένων του ταξιδιού (VDR) με σκοπό να διατίθενται πληροφορίες σε περίπτωση έρευνας ατυχήματος. Το VDR πρέπει να πληροί τα πρότυπα επιδόσεων του ψηφίσματος Α.861(20) της συνέλευσης του ΙΜΟ της 27ης Νοεμβρίου 1997 και να πληροί τα πρότυπα δοκιμής που ορίζει το πρότυπο αριθ. 61996 της διεθνούς ηλεκτροτεχνικής επιτροπής (IEC). Ωστόσο, για τα VDR που τοποθετούνται σε οχηματαγωγά ro-ro ή ταχύπλοα επιβατηγά σκάφη κατασκευασμένα πριν από την έναρξη ισχύος της παρούσας οδηγίας, μπορούν να χορηγηθούν απαλλαγές σχετικά με τη συμμόρφωση προς ορισμένες απαιτήσεις. Οι απαλλαγές και οι όροι χορήγησής τους εκδίδονται σύμφωνα με τη διαδικασία που ορίζει το άρθρο 16·

ε) πληρούν τις ειδικές απαιτήσεις περί ευστάθειας που έχουν εγκριθεί σε περιφερειακό επίπεδο και έχουν μεταφερθεί στην εθνική τους νομοθεσία σύμφωνα με τη διαδικασία κοινοποίησης που προβλέπεται στην οδηγία 98/34/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 22ας Ιουνίου 1998, για την καθιέρωση της διαδικασίας πληροφόρησης στον τομέα των τεχνικών προτύπων και προδιαγραφών και των κανόνων σχετικά με τις υπηρεσίες της κοινωνίας των πληροφοριών⁽¹⁾, όταν εκτελούν σε αυτή την περιοχή δρομολόγιο το οποίο καλύπτεται από την προαναφερθείσα εθνική νομοθεσία, υπό την προϋπόθεση ότι αυτές οι απαιτήσεις δεν υπερβαίνουν εκείνες που ορίζονται στο παράρτημα του ψηφίσματος 14 (απαιτήσεις περί ευστάθειας, σχετικές με τη σύμβαση) της διάσκεψης Solas του 1995 και έχουν κοινοποιηθεί εγκαίρως στο γενικό γραμματέα του ΙΜΟ, σύμφωνα με τις διαδικασίες που ορίζονται στο σημείο 3 του εν λόγω ψηφίσματος.

2. Η παράγραφος 1 στοιχείο ε) εφαρμόζεται στα ταχύπλοα επιβατηγά σκάφη μόνο, όπου συντρέχει λόγος.

Άρθρο 5

Αρχικές επαληθεύσεις που απαιτούνται για τις εταιρείες και τα κράτη υποδοχής

Πριν από την έναρξη τακτικών δρομολογίων από ένα οχηματαγωγό ro-ro ή ταχύπλοο επιβατηγό σκάφος, ή εντός δώδεκα μηνών από την ημερομηνία που αναφέρεται στο άρθρο 19 παράγραφος 1 για οχηματαγωγό ro-ro ή ταχύπλοο επιβατηγό σκάφος που εκτελεί ήδη τακτικό δρομολόγιο, τα κράτη υποδοχής:

⁽¹⁾ ΕΕ L 204 της 21.7.1998, σ. 37· οδηγία όπως τροποποιήθηκε από την οδηγία 98/48/ΕΚ (ΕΕ L 217 της 5.8.1998, σ. 18).

1. Ελέγχουν ότι οι εταιρείες που θέτουν ή πρόκειται να θέσουν σε τακτικό δρομολόγιο τα σκάφη αυτά:
 - α) λαμβάνουν τα αναγκαία μέτρα για να εξασφαλίσουν ότι εφαρμόζονται οι ειδικές απαιτήσεις που ορίζει το παράρτημα I και παρέχουν στα κράτη υποδοχής που ενέχονται στο τακτικό δρομολόγιο τα αποδεικτικά στοιχεία συμμόρφωσης προς την παρούσα παράγραφο και προς το άρθρο 4·
 - β) θα συμφωνούν εκ των προτέρων ότι τα κράτη υποδοχής, και οιοδήποτε άλλο ουσιαστικά ενδιαφερόμενο κράτος μέλος, δύνανται να διενεργούν, να συμμετέχουν πλήρως ή να συνεργάζονται στην έρευνα σχετικά με θαλάσσιο ατύχημα ή περιστατικό σύμφωνα με το άρθρο 12 και ότι θα τους παρέχει πρόσβαση στις πληροφορίες που έχει καταγράψει το VDR του οχηματαγωγού ή σκάφους τους που ενέχει στο εν λόγω ατύχημα ή περιστατικό.
2. Ελέγχουν, για τα οχηματαγωγά ή τα σκάφη που φέρουν σημαία τρίτου κράτους, κατά πόσον το κράτος της σημαίας έχει αποδεχθεί τη δέσμευση της εταιρείας να συμμορφούνται προς τις απαιτήσεις της παρούσας οδηγίας.

Άρθρο 6

Αρχικές ειδικές επιθεωρήσεις

1. Πριν από την έναρξη τακτικών δρομολογίων από ένα οχηματαγωγό ro-ro ή ταχύπλοο επιβατηγό σκάφος, ή εντός δώδεκα μηνών από την ημερομηνία που αναφέρεται στο άρθρο 19 παράγραφος 1 για οχηματαγωγό ro-ro ή ταχύπλοο επιβατηγό σκάφος που εκτελεί ήδη τακτικό δρομολόγιο την εν λόγω ημερομηνία, τα κράτη υποδοχής εκτελούν αρχική ειδική επιθεώρηση, σύμφωνα με τα παραρτήματα I και III, για να βεβαιωθούν ότι το οχηματαγωγό ro-ro ή το ταχύπλοο επιβατηγό σκάφος πληροί τις απαραίτητες απαιτήσεις για ασφαλή λειτουργία σε τακτικό δρομολόγιο.
2. Εφόσον το παρόν άρθρο εφαρμόζεται πριν από την έναρξη εκτέλεσης των δρομολογίων, τα κράτη υποδοχής ορίζουν ημερομηνία για την αρχική ειδική επιθεώρηση η οποία διεξάγεται εντός μηνός το αργότερο μετά την παραλαβή των στοιχείων που είναι απαραίτητα για την ολοκλήρωση της εξακρίβωσης δυνάμει των άρθρων 4 και 5.

Άρθρο 7

Ειδικές διατάξεις

1. Όταν ένα οχηματαγωγό ro-ro ή ένα ταχύπλοο επιβατηγό σκάφος πρόκειται να χρησιμοποιηθεί σε άλλο

τακτικό δρομολόγιο, το νέο κράτος υποδοχής λαμβάνει υπόψη του στο μέγιστο βαθμό τις εξακριβώσεις και επιθεωρήσεις που έχουν ήδη διεξαχθεί στο εν λόγω οχηματαγωγό ή σκάφος για τη διεξαγωγή προηγούμενου τακτικού δρομολογίου που καλύπτεται από την παρούσα οδηγία. Εφόσον το νέο κράτος υποδοχής είναι ικανοποιημένο με τις προηγούμενες εξακριβώσεις και επιθεωρήσεις και εφόσον αυτές είναι σχετικές με τους νέους όρους λειτουργίας, τα άρθρα 4, 5 και 6 δεν χρειάζεται να εφαρμόζονται προ της έναρξης του νέου τακτικού δρομολογίου του οχηματαγωγού ro-ro ή του ταχύπλοου επιβατηγού σκάφους.

2. Η εφαρμογή των άρθρων 4, 5 και 6 δεν απαιτείται όταν ένα οχηματαγωγό ro-ro ή ταχύπλοο επιβατηγό σκάφος το οποίο συμμορφούται προς την παρούσα οδηγία και εκτελεί ήδη τακτικά δρομολόγια, μεταφέρεται σε άλλο τακτικό δρομολόγιο του οποίου τα χαρακτηριστικά της γραμμής αναγνωρίζονται από τα οικεία κράτη υποδοχής ότι είναι όμοια, και όλα τα κράτη υποδοχής συμφωνούν ότι το οχηματαγωγό ro-ro ή το ταχύπλοο επιβατηγό σκάφος πληροί όλες τις απαιτήσεις ασφαλούς διεξαγωγής του δρομολογίου αυτού.

Κατόπιν σχετικής αιτήσεως μιας εταιρείας, τα ενδιαφερόμενα κράτη υποδοχής μπορούν να επιβεβαιώσουν εκ των προτέρων τη συμφωνία τους όσον αφορά την ομοιότητα των χαρακτηριστικών της γραμμής.

3. Σε περιπτώσεις όπου, λόγω απρόβλεπτων περιστάσεων, ένα οχηματαγωγό ro-ro ή ταχύπλοο επιβατηγό σκάφος πρέπει να αντικαταστήσει ταχέως το αρχικό για να εξασφαλιστεί η συνέχεια του δρομολογίου, και εφόσον δεν εφαρμόζονται οι παράγραφοι 1 και 2, το κράτος υποδοχής μπορεί να επιτρέπει τη λειτουργία του οχηματαγωγού ro-ro ή ταχύπλοου επιβατηγού σκάφους υπό την προϋπόθεση ότι:

- α) η οπτική επιθεώρηση και ο έλεγχος των εγγράφων δεν προξενεί ανησυχίες ότι το οχηματαγωγό ro-ro ή ταχύπλοο επιβατηγό σκάφος δεν πληροί τις απαραίτητες απαιτήσεις ασφαλούς λειτουργίας και
- β) το κράτος υποδοχής εκτελεί τις εξακριβώσεις και επιθεωρήσεις βάσει των άρθρων 4, 5 και 6 εντός μηνός.

Άρθρο 8

Τακτικές ειδικές και άλλες επιθεωρήσεις

1. Τα κράτη υποδοχής πρέπει, μία φορά ανά δώδεκα μήνες να διενεργούν:

- ειδική επιθεώρηση, σύμφωνα με το παράρτημα III και
- επιθεώρηση στη διάρκεια τακτικού δρομολογίου, σκοπός της οποίας είναι να καλύψει αρκετά από τα σημεία που εκτίθενται στα παραρτήματα I, III και IV προκειμένου να βεβαιωθεί το κράτος υποδοχής ότι το οχηματαγωγό ή το σκάφος εξακολουθεί να πληροί τις απαραίτητες απαιτήσεις ασφαλούς λειτουργίας.

Μια αρχική ειδική επιθεώρηση σύμφωνα με το άρθρο 6 υπολογίζεται ως ειδική επιθεώρηση για τους σκοπούς του παρόντος άρθρου.

2. Το κράτος υποδοχής διεξάγει επίσης ειδική επιθεώρηση σύμφωνα με το παράρτημα III κάθε φορά που το οχηματαγωγό go-go ή το ταχύπλοο επιβατηγό σκάφος υπόκειται σε επισκευές, μετατροπές και μεταβολές μείζονος σημασίας, ή σε περίπτωση αλλαγής της διαχείρισης της σημαίας του ή κλάσης. Ωστόσο, στην περίπτωση αλλαγής διαχείρισης ή σημαίας, ή μετάταξης κλάσης, το κράτος υποδοχής μπορεί, αφού λάβει υπόψη του τις προηγούμενες εξακριβώσεις και τις επιθεωρήσεις του οχηματαγωγού ή σκάφους, και με την προϋπόθεση ότι η ασφαλής λειτουργία του οχηματαγωγού ή του σκάφους δεν επηρεάζεται από την αλλαγή ή την μεταφορά αυτή, να απαλλάξει το οχηματαγωγό ή το σκάφος από την ειδική επιθεώρηση που απαιτεί η παρούσα παράγραφος.

3. Στην περίπτωση που οι επιθεωρήσεις για τις οποίες γίνεται λόγος στην παράγραφο 1 επιβεβαιώσουν ή αποκαλύψουν ελαττώματα σε σχέση με τις απαιτήσεις της παρούσας οδηγίας που να δικαιολογούν απαγόρευση εκτέλεσης δρομολογίων, όλες οι δαπάνες, που άπτονται των επιθεωρήσεων σε οιαδήποτε κανονική λογιστική περίοδο, καλύπτονται από την εταιρεία.

Άρθρο 9

Κοινοποίηση

Τα κράτη υποδοχής ενημερώνουν αμέσως και γραπτώς τις εταιρείες για το αποτέλεσμα των εξακριβώσεων και επιθεωρήσεων που διεξήχθησαν δυνάμει των άρθρων 4, 5, 6 και 8.

Άρθρο 10

Απαγόρευση εκτέλεσης δρομολογίων

1. Το κράτος υποδοχής εμποδίζει τη διεξαγωγή τακτικού δρομολογίου από οχηματαγωγό go-go ή ταχύπλοο επιβατηγό σκάφος:

- α) όταν αδυνατεί να επιβεβαιώσει τη συμμόρφωση προς τις απαιτήσεις των άρθρων 4 και 5·
- β) οποτεδήποτε διαπιστώνονται ελαττώματα στη διάρκεια των επιθεωρήσεων που αναφέρονται στα άρθρα 6 και 8 τα οποία θέτουν σε άμεσο κίνδυνο τη ζωή, το οχηματαγωγό ή το σκάφος, το πλήρωμά του και τους επιβάτες·

γ) όταν υφίσταται διαπιστωμένη αδυναμία συμμόρφωσης προς τις κοινοτικές πράξεις που παρατίθενται στο παράρτημα II, η οποία θέτει σε άμεσο κίνδυνο τη ζωή, το οχηματαγωγό ή το σκάφος, το πλήρωμά του και τους επιβάτες·

δ) όποτε το κράτος της σημαίας δεν το συμβουλευθεί για τα θέματα που αναφέρονται στο άρθρο 13 παράγραφος 1 ή παράγραφος 5,

μέχρις ότου το κράτος υποδοχής αποφανθεί ότι ο κίνδυνος εξέλιπε και ότι πληρούνται οι απαιτήσεις της παρούσας οδηγίας.

Το κράτος υποδοχής ενημερώνει γραπτώς την εταιρεία για την απόφαση απαγόρευσης εκτέλεσης δρομολογίων από το συγκεκριμένο οχηματαγωγό go-go ή ταχύπλοο επιβατηγό σκάφος και αιτιολογεί πλήρως την απόφασή του.

2. Ωστόσο, όταν το οχηματαγωγό go-go ή ταχύπλοο επιβατηγό σκάφος εκτελεί ήδη τακτικά δρομολόγια και διαπιστωθούν ελαττώματα, τα κράτη υποδοχής απαιτούν από την εταιρεία να λάβει τα αναγκαία μέτρα για την ταχεία διόρθωσή τους ή εντός μιας εύθετης προκαθορισμένης χρονικής περιόδου, εφόσον τα ελαττώματα δεν θέτουν σε άμεσο κίνδυνο την ασφάλεια του οχηματαγωγού ή του σκάφους, του πληρώματος και των επιβατών του. Μετά τη διόρθωση των ελαττωμάτων, τα ενδιαφερόμενα κράτη υποδοχής ελέγχουν κατά πόσον η διόρθωση πραγματοποιήθηκε σύμφωνα με τις απαιτήσεις τους. Στην αντίθετη περίπτωση, απαγορεύουν την εκτέλεση δρομολογίων από το οχηματαγωγό ή το σκάφος.

3. Τα κράτη μέλη, σύμφωνα με την εθνική τους νομοθεσία, καταρτίζουν και διατηρούν κατάλληλες διαδικασίες όσον αφορά το δικαίωμα της εταιρείας να ασκεί προσφυγή κατά της απόφασης για απαγόρευση δρομολογίων. Οι προσφυγές διεκπεραιώνονται το ταχύτερο δυνατό. Η προσφυγή δεν συνεπάγεται αυτόματη αναστολή της απόφασης.

Η αρμόδια αρχή ενημερώνει δεόντως την εταιρεία για το δικαίωμα προσφυγής.

4. Σε περιπτώσεις όπου τα άρθρα 4, 5 και 6 εφαρμόζονται πριν από την έναρξη εκτέλεσης τακτικών δρομολογίων από οχηματαγωγό go-go ή ταχύπλοο επιβατηγό σκάφος, η απόφαση απαγόρευσης εκτέλεσης δρομολογίων για ένα πλοίο πρέπει να λαμβάνεται εντός μηνός από την αρχική ειδική επιθεώρηση και να κοινοποιείται αμέσως στην εταιρεία.

Άρθρο 11

Διαδικασίες σχετικά με τις αρχικές και τακτικές ειδικές επιθεωρήσεις

1. Τα οχηματαγωγά go-go και τα ταχύπλοα επιβατηγά σκάφη που έχουν υποβληθεί σε ειδικές επιθεωρήσεις μετά τις οποίες το (τα) εμπλεκόμενο(-α) κράτος(-η) υποδοχής έμειναν ικανοποιημένα, απαλλάσσονται από τα εν λόγω κράτη υποδοχής από τις ενισχυμένες επιθεωρήσεις, που αναφέρονται στο άρθρο 7 παράγραφος 4 της οδηγίας 95/21/EK, και από τις ενισχυμένες επιθεωρήσεις βάσει του σαφούς λόγου ότι ανήκουν στην κατηγορία επιβατηγών πλοίων, που αναφέρεται στο άρθρο 7 παράγραφος 1 και στο παράρτημα V.A.3 της εν λόγω οδηγίας.

2. Οι αρχές δύο ή περισσότερων κρατών υποδοχής που εμπλέκονται σε μια ειδική επιθεώρηση του ίδιου πλοίου ή σκάφους συνεργάζονται μεταξύ τους. Οι ειδικές επιθεωρήσεις πραγματοποιούνται από ομάδα απαρτιζόμενη από ειδικευμένους επιθεωρητές του (των) εμπλεκόμενου(-ων) κράτους(-τών) υποδοχής. Όποτε υφίσταται ανάγκη ποιοτικής αξιολόγησης της συμμόρφωσης προς τις διατάξεις που αφορούν τις κλάσεις, τα κράτη υποδοχής διασφαλίζουν ότι στην ομάδα περιλαμβάνονται οι κατάλληλοι εμπειρογνώμονες με την προσθήκη, όπου απαιτείται, ενός επιθεωρητή αναγνωρισμένου οργανισμού. Οι επιθεωρητές αναφέρουν τα ελαττώματα στις αρχές των κρατών υποδοχής. Το κράτος υποδοχής ανακοινώνει αυτές τις πληροφορίες στο κράτος της σημαίας, εάν αυτό το κράτος δεν είναι κράτος υποδοχής εμπλεκόμενο στην επιθεώρηση.

3. Ένα εμπλεκόμενο κράτος υποδοχής δύναται να συμφωνήσει να διεξαγάγει επιθεώρηση κατόπιν αιτήματος άλλου εμπλεκόμενου κράτους μέλους.

4. Τα κράτη υποδοχής, εφόσον τους το ζητήσουν οι εταιρείες, καλούν τις αρχές του κράτους της σημαίας που δεν είναι κράτος υποδοχής να αντιπροσωπευθεί σε οιαδήποτε ειδική επιθεώρηση με βάση τις διατάξεις της παρούσας οδηγίας.

5. Τα κράτη υποδοχής, όταν προγραμματίζουν επιθεώρηση σύμφωνα με τα άρθρα 6 και 8, λαμβάνουν δεόντως υπόψη το πρόγραμμα λειτουργίας και συντήρησης του οχηματαγωγού ή του σκάφους.

6. Τα πορίσματα των ειδικών επιθεωρήσεων καταγράφονται σε έκθεση, της οποίας η μορφή θα καθοριστεί σύμφωνα με τη διαδικασία που ορίζει το άρθρο 16.

7. Σε περίπτωση που τα κράτη υποδοχής εμμένουν στη διαφωνία τους σχετικά με την εκπλήρωση των απαιτή-

σεων του άρθρου 4 και του άρθρου 5 παράγραφος 1, οι αρχές ενός από τα κράτη υποδοχής που εμπλέκεται σε μία ειδική επιθεώρηση κοινοποιεί αμέσως στην Επιτροπή τους λόγους της διαφωνίας.

8. Η Επιτροπή προβαίνει αμέσως σε ενέργειες ούτως ώστε να λάβει απόφαση σύμφωνα με τη διαδικασία που ορίζει το άρθρο 16.

Άρθρο 12

Διερεύνηση ατυχήματος

1. Τα κράτη μέλη ορίζουν, στο πλαίσιο των αντίστοιχων εσωτερικών νομικών τους συστημάτων, το νομικό καθεστώς που θα επιτρέψει σε αυτά και σε οιοδήποτε άλλο ουσιαστικώς ενδιαφερόμενο κράτος μέλος να συμμετέχουν, να συνεργάζονται ή, όπου προβλέπεται στα πλαίσια του κώδικα για την έρευνα θαλάσσιων ατυχημάτων, να διεξάγουν οιαδήποτε διερεύνηση θαλάσσιου ατυχήματος ή περιστατικού όπου εμπλέκεται οχηματαγωγό go-go ή ταχύπλοο επιβατηγό σκάφος.

2. Οι όροι «ουσιαστικώς ενδιαφερόμενο κράτος», «κύριο κράτος διερεύνησης» και «θαλάσσιο ατύχημα» έχουν το ίδιο νόημα με εκείνον του κώδικα του IMO για την έρευνα θαλάσσιων ατυχημάτων.

3. Όταν ένα οχηματαγωγό go-go ή ταχύπλοο επιβατηγό σκάφος εμπλέκεται σε ναυτιλιακό ατύχημα, την ευθύνη έναρξης της διερεύνησης φέρει το κράτος στα ύδατα του οποίου συνέβη το ατύχημα ή το περιστατικό, ή εάν συνέβη σε άλλα ύδατα, το τελευταίο κράτος μέλος επίσκεψης του οχηματαγωγού ή σκάφους. Το κράτος αυτό είναι υπεύθυνο για τη διερεύνηση και το συντονισμό με άλλα ουσιαστικώς ενδιαφερόμενα κράτη έως ότου συμφωνηθεί από κοινού το κύριο κράτος διερεύνησης.

4. Τα κράτη μέλη που διεξάγουν, συμμετέχουν ή συνεργάζονται στις εν λόγω διερευνήσεις εξασφαλίζουν ότι η έρευνα ολοκληρώνεται κατά τον αποτελεσματικότερο τρόπο και εντός του βραχύτερου κατά το δυνατόν χρονικού διαστήματος, λαμβανομένου υπόψη του κώδικα για την έρευνα θαλάσσιων ναυτιλιακών ατυχημάτων.

5. Τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι οι εκθέσεις που προκύπτουν από τις διερευνήσεις αυτές δημοσιοποιούνται σύμφωνα με το σημείο 12.3 του κώδικα για την έρευνα θαλάσσιων ατυχημάτων και κοινοποιούνται στην Επιτροπή.

*Άρθρο 13***Συνοδευτικά μέτρα**

1. Τα κράτη μέλη που εκδίδουν ή αναγνωρίζουν ένα πιστοποιητικό απαλλαγής συνεργάζονται με το εμπλεκόμενο κράτος υποδοχής ή με τις αρχές του κράτους της σημαίας για να επιλύσουν οιαδήποτε διαφωνία σχετικά με το βάσιμο των απαλλαγών πριν την αρχική ειδική επιθεώρηση.

2. Τα κράτη μέλη θα πρέπει να θέτουν σε λειτουργία συστήματα ραδιοαντιλιακών βοηθημάτων από ξηράς και άλλα συστήματα πληροφοριών σύμφωνα με το ψήφισμα του ΙΜΟ Α. 795(19) για να επικουρούνται τα οχηματαγωγά ro-ro και τα ταχύπλοα επιβατηγά σκάφη στην ασφαλή εκτέλεση του τακτικού δρομολογίου, ή μέρους αυτού, για την ασφάλεια του οποίου τα κράτη μέλη φέρουν την ευθύνη.

3. Κάθε κράτος μέλος παρέχει στην Επιτροπή αντίγραφα των εκθέσεων επιθεώρησης που αναφέρονται στο άρθρο 11 παράγραφος 6, με τον αναγνωριστικό αριθμό του ΙΜΟ, εάν υφίσταται. Σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 16, η Επιτροπή μπορεί να αποφασίζει την εφαρμογή κατάλληλων μέσων για τη χορήγηση αναγνωριστικών αριθμών σε άλλα σκάφη. Εφόσον σε ένα τακτικό δρομολόγιο εμπλέκονται δύο ή περισσότερα κράτη υποδοχής, τα δεδομένα μπορούν να παρέχονται από ένα από αυτά τα κράτη υποδοχής. Η Επιτροπή συνιστά και διατηρεί βάση δεδομένων η οποία περιέχει τις παρεχόμενες πληροφορίες. Οι προϋποθέσεις πρόσβασης στη βάση δεδομένων αποφασίζονται σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 16.

4. Τα κράτη μέλη μεριμνούν ώστε οι εταιρείες που χρησιμοποιούν οχηματαγωγά ro-ro ή ταχύπλοα επιβατηγά σκάφη σε τακτικά δρομολόγια από ή προς τους λιμένες τους να είναι ικανές να διατηρούν και να εφαρμόζουν ολοκληρωμένο σύστημα ετοιμότητας για καταστάσεις εκτάκτου ανάγκης στα πλοία τους. Προς το σκοπό αυτό χρησιμοποιούν το πλαίσιο που παρέχει το ψήφισμα Α.852(20) της συνέλευσης του ΙΜΟ σχετικά με τις κατευθύνσεις για τη δομή ενός ολοκληρωμένου συστήματος ετοιμότητας. Εφόσον δύο ή περισσότερα κράτη μέλη εμπλέκονται ως κράτη υποδοχής στο τακτικό δρομολόγιο, καταρτίζουν από κοινού σχέδιο για τις διάφορες διαδρομές.

5. Τα κράτη μέλη μεριμνούν ώστε να συνεργάζονται πλήρως υπό την ιδιότητά τους ως κράτη υποδοχής με τις αρχές του κράτους της σημαίας πριν από την έκδοση της άδειας λειτουργίας ταχύπλοου επιβατηγού σκάφους, σύμφωνα με τις διατάξεις της παραγράφου 1.9.3 του κώδικα ταχύπλοων σκαφών. Εξασφαλίζουν ότι οι περιορισμοί λειτουργίας που παραγράφονται από τις κατά τόπους καταστάσεις και είναι αναγκαίοι για την προστασία της ζωής, των φυσικών πόρων και των παράκτιων δραστηριοτήτων ισχύουν ή διατηρούνται και λαμβάνουν

μέτρα για να εξασφαλίσουν την επιβολή των περιορισμών αυτών.

*Άρθρο 14***Συνεργασία μεταξύ κρατών υποδοχής**

Τα κράτη υποδοχής που εμπλέκονται στο ίδιο τακτικό δρομολόγιο, συνεργάζονται μεταξύ τους κατά την εφαρμογή της παρούσας οδηγίας.

*Άρθρο 15***Μέτρα στήριξης**

Τα κράτη μέλη ενημερώνουν τα τρίτα κράτη, τα οποία φέρουν ευθύνες είτε ως κράτη της σημαίας είτε ευθύνες παρεμφερείς με εκείνες ενός κράτους υποδοχής για οχηματαγωγά ro-ro και ταχύπλοα επιβατηγά σκάφη που επιπτούν στο πεδίο εφαρμογής της παρούσας οδηγίας και χρησιμοποιούνται μεταξύ ενός λιμένα κράτους μέλους και ενός λιμένα τρίτης χώρας, σχετικά με τις απαιτήσεις που επιβάλλει η παρούσα οδηγία σε κάθε εταιρεία που πραγματοποιεί τακτικό δρομολόγιο από ή προς λιμένα της Κοινότητας.

*Άρθρο 16***Κανονιστική επιτροπή**

1. Η Επιτροπή επικουρείται από την επιτροπή που έχει συγκροτηθεί με βάση το άρθρο 12 παράγραφος 1 της οδηγίας 93/75/ΕΟΚ.

2. Ο αντιπρόσωπος της Επιτροπής υποβάλλει στην εν λόγω επιτροπή σχέδιο των μέτρων που πρόκειται να ληφθούν. Η επιτροπή διατυπώνει τη γνώμη της για το σχέδιο αυτό σε προθεσμία που μπορεί να ορίσει ο πρόεδρος ανάλογα με τον επείγοντα χαρακτήρα του θέματος. Αποφασίζει με την πλειοψηφία που προβλέπεται στο άρθρο 148 παράγραφος 2 της συνθήκης για την έκδοση των αποφάσεων που καλείται να λάβει το Συμβούλιο βάσει πρότασης της Επιτροπής. Κατά την ψηφοφορία στην επιτροπή, οι ψήφοι των αντιπροσώπων των κρατών μελών σταθμίζονται σύμφωνα με το προαναφερόμενο άρθρο. Ο πρόεδρος δεν λαμβάνει μέρος στην ψηφοφορία.

3. α) Η Επιτροπή θεσπίζει τα σχεδιαζόμενα μέτρα όταν είναι σύμφωνα με τη γνώμη της επιτροπής.

β) Όταν τα σχεδιαζόμενα μέτρα δεν είναι σύμφωνα με τη γνώμη της επιτροπής ή ελλείπει γνώμη, η Επιτροπή υποβάλλει χωρίς καθυστέρηση στο Συμβούλιο πρόταση σχετικά με τα μέτρα που πρέπει να ληφθούν. Το Συμβούλιο αποφασίζει με ειδική πλειοψηφία. Εάν το Συμβούλιο δεν αποφασίσει εντός οκτώ εβδομάδων από την ημερομηνία υποβολής της πρότασης, τα προτεινόμενα μέτρα θεσπίζονται από την Επιτροπή.

*Άρθρο 17***Διαδικασία τροποποίησης**

Σύμφωνα με τη διαδικασία που ορίζεται στο άρθρο 16:

- α) τα παραρτήματα·
- β) οι ορισμοί·
- γ) οι αναφορές στις κοινοτικές πράξεις·
- δ) οι αναφορές στα ψηφίσματα του ΙΜΟ,

μπορούν να τροποποιούνται στο βαθμό που απαιτείται προκειμένου να ευθυγραμμίζονται με τα μέτρα της Κοινότητας ή του ΙΜΟ τα οποία έχουν τεθεί σε ισχύ, χωρίς ωστόσο να διευρύνεται το πεδίο εφαρμογής της παρούσας οδηγίας.

Τα παραρτήματα μπορούν επίσης να τροποποιούνται σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 16 όταν απαιτείται για τη βελτίωση των ρυθμίσεων που θεσπίζει η παρούσα οδηγία, χωρίς ωστόσο να διευρύνεται το πεδίο εφαρμογής της.

*Άρθρο 18***Κυρώσεις**

Τα κράτη μέλη θεσπίζουν σύστημα κυρώσεων για την παράβαση των εθνικών διατάξεων που θεσπίζονται δυνάμει της παρούσας οδηγίας και λαμβάνουν όλα τα μέτρα που είναι αναγκαία ώστε να εξασφαλιστεί η εφαρμογή των κυρώσεων αυτών. Οι προβλεπόμενες κατ' αυτόν τον τρόπο κυρώσεις, πρέπει να είναι αποτελεσματικές, ανάλογες και αποτρεπτικές.

*Άρθρο 19***Εφαρμογή**

1. Τα κράτη μέλη θέτουν σε ισχύ τις νομοθετικές, κανονιστικές και διοικητικές διατάξεις που είναι αναγκαίες για να συμμορφωθούν προς την παρούσα οδηγία το αργότερο την 1η Δεκεμβρίου 2000 και ενημερώνουν αμέσως την Επιτροπή σχετικά.

2. Οι διατάξεις του άρθρου 4 παράγραφος 1 στοιχείο δ) εφαρμόζονται το αργότερο τριάντα μήνες μετά τη δημοσίευση του προτύπου IEC αριθ. 61 996 ή την 1η Ιανουαρίου 2001, αναλόγως του ποια ημερομηνία είναι μεταγενέστερη.

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

4. Τα κράτη μέλη κοινοποιούν αμέσως στην Επιτροπή το κείμενο όλων των διατάξεων εσωτερικού δικαίου που εκδίδουν στον τομέα που διέπεται από την παρούσα οδηγία. Η Επιτροπή ενημερώνει σχετικά τα άλλα κράτη μέλη.

*Άρθρο 20***Αξιολόγηση της εφαρμογής**

Τρία έτη μετά την ημερομηνία που αναφέρεται στο άρθρο 19 παράγραφος 1, η Επιτροπή αξιολογεί, με βάση τις πληροφορίες που πρέπει να παρέχουν τα κράτη μέλη σύμφωνα με το άρθρο 13, την εφαρμογή της παρούσας οδηγίας.

*Άρθρο 21***Έναρξη ισχύος**

Η παρούσα οδηγία αρχίζει να ισχύει την ημέρα της δημοσίευσής της στην *Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων*.

*Άρθρο 22***Αποδέκτες**

Η παρούσα οδηγία απευθύνεται στα κράτη μέλη.

Λουξεμβούργο, 29 Απριλίου 1999.

Για το Συμβούλιο

Ο Πρόεδρος

W. MÜLLER

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι

ΕΙΔΙΚΕΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΠΟΥ ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΠΛΗΡΟΥΝ ΟΙ ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ

(οι οποίες αναφέρονται στο άρθρο 5 παράγραφος 1 και στα άρθρα 6 και 8)

Οι εταιρείες εξασφαλίζουν ότι επί των οχηματαγωγών τους ro-ro και των ταχύπλων επιβατηγών σκαφών τους:

1. ο πλοίαρχος έχει τις κατάλληλες πληροφορίες για την ύπαρξη συστημάτων ραδιοαυτιλιακών βοηθημάτων από ξηράς και άλλων συστημάτων πληροφοριών για να επικουρείται στην ασφαλή εκτέλεση των δρομολογίων, πριν το οχηματαγωγό ή το σκάφος αποπλεύσει, και ότι χρησιμοποιεί τα συστήματα ραδιοαυτιλιακών βοηθημάτων και πληροφοριών που καταρτίζουν τα κράτη μέλη·
2. εφαρμόζονται οι σχετικές διατάξεις των παραγράφων 2 έως 6 της εγκυκλίου 699 του MSC (αναθεωρημένες κατευθύνσεις για τις οδηγίες ασφαλείας των επιβατών)·
3. έχει αναρτηθεί σε προσβάσιμο σημείο ένας 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. 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. ο πλοίαρχος τηρεί βιβλίο των δραστηριοτήτων πλοήγησης και των περιστατικών που έχουν σημασία για την ασφαλή πλοήγηση·
6. κάθε ζημία ή μόνιμη καμπτική παραμόρφωση του μανδύα των εξωτερικών θυρών και του κύτους που μπορεί να θέσει σε κίνδυνο την ακεραιότητα του οχηματαγωγού ή του σκάφους, καθώς και κάθε ελάττωμα στις ρυθμίσεις ασφάλισης των εν λόγω θυρών, αναφέρεται αμέσως στις αρχές του κράτους της σημαίας και στο κράτος υποδοχής και επισκευάζεται αμέσως, όπως απαιτούν τα εν λόγω κράτη·
7. διατίθεται ενημερωμένο σχέδιο ταξιδίου πριν από τον απόπλου του οχηματαγωγού ή του ταχύπλου επιβατηγού σκάφους. Στην εκπόνηση του σχεδίου ταξιδίου λαμβάνονται πλήρως υπόψη οι κατευθύνσεις που ορίζει το ψήφισμα ... (70) MSC για τις κατευθύνσεις σχετικά με τον προγραμματισμό ταξιδίου·
8. παρέχονται στους επιβάτες γενικές πληροφορίες σχετικά με την εξυπηρέτηση και τη βοήθεια που μπορεί να παρασχεθεί σε ηλικιωμένους και αναπήρους επί του πλοίου, και ότι οι πληροφορίες αυτές διατίθενται σε μέγεθος κατάλληλο για άτομα με προβλήματα όρασης.

ΠΑΡΑΤΗΜΑ ΙΙ

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΚΟΙΝΟΤΙΚΩΝ ΠΡΑΞΕΩΝ

[που αναφέρονται στο άρθρο 10 παράγραφος 1 στοιχείο γ)]

- Οδηγία 93/75/ΕΟΚ του Συμβουλίου, 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 (ΕΕ L 247 της 5.10.1993, σ. 19)· οδηγία όπως τροποποιήθηκε τελευταία από την οδηγία 98/74/ΕΚ της Επιτροπής (ΕΕ L 276 της 13.10.1998, σ. 7).
- Οδηγία 94/58/ΕΚ του Συμβουλίου, της 22ας Νοεμβρίου 1994, σχετικά με το ελάχιστο επίπεδο εκπαίδευσης των ναυτικών (ΕΕ L 319 της 12.12.1994, σ. 28)· οδηγία όπως τροποποιήθηκε τελευταία από την οδηγία 98/35/ΕΚ (ΕΕ L 172 της 17.6.1998, σ. 1), όπου εφαρμόζεται.
- Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 3051/95 του Συμβουλίου, της 8ης Δεκεμβρίου 1995, για τη διαχείριση της ασφάλειας των επιβατηγών οχηματαγωγών πλοίων, Roll-on/Roll-off (ro-ro) (ΕΕ L 320 της 30.12.1995, σ. 14)· κανονισμός όπως τροποποιήθηκε από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 179/98 της Επιτροπής (ΕΕ L 19 της 24.1.1998, σ. 35).

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙΙ

ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΕΣ ΓΙΑ ΕΙΔΙΚΕΣ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΕΙΣ

(οι οποίες αναφέρονται στα άρθρα 6 και 8)

1. Οι ειδικές επιθεωρήσεις εξασφαλίζουν ότι πληρούνται οι θεσμοθετημένες απαιτήσεις, ιδίως σε ό,τι αφορά την ναυπήγηση, την υποδιάτρηση και την ευστάθεια, το μηχανολογικό εξοπλισμό και τις ηλεκτρικές εγκαταστάσεις, τη φόρτωση, την ευστάθεια, την πυροπροστασία, το μέγιστο αριθμό επιβατών, τα σωστικά μέσα και τη μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων, τις ραδιοεπικοινωνίες και την πλοήγηση και προς το σκοπό αυτό, ενδεχομένως, περιλαμβάνουν τουλάχιστον:
 - 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,
 - άσκηση πυρόσβεσης, κατά την οποία επιδεικνύεται η ικανότητα χρήσης του πυροσβεστικού υαττισμού και εξοπλισμού,
 - λειτουργία της πυροσβεστικής αντλίας έκτακτης ανάγκης με δύο πυροσβεστήρες συνδεδεμένους με την εν λειτουργία κύρια γραμμή πυρός,
 - δοκιμή των τηλεχειριστηρίων πάυσης 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 πυροσβεστήρων,
 - δοκιμή των συστημάτων ανίχνευσης πυρκαγιάς και των συστημάτων συναγερού,
 - δοκιμή ορθής ασφάλισης των θυρών πυρασφαλείας,
 - λειτουργία των αντλιών εκκένωσης της ναυτικής δεξαμενής,
 - κλείσιμο των στεγανών 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 αβαιριών,
 - καθέλκυση τουλάχιστον μίας σωστικής λέμβου και μίας ναυαγοσωστικής 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 της μηχανής πηδαλιουχίας και της βοηθητικής μηχανής πηδαλιουχίας του πλοίου ή του σκάφους.
2. Οι ειδικές επιθεωρήσεις περιλαμβάνουν έλεγχο του προγραμματισμένου συστήματος συντήρησης επί του πλοίου.
3. Κατά τις ειδικές επιθεωρήσεις, ελέγχεται κατά κύριο λόγο η εξοικείωση των μελών του πληρώματος, και η ετοιμότητά τους, με τις διαδικασίες ασφαλείας, τις διαδικασίες εκτάκτου ανάγκης, τη συντήρηση, τις πρακτικές εργασίες, την ασφάλεια των επιβατών, τους κανονισμούς της γέφυρας και τις εργασίες φόρτωσης των εμπορευμάτων 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 απ' ευθείας συνδρομή ασφαλείας στους επιβάτες στους χώρους επιβατών, και ιδιαίτερα στους ηλικιωμένους και τα μειονεκτούντα άτομα σε περίπτωση ανάγκης και
- τη διαχείριση κρίσιμων καταστάσεων και την εκπαίδευση στη συμπεριφορά του ανθρώπου.

Η ειδική επιθεώρηση περιλαμβάνει εκτίμηση κατά πόσον οι τύποι των πλαισίων προκαλούν δυσανάλογη κόπωση, ιδιαίτερα στο προσωπικό επιτήρησης.

4. Τα πιστοποιητικά επαγγελματικής επάρκειας των μελών του πληρώματος που εκδίδονται από τρίτες χώρες αναγνωρίζονται μόνον εφόσον είναι σύμφωνα με τον κανονισμό I/10 της αναθεωρημένης διεθνούς σύμβασης για πρότυπα εκπαίδευσης, έκδοσης πιστοποιητικών και εκτέλεσης φυλακών των ναυτικών, 1978 (STCW).

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ IV

ΕΝΔΕΙΚΤΙΚΕΣ ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΕΙΣ ΠΡΟΣ ΤΟΥΣ ΕΙΔΙΚΕΥΜΕΝΟΥΣ ΕΠΙΘΕΩΡΗΤΕΣ ΓΙΑ ΤΗ ΔΙΕΞΑΓΩΓΗ ΜΗ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΙΣΜΕΝΩΝ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΕΩΝ ΚΑΤΑ ΤΗ ΔΙΑΡΚΕΙΑ ΤΑΚΤΙΚΟΥ ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΟΥ

(όπως αναφέρονται στο άρθρο 8 παράγραφος 1)

1. *Πληροφορίες σχετικά με τους επιβάτες*

Μέσα χρησιμοποιούμενα για να εξασφαλίζεται ότι δεν υπάρχει υπέρβαση του αριθμού επιβατών για τον οποίο έχει πιστοποιηθεί το οχηματαγωγό ro-ro ή το ταχύπλοο επιβατηγό σκάφος (εφεξής καλούμενο «πλοίο»). Ότι το σύστημα καταχώρισης των πληροφοριών σχετικά με τους επιβάτες είναι αποτελεσματικό και σύμφωνο προς τους κανονισμούς. Τρόπος διαβίβασης στον πλοίαρχο των πληροφοριών για το συνολικό αριθμό επιβατών και, εφόσον χρειάζεται, τρόπος με τον οποίο οι επιβάτες που πραγματοποιούν ταξίδι μετ' επιστροφής χωρίς ενδιάμεση αποβίβαση περιλαμβάνονται στο σύνολο επιβατών του ταξιδιού επιστροφής.

2. *Πληροφορίες σχετικά με τη φόρτωση και την ευστάθεια*

Όταν είναι εφικτό, τοποθέτηση και χρήση αξιόπιστων σταθμοδεικτών βυθίσματος. Λήψη μέτρων για να εξασφαλίζεται ότι το πλοίο δεν έχει υπερφορτωθεί και ότι η ενδεδειγμένη υποδιαίρεση της γραμμής φόρτωσης δεν έχει βυθιστεί κάτω από την στάθμη της θάλασσας. Εκτίμηση ότι η φόρτωση και η ευστάθεια είναι οι απαιτούμενες. Ζύγηση των φορτηγών οχημάτων και των άλλων εμπορευμάτων, όταν απαιτείται, και διαβίβαση των σχετικών στοιχείων στο πλοίο για την εκτίμηση της φόρτωσης και της ευστάθειας. Μόνιμη έκθεση των σχεδίων αντιμετώπισης αβαριών και διανομή στους αξιωματικούς του πλοίου φυλλαδίων που περιέχουν τις πληροφορίες για την αντιμετώπιση των αβαριών.

3. *Ασφάλεια για τη θάλασσα*

Διαδικασία που εξασφαλίζει ότι το πλοίο είναι ασφαλές για τη θάλασσα πριν εγκαταλείψει το αγκυροβόλιο, η οποία περιλαμβάνει θετική αναφορά ότι όλες οι εξωτερικές υδατοστεγείς και αεροστεγείς θύρες έχουν κλειστεί. Ότι όλες οι θύρες του καταστρώματος οχημάτων είναι κλειστές πριν εγκαταλείψει το πλοίο το αγκυροβόλιο ή παραμένουν ανοικτές όσο χρόνο χρειάζεται μόνον για να κλείσει το παραπέτασμα της πρόρρης, έλεγχος των συστημάτων ασφάλισης των θυρών της πρόρρης, της πρόρρης και των παρειών, και της λειτουργίας των προειδοποιητικών λυχνιών και της επιτήρησης με εσωτερικό τηλεοπτικό κύκλωμα μέσω των οποίων φαίνονται οι θύρες στη γέφυρα διακυβέρνησης του πλοίου. Διαπίστωση και αναφορά για τυχόν δυσχέρειες στη λειτουργία των προειδοποιητικών λυχνιών, ιδιαίτερα δε στους διακόπτες των θυρών.

4. *Αναγγελίες ασφαλείας*

Μορφή των συνήθων αναγγελιών ασφαλείας και ανάρτηση οδηγιών και εντολών σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης στην κατάλληλη γλώσσα(-ες). Συνήθης αναγγελία ασφαλείας πραγματοποιούμενη κατά την έναρξη του ταξιδιού και ηχητικός έλεγχος σε όλους τους χώρους για το κοινό, στους οποίους συμπεριλαμβάνονται τα ανοικτά καταστρώματα όπου έχουν πρόσβαση οι επιβάτες.

5. *Καταχωρίσεις στο ημερολόγιο του πλοίου*

Εξέταση του ημερολογίου του πλοίου για να επαληθεύεται ότι έχει καταχωρηθεί η ασφάλιση των θυρών της πρόρρης, της πρόρρης και άλλων υδατοστεγών και αεροστεγών θυρών, οι δοκιμές των υδατοστεγών θυρών υποδιαίρεσης των διαφραγμάτων, η δοκιμή των μηχανών, κ.λπ. Επίσης, έλεγχος καταγραφής του βυθίσματος, των εξάλων του πλοίου και της ευστάθειας του, καθώς και της κοινής γλώσσας εργασίας του πληρώματος.

6. *Επικίνδυνα εμπορεύματα*

Έλεγχος κατά πόσον μεταφέρονται επικίνδυνα ή ρυπογόνα εμπορεύματα σύμφωνα με τους σχετικούς κανονισμούς, και ιδίως: εάν υπάρχει δήλωση σχετικά με επικίνδυνα και ρυπογόνα εμπορεύματα με δηλωτικό του πλοίου 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 του πλοίου ή του σχεδίου στοιβασίας. Ότι ο πλοίαρχος γνωρίζει τις απαιτήσεις κοινοποίησης με βάση την οδηγία 93/75/ΕΟΚ, 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 ο ρύπος του θαλασίου 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*

Ελέγχεται με ποιο τρόπο ακινητοποιούνται τα εμπορικά οχήματα, π.χ. στοιβασία κατά τμήματα ή με σχοινιά. Ελέγχεται εάν υπάρχουν αρκετά σημεία αντίστασης. Ελέγχονται τα συστήματα ακινητοποίησης των εμπορικών οχημάτων σε περίπτωση που συναντώνται ή αναμένονται αντίξοες καιρικές συνθήκες. Ελέγχεται η μέθοδος ακινητοποίησης πούλμαν και μοτοσυκλετών, εφόσον υπάρχουν. Ελέγχεται κατά πόσον το πλοίο διαθέτει εγχειρίδιο ακινητοποίησης των εμπορευμάτων.

8. *Καταστώματα οχημάτων*

Ελέγχεται κατά πόσον οι ειδικοί χώροι και οι χώροι εμπορευμάτων των οχηματαγωγών περιπολούνται ή παρακολουθούνται συνεχώς με σύστημα επιτήρησης με εσωτερικό τηλεοπτικό κύκλωμα έτσι ώστε να είναι δυνατόν να παρατηρηθούν οι κινήσεις των οχημάτων υπό αντίξοες καιρικές συνθήκες και η παράνομη είσοδος επιβατών. Ελέγχεται κατά πόσον είναι κλειστές οι πυράντοχες θύρες και οι εισοδοί και εάν έχουν αναρτηθεί οδηγίες ενημέρωσης προς τους επιβάτες να μην κυκλοφορούν στα καταστώματα οχημάτων όταν το πλοίο βρίσκεται εν πλω.

9. *Ασφάλιση υδατοστεγών θυρών*

Ελέγχεται 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*

Πρέπει να επιβεβαιώνεται ότι πραγματοποιούνται επαρκείς περιπολίες ούτως ώστε σε περίπτωση που σημειωθεί πυρκαγιά να μπορεί να ανιχνευθεί εγκαίρως. Οι περιπολίες θα πρέπει να πραγματοποιούνται και στους χώρους ειδικών κατηγοριών, όπου δεν υπάρχει σύστημα ανίχνευσης της πυρκαγιάς και σύστημα συναγερμού, λαμβανομένων υπόψη ότι στους χώρους αυτούς μπορούν να πραγματοποιούνται περιπολίες όπως αναφέρει το σημείο 8.

11. *Αναγγελίες σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης*

Ελέγχεται κατά πόσον υπάρχει αρκετός αριθμός μελών του πληρώματος σύμφωνα με τον πίνακα συγκέντρωσης για να βοηθήσει 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 ανάγκης, λαμβανομένου υπόψη του κατάλληλου και ορθού συνδυασμού οιωνδήποτε από τους ακόλουθους παράγοντες:

- α) κατάλληλη γλώσσα ή γλώσσες των κυρίων εθνικοτήτων των επιβατών που μεταφέρονται σε ένα συγκεκριμένο δρομολόγιο·
- β) πιθανότητα χρήσης στοιχειώδους αγγλικού λεξιλογίου για βασικές οδηγίες για την επικοινωνία με κάποιο επιβάτη που χρειάζεται βοήθεια είτε ο επιβάτης και το μέλος του πληρώματος ομιλούν μια κοινή γλώσσα είτε όχι·
- γ) πιθανότητα να χρειαστεί επικοινωνία σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης με κάποια άλλα μέσα (π.χ. με επίδειξη, με χειρονομίες, ή στρέφοντας την προσοχή στο σημείο παροχής οδηγιών, στους τόπους συγκέντρωσης, στις θέσεις ναυαγοσωστικών μέσων ή στις εξόδους εκκένωσης όταν η προφορική επικοινωνία είναι αδύνατη)·
- δ) μέχρι ποίου βαθμού έχουν παρασχεθεί πλήρεις οδηγίες ασφαλείας προς τους επιβάτες στη μητρική γλώσσα τους ή γλώσσες τους·
- ε) γλώσσες στις οποίες πραγματοποιούνται οι αναγγελίες εκτάκτου ανάγκης σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης ή δοκιμής για να δοθούν αποφασιστικής σημασίας κατευθύνσεις στους επιβάτες και να διευκολυνθούν τα μέλη του πληρώματος στην παροχή βοήθειας στους επιβάτες.

12. *Κοινή γλώσσα εργασίας μεταξύ των μελών του πληρώματος*

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

13. *Εξοπλισμός ασφαλείας*

Ελέγχεται κατά πόσον συντηρούνται οι συσκευές διάσωσης και 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 φυλλάδια που περιέχουν ισοδύναμες πληροφορίες για την ενημέρωση των αξιωματικών του πλοίου. Ότι η στοιβαγία των σωσιβίων χιτώνων και των σωσιβίων χιτώνων για παιδιά μπορεί να εντοπισθεί αμέσως. Ότι η φόρτωση οχημάτων δεν εμποδίζει τη λειτουργία των χειριστήριων αντιμετώπισης της πυρκαγιάς, τις διακοπές λειτουργίας εκτάκτου ανάγκης, τα χειριστήρια των βαλβίδων θυέλλης κ.λπ., που ενδεχομένως βρίσκονται στα καταστρώματα οχημάτων.

14. *Όργανα ραδιοναυπλοΐας*

Ελέγχεται κατά πόσον λειτουργεί ο εξοπλισμός ραδιοναυπλοΐας, στον οποίο συμπεριλαμβάνονται οι ραδιοφάροι ένδειξης θέσης κινδύνου (EPIRB).

15. *Συμπληρωματικός φωτισμός εκτάκτου ανάγκης*

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

16. *Μέσα διαφυγής*

Ελέγχεται η σήμανση των μέσων διαφυγής, σύμφωνα με τις ισχύουσες απαιτήσεις, καθώς και ο φωτισμός τους, τόσο από τις κύριες πηγές παραγωγής ισχύος όσο και από εκείνες της εκτάκτου ανάγκης. Τα μέσα που έχουν ληφθεί για να μην φράσσουν τα οχήματα τις οδούς διαφυγής όταν τα μέσα διαφυγής 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. *Εγχειρίδιο λειτουργίας*

Ελέγχεται ότι ο πλοίαρχος και κάθε ανώτερος αξιωματικός έχει λάβει αντίγραφο του εγχειριδίου λειτουργιών, καθώς επίσης και ότι όλα τα μέλη του πληρώματος έχουν λάβει αντίγραφά του. Ελέγχεται επίσης κατά πόσον υπάρχουν κατάλογοι όπου έχει καταχωρηθεί η προετοιμασία απόπλου και όλες οι υπόλοιπες λειτουργίες.

18. *Καθαριότητα μηχανοστασίου*

Ελέγχεται ότι το μηχανοστάσιο διατηρείται καθαρό με βάση τις διαδικασίες συντήρησης.

19. *Διάθεση απορριμμάτων*

Ελέγχεται κατά πόσον η διαχείριση και η αποκομδή των απορριμμάτων είναι ικανοποιητική.

20. *Προγραμματισμένη συντήρηση*

Όλες οι ναυτιλιακές εταιρείες θα πρέπει να έχουν ένα σύνολο μόνιμων ειδικών εντολών με προκαθορισμένο σύστημα συντήρησης για όλους τους χώρους που σχετίζονται με την ασφάλεια, συμπεριλαμβανομένων των θυρών της πλώρας και της πρύμνης και των ανοιγμάτων των παρειών, που θα καλύπτουν όμως και τη συντήρηση του μηχανοστασίου και του εξοπλισμού ασφαλείας. Πρέπει επίσης να εφαρμόζονται κατά περιόδους σχέδια ελέγχου όλων των στοιχείων έτσι ώστε να διατηρούνται τα πρότυπα ασφαλείας σε υψηλότατο επίπεδο. Πρέπει να εφαρμόζονται διαδικασίες για την καταγραφή των

ελαττωμάτων και την επιβεβαίωση ότι έχουν επισκευασθεί καταλλήλως έτσι ώστε ο πλοίαρχος και το αρμόδιο άτομο της διαχείρισης της εταιρείας στην ξηρά να έχουν επίγνωση των ελαττωμάτων και να γνωρίζουν πότε συγκεκριμένα επισκευάστηκαν τα ελαττώματα. Ο περιοδικός έλεγχος της λειτουργίας των εξωτερικών και εσωτερικών θυρών της πλώρας πρέπει να περιλαμβάνει τους δείκτες, τον εξοπλισμό επιτήρησης και τους τυχόν ευδιαίους στους χώρους μεταξύ του παραπετάσματος της πλώρας και της εσωτερικής θύρας, και ιδιαίτερα τους μηχανισμούς ασφάλισης και τα σχετικά υδραυλικά συστήματα.

21. *Διεξαγωγή ταξιδίου*

Επ' ευκαιρία κάθε ταξιδίου ελέγχεται εάν υπάρχουν υπεράριθμοι επιβάτες, όπως επίσης εάν 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. Ότι στο κατάστρωμα των οχημάτων δεν υπάρχουν επιβάτες πριν τον απόπλου του πλοίου και κατά τη διάρκεια του ταξιδίου έως αμέσως πριν τον ελλιμενισμό του πλοίου.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ V

ΚΡΙΤΗΡΙΑ ΕΠΑΡΚΕΙΑΣ ΚΑΙ ΑΚΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ ΤΩΝ ΕΙΔΙΚΕΥΜΕΝΩΝ ΕΠΙΘΕΩΡΗΤΩΝ

[όπως αναφέρονται στο άρθρο 2 στοιχείο ιστ)]

1. Ο ειδικευμένος επιθεωρητής πρέπει να είναι εξουσιοδοτημένος από την αρμόδια αρχή του κράτους μέλους να διεξάγει τις ειδικές επιθεωρήσεις που αναφέρονται το άρθρο 6.
2. Είτε:
 - ο ειδικευμένος επιθεωρητής πρέπει να έχει συμπληρώσει τουλάχιστον ένα έτος υπηρεσίας, στις αρμόδιες αρχές κράτους μέλους, ως επιθεωρητής του κράτους της σημαίας ασχολούμενος με επιθεωρήσεις και την πιστοποίηση σύμφωνα με τη σύμβαση Solas του 1974,
 - και:
 - α) να είναι κάτοχος διπλώματος πλοιάρχου που του επιτρέπει να κυβερνά πλοία 1 600 κοχ και άνω (βλέπε σύμβαση STCW, κανονισμός II/2), ή
 - β) να είναι κάτοχος διπλώματος μηχανικού Α' που του επιτρέπει να αναλαμβάνει καθήκοντα σε πλοία των οποίων ο κύριος κινητήρας είναι ισχύος ίσης ή ανώτερης των 3 000 kW (βλέπε σύμβαση STCW, κανονισμός III/2), ή
 - γ) να έχει περάσει επιτυχώς, σε κράτος μέλος, τις εξετάσεις ναυπηγού, μηχανολόγου μηχανικού ή μηχανικού στον τομέα της ναυτιλίας και να έχει εργασθεί με την ιδιότητα αυτή επί τουλάχιστον πέντε έτη.
 - Οι ειδικευμένοι επιθεωρητές που αναφέρονται στα στοιχεία α) και β) πρέπει να έχουν υπηρετήσει τουλάχιστον επί μια πενταετία ως αξιωματικοί στους κλάδους καταστρώματος ή μηχανής, αντίστοιχα.
- Είτε:

ο ειδικευμένος επιθεωρητής πρέπει:

 - να είναι κάτοχος πανεπιστημιακού πτυχίου ή ισότιμης εκπαίδευσης σε κράτος μέλος, και
 - να έχει εκπαιδευθεί σε σχολή επιθεωρητών ασφαλείας πλοίων σε κράτος μέλος, και
 - να έχει υπηρετήσει επί δύο τουλάχιστον έτη στην αρμόδια αρχή κράτους μέλους ως επιθεωρητής κράτους της σημαίας ασχολούμενος με επιθεωρήσεις και την πιστοποίηση σύμφωνα με τη σύμβαση Solas του 1974.
3. Οι ειδικευμένοι επιθεωρητές πρέπει να είναι ικανοί να συνεννοούνται προφορικά και γραπτά με τους ναυτικούς στη γλώσσα που χρησιμοποιείται συνήθως στη θάλασσα.
4. Οι ειδικευμένοι επιθεωρητές πρέπει να γνωρίζουν δεόντως τις διατάξεις της σύμβασης Solas του 1974 και τις σχετικές διαδικασίες της παρούσας οδηγίας.
5. Οι ειδικευμένοι επιθεωρητές που διεξάγουν ειδικές επιθεωρήσεις δεν πρέπει να έχουν οικονομικά συμφέροντα ούτε στη συγκεκριμένη εταιρεία ούτε σε άλλη εταιρεία που εκμεταλλεύεται πλοία σε τακτικό δρομολόγιο από και προς το εμπλεκόμενο κράτος υποδοχής ή ούτε στα επιθεωρούμενα οχηματαγωγά go-go ή τα ταχύπλοα επιβατηγά σκάφη· επίσης, δεν πρέπει να είναι υπάλληλοι μη κυβερνητικών οργανώσεων, οι οποίες διεξάγουν θεσμοθετημένες επιθεωρήσεις ή επιθεωρήσεις κατάταξης ή εκδίδουν πιστοποιητικά για αυτά τα οχηματαγωγά go-go ή ταχύπλοα επιβατηγά σκάφη, ούτε να αναλαμβάνουν εργασία για λογαριασμό τους.
6. Πίνονται επίσης δεκτοί επιθεωρητές που δεν πληρούν τα παραπάνω κριτήρια εφόσον απασχολούνται από την αρμόδια αρχή για θεσμοθετημένες επιθεωρήσεις ή για επιθεωρήσεις ελέγχου του κράτους του λιμένα κατά την ημερομηνία έκδοσης της οδηγίας 95/21/ΕΚ.